

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 3 (39) — 2022**

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

Содержание

<i>Алексеева Е. Е.</i> Дуализм частного права: преимущества. Опыт зарубежных стран	3
<i>Волков О. О.</i> Ответственность контролирующих должника лиц в процедуре банкротства.....	5
<i>Галкина В. К.</i> Правовое обеспечение транспортной безопасности морских портов.....	8
<i>Игловикова Н. Н.</i> Юридическое лицо как субъект налоговых отношений.....	14
<i>Кулешин А. В.</i> Правовые основы корпоративного управления: понятия, субъекты, актуальные модели	17
<i>Мацниина О. С.</i> Правовая основа создания и деятельности холдингов.....	21
<i>Моргунов К. А.</i> Проблема правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом в условиях цифровизации	24
<i>Новикова Д. Д.</i> Коммерческая тайна как объект защиты	28
<i>Перфильев А. С.</i> Особенности правового режима совершения крупных сделок в российском законодательстве.....	33
<i>Селифанова Д. А.</i> Свобода предпринимательской деятельности как конституционное право гражданина.....	36
<i>Тюменева О. А.</i> Правовое регулирование кредитования юридических лиц	39
<i>Фролов Г. А.</i> Штрафные санкции и особенности применения при организации железнодорожных перевозок.....	42
Требования к материалам, представляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»	47

Алексеева Е. Е.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Дуализм частного права: преимущества. Опыт зарубежных стран

Аннотация. Дуализм частного права, когда в рамках одной суперотрасли существуют две равноценные подотрасли (гражданское и коммерческое), представляет собой незаслуженно отвергнутый нашим законодателем феномен. Современное состояние законодательства таково, что гражданское право непрерывно увеличивается, включая в себя все институты, имеющее частноправовое регулирование. Уже с этой точки зрения видно, что системно было бы удобнее выделить из гражданского права сферу, относящуюся к коммерции. О том, что это решение имеет и утилитарное значение, свидетельствует опыт иностранных государств. В рамках данной статьи на примере законодательства Франции и Германии рассматриваются преимущества такого феномена правовой системы, как дуализма частного права.

Ключевые слова: дуализм; частное право; преимущества; торговое право; Франция; Германия; зарубежное право.

В настоящее время дуализм частного права присущ многим континентальным странам, например таким как: Франция, Германия и Испания. В большинстве своем ученые как XX в., так и современные рассматривают преимущественно проблемы дуализма частного права. Например, советский и американский ученый-правовед, специалист в области гражданского права О. С. Иоффе отмечал, что «важнейшая общая проблема, с которой цивилистическая доктрина столкнулась еще на заре своего развития, была порождена двоякого рода дуализмом — свойственным всей правовой системе (деление на право публичное и частное) и характерным для одного только частного права (деление на право гражданское и торговое)» [1, стр. 47]. Но поскольку дуализм частного права возник еще в XIX в. и существует до сих пор, представляется важным рассмотреть более подробно именно преимущества вышеуказанного феномена, так как это способствует лучшему пониманию пользы и существенности дуализма в частном праве, а соответственно поспособствует устранению возникших проблем данного института.

Дуализм частного права — представляет собой правовое регулирование имущественных и личных неимущественных отношений, составляющих предмет гражданского права, нормами гражданского и торгового права. Это проявляется в действии на территории одного государства одновременно гражданского и торгового кодексов.

Дуализм частного права разграничивает отношения входящие в предмет гражданского и торгового права

Изучив различную научную литературу касаясь рассматриваемого феномена, была выявлена основная идея о том, что это две весьма похожие и близкие отрасли права. Мы с данной точкой зрения не согласны и считаем, что указанные отрасли имеют серьезные различия и являются дополнениями друг друга. Свою точку зрения мы аргументируем при помощи внутреннего анализа Французского гражданского кодекса (далее — ФГК) и Французского коммерческого кодекса (далее — ФТК), а также Германского гражданского уложения (далее — ГГУ) и Германского торгового уложения (далее — ГТУ).

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

ФГК содержит нормы касательно любого гражданина Франции и иностранных граждан, ФТК в свою очередь регламентирует действия только лиц участвующих в торговых отношениях. Например, в ФГК есть нормы, в которых говорится о правовом положении физических лиц (включая также положения иностранных лиц), о браке, об усыновлении, о недееспособности, о собственности и имуществе и т. д. Аналогичных норм в ФТК нет. ФГК включает в себя положения, регулирующие деятельность товариществ, но на уровне прав, обязанностей, распределения долей, имущества и правового статуса в целом. В ФТК же есть существенное отличие, которое выражается в том, что он конкретизирует деятельность субъектов торгового права, например содержит нормы о бухгалтерском учете, об отчетах, о торговом реестре, о заявлениях, которые должны подаваться при регистрации и т.д.

В основном то же самое было выявлено и при анализе ГГУ и ГТУ, но в отличие от ФГК в ГГУ содержатся нормы, которые более подробно регулируют деятельность юридических лиц, например, содержатся такие нормы, как: о правлении, о голосах участников общества, об ответственности за убытки и т. д. Но несмотря на это ГТУ отличается от ГГУ, так как в нем содержатся нормы регламентирующие виды юридических лиц, например: коммандитное товарищество и негласное товарищество. Торговое уложение включает в себя уточняющие нормы касательно действия тех или иных видов юридических лиц, а также регулируются такие институты, как: бухгалтерский учет, баланс, отчеты и т. д., чего нет в ГГУ.

Таким образом, из проведенного исследования можно сделать вывод о том, что гражданские и торговые кодексы имеют различия. Гражданское законодательство является общим по отношению к торговому, которое в свою очередь является специальным, так как нормы, которые в нем регламентированы, посвящены специальному и особому субъекту правоотношений. Соответственно торговое законодательство дополняет гражданское. В рамках современного общества, пока торговля является основой экономических отношений, дуализм частного права имеет очевидное преимущество, потому что именно он разгружает и так по своей сути одну из самых масштабных отраслей права, как гражданское. Несомненно, одним из преимуществ мы считаем, что в связи с таким феноменом существуют узкоспециализированные специалисты в области торгового права. Благодаря такому разделению развитые торговые правоотношения могут быть должным образом отрегулированы, что способствует слаженности торговой деятельности, а также полному, всестороннему, законному и профессиональному рассмотрению торговых споров.

Стоит отметить, что заимствование Российской Федерацией данного института у зарубежных стран представляется перспективным для процесса кодификации и общего развития российской правовой системой, т.к. в нашей стране торговые отношения также развиты и являются основой экономики. По аналогии с арбитражным процессом, который был выделен из гражданского процесса, торговое право должно быть выделено из гражданского права. Дуализм частного права в Российской Федерации внес бы вклад в улучшение системы торговых правоотношений и имел бы такие же преимущества, как и у зарубежных стран.

Литература

1. Иоффе О. С. Избранные труды по гражданскому праву: Из истории цивилистической мысли. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права» // <https://civil.consultant.ru/elib/books/3/>

Волков О. О.¹

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

Ответственность контролирующих должника лиц в процедуре банкротства

Аннотация. Субсидиарная ответственность — это дополнительная ответственность к ответственности лица, являющегося основным должником. До предъявления требований к лицу, которое несет ответственность дополнительно (субсидиарно), кредитор должен предъявить требование к основному должнику. В статье рассматриваются проблемы, подлежащих доказыванию при привлечении к субсидиарной ответственности по делам о банкротстве.

Ключевые слова: субсидиарная ответственность; контролирующие должника лица; презумпции в деле о банкротстве; вина контролирующего лица; доказывание при применении презумпций.

В соответствии с нормами Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» определены два основания привлечения к субсидиарной ответственности по делам о банкротстве. Это — субсидиарная ответственность за невозможность полного погашения требований кредиторов и субсидиарная ответственность за неподачу (несвоевременную подачу) заявления должника о собственном банкротстве.

В условия гражданско-правовой ответственности возникает необходимость доказывания противоправность деятельности контролирующего лица, наличие у должника самого факта наступивших убытков и в последствии наличие вины контролирующего лица.

Так, в соответствии со ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации:

— лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере;

— 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).

Если лицо, нарушившее право, получило вследствие этого доходы, лицо, право которого нарушено, вправе требовать возмещения наряду с другими убытками упущенной выгоды в размере не меньшем, чем такие доходы.

За невозможность полного погашения требований кредиторов контролирующие должника лица несут субсидиарную ответственность по обязательствам должника, только если полное погашение требований кредиторов невозможно именно вследствие их действий и (или) бездействия. При этом, контролирующие лица не несут субсидиарной ответственности, если докажут, что они действовали добросовестно и разумно, в соответствии с обычными условиями гражданского оборота и в интересах должника, не нарушая при этом имущественные права кредиторов, а их действия совершены для предотвращения еще большего ущерба интересам кредиторов.

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

По смыслу Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» к контролирующему должника лицу можно отнести физическое и юридическое лицо, которое за 3 года до начала банкротства могло давать или давало должнику — банкроту обязательные установки и директивы в его текущей деятельности, в том числе по совершению сделок и определению их условий³. Установленные законом критерии позволяют признать такими лицами и директора (управляющего, ликвидатора), и учредителя, их родственников, должностных лиц компании (бухгалтера, исполнительного директора и т.п.), полномочных представителей на совершение сделок; иных лиц, имеющих возможность оказывать определяющее влияние на руководителя или членов органов управления.

Необходимо отметить, что перечень оснований признания лица контролирующим должника является исчерпывающим. Суд не ограничен в применении иных, непоименованных в законе оснований. Его лицо является руководителем или членом исполнительного органа должника: акционером/участником с акциями/долями более 50%; извлекало выгоду из незаконного поведения исполнительных органов должника, то статус лица, контролирующего должника, резюмируется.

Закон о банкротстве дополнен общими основаниями привлечения к субсидиарной ответственности — невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий/бездействий контролирующего лица (п. 1 ст. 61.11). Ранее законодатель аналогично этому основанию наделял правом привлечения к такой ответственности за доведение предприятия до банкротства.

Закон о банкротстве дополнен общими основаниями привлечения к субсидиарной ответственности — невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий/бездействий контролирующего лица. Ранее законодатель аналогично этому основанию наделял правом привлечения к такой ответственности за доведение предприятия до банкротства.

Для установления вины контролирующего лица необходимо доказать: наличие у лица статуса контролирующего должника лица, негативные последствия в виде невозможности полного погашения задолженности перед кредиторами и наличие причинно-следственной связи между действиями этого лица и наступившими последствиями.

Федеральный закон «О несостоятельности (банкротстве)» предусматривает пять презумпций невозможности полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц, но и здесь заявителю надлежит предварительно доказать наличие обстоятельств, обосновывающих применение презумпций.

1. Невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц предполагается, если причинен существенный вред имущественным правам кредиторов в результате совершения контролирующим лицом или в пользу контролирующего лица либо одобрения контролирующим лицом одной или нескольких сделок должника (совершения таких сделок по указанию этого лица), включая подозрительные сделки и сделки с предпочтением.

2. Невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц предполагается, если документы бухгалтерского учета и (или) отчетности, обязанность по ведению (составлению) и хранению которых установлена законодательством РФ, к моменту вынесения определения о введении наблюдения (либо ко дню назначения временной администрации финансовой организации) или принятия решения о признании должника банкротом отсутствуют или не содержат информацию об объектах, предусмотренных законодательством РФ, формирование которой является

обязательным в соответствии с законодательством РФ, либо указанная информация искажена, в результате чего существенно затруднено проведение процедур, применяемых в деле о банкротстве, в том числе формирование и реализация конкурсной массы.

3. Невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц предполагается, если требования кредиторов третьей очереди по основной сумме задолженности, возникшие вследствие правонарушения, за совершение которого вступило в силу решение о привлечении должника или его должностных лиц, являющихся либо являвшихся его единоличными исполнительными органами, к уголовной, административной ответственности или ответственности за налоговые правонарушения, в том числе требования об уплате задолженности, выявленной в результате производства по делам о таких правонарушениях, превышают 50% общего размера требований кредиторов третьей очереди по основной сумме задолженности, включенных в реестр требований кредиторов.

4. Невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц предполагается, если документы, хранение которых являлось обязательным в соответствии с законодательством РФ об акционерных обществах, о рынке ценных бумаг, об инвестиционных фондах, об обществах с ограниченной ответственностью, о государственных и муниципальных унитарных предприятиях и принятыми в соответствии с ним нормативными правовыми актами, к моменту вынесения определения о введении наблюдения (либо ко дню назначения временной администрации финансовой организации) или принятия решения о признании должника банкротом отсутствуют либо искажены.

5. Невозможность полного погашения требований кредиторов вследствие действий и (или) бездействия контролирующих лиц предполагается, если на дату возбуждения дела о банкротстве не внесены подлежащие обязательному внесению в соответствии с федеральным законом сведения либо внесены недостоверные сведения о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц (ЕГРЮЛ) на основании представленных таким юридическим лицом документов или в Единый федеральный реестр сведений о фактах деятельности юридических лиц (ЕФРСФДЮЛ) в части сведений, обязанность по внесению которых возложена на юридическое лицо.

В целом, в соответствии с Федеральным законом «О несостоятельности (банкротстве)» нормы для привлечения к субсидиарной ответственности возникают из следующих оснований:

1) противоправных действий, направленных против юридического лица и причиняющих последнему убытки;

2) противоправных действий, направленных против кредиторов юридического лица, также причиняющих убытки последним, что выражается в нарушении обязанности действовать разумно и добросовестно с учетом интересов кредиторов.

Таким образом, необходимо продолжить совершенствование норм субсидиарной ответственности контролирующих лиц в деле о банкротстве, в частности, достигнуть баланса регулирования института субсидиарной ответственности субъектов, доминирующих над юридическим лицом в деле о банкротстве, а именно учитывать интересы бенефициаров юридического лица, учредителей, управляющих, регрессируют, их направление меняется на «прокредиторское», что безусловно имеет положительный прогресс в сторону повышения собираемости налоговых поступлений в бюджеты и удовлетворение требований кредиторов.

Галкина В. К.¹

магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
специалист отдела кадров Федерального государственного
бюджетного учреждения «Администрация морских портов
Охотского моря и Татарского пролива»
vkgalkina@ampvanino.ru

Правовое обеспечение транспортной безопасности морских портов

Аннотация. Транспорт и транспортная инфраструктура являются одним из ключевых факторов обеспечения социальной функции государства, связанной со свободой перемещения людей, товаров и грузов, территориальной мобильностью трудовых ресурсов, выполнением задач по обеспечению безопасности, поддержанием обороноспособности, ликвидации последствий стихийных бедствий и техногенных катастроф. Безопасность является основным качеством, необходимым для всех видов транспорта. Значительные размеры морских судов, рост скоростей движения, увеличение интенсивности движения на морских путях, плавание судов в сложных метеорологических условиях и другие причины делают проблему безопасности мореплавания наиболее приоритетной и актуальной при оценке современного состояния и развития морского судоходства. Но морские пространства используются не только на благо человека. В их пределах могут совершаться акты, представляющие угрозу интересам как одного государства, так и многих государств мира. В пределах морских пространств названные преступления совершаются на морских судах, либо с использованием морских судов, либо на береговых объектах инфраструктуры морского транспорта. Транспортный комплекс является одним из основных потенциальных объектов, подверженных совершению правонарушений. Практика показывает, что для исчерпывающей защиты объектов транспортной инфраструктуры требуются большие средства, которые ни одна страна мира не может себе позволить. Сейчас наблюдается тенденция защиты ряда объектов инфраструктуры, позволяющая уменьшить ущерб от угроз в области транспортной безопасности. Оптимизация работы транспортной инфраструктуры — это задача, от правильного решения которой зависит работа системы обеспечения транспортной безопасности. В данной статье речь пойдет о противоречиях и несоответствиях в области практики применения норм транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; морская безопасность; субъекты транспортной инфраструктуры; объекты транспортной инфраструктуры; угрозы транспортной безопасности; категорирование объектов транспортной инфраструктуры; оснащение инженерно-техническими средствами; оценка уязвимости транспортных средств.

Правовое регулирование в сфере обеспечения транспортной безопасности осуществляется множеством различных нормативных правовых актов, что объясняется наличием множества видов транспорта и весьма разветвленной системой факторов транспортной безопасности.

Международные конвенции являются основой подхода к безопасности. Например, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев**.

предусматривает, что суда должны следовать схемам разделения движения при входе и выходе из порта. Аналогичным образом, портовые операторы подчеркивают важность соблюдения стандартных операционных процедур (СОП).

Основным правовым документом в сфере обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Он включает в себя правовые нормы, регулирующие транспортную безопасность, раскрывает основные понятия, относимые к ней, содержит категории транспортной инфраструктуры и транспортных средств, разъясняет права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности.

Безопасность представляет собой достаточно сложную, многогранную и комплексную категорию, предполагающее отсутствие опасности как таковой. В российских нормативных правовых актах закреплены и различаются такие виды безопасности, как национальная, экологическая, экономическая, транспортная, морская, авиационная, пожарная, радиационная и др.

В целях реализации положений гл. XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС Правительством РФ было принято постановление от 3 ноября 2007 г. №746 «О реализации положений Главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств», в котором была закреплена ответственность Министерства транспорта Российской Федерации за осуществление координации деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта по выполнению обязательств Российской Федерации.

Применительно к морскому транспортному комплексу законодательно не закреплено понятие «морская безопасность» и категория «транспортная безопасность» применительно к морскому транспорту. Поэтому существует необходимость приведения к единообразному употреблению этих терминов в рамках нормативно-правовой базы, предварительно разъяснив, что понимать под каждым из них применительно к одному и тому же предмету правового регулирования — морскому транспорту. Транспортная безопасность является неотъемлемой составляющей экономической и национальной безопасности.

Необходимость государственно-управленческого обеспечения, в том числе законодательного, транспортной безопасности и ее составной части — морской безопасности, продолжает оставаться на сегодня актуальной и дискутируемой темой.

Согласно постановлению Правительства РФ «Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания» под «морской безопасностью» понимается постоянно поддерживаемое состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством. Защита морского судоходства от незаконных актов, направленных против «безопасности мореплавания», — это постоянно поддерживаемое состояние защищенности судна, его экипажа и пассажиров, перевозимого груза, объектов управления движением судов, средств связи и объектов навигации, портовых сооружений и обслуживающего персонала от угроз совершения преступлений, направленных против безопасности мореплавания.

Незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, угрожают безопасности людей и имущества, серьезно нарушают морское сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность морского судоходства, поэтому в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. с Протоколом 2005 г. закреплена перечень лиц, совершающих преступление, если оно незаконно и преднамеренно.

Правовое определение понятия «морская безопасность», установленное постановлением Правительства РФ, отличается от правового определения понятия «транспортная безопасность», закрепленного в Федеральном законе «О транспортной безопасности» и рассматриваемого как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

Но общим для этих нормативно-закрепленных правовых категорий является защита от актов незаконного вмешательства. Понятие «акт незаконного вмешательства» раскрыто в ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности». Это противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что в Законе под транспортной безопасностью в настоящее время понимается исключительно социальная безопасность. В то же время не упоминаются еще два вида угроз — природного и техногенного характера. Для обеспечения комплексной защиты от всех видов угроз и в первую очередь методом правового регулирования государству необходимо принимать во внимание все составляющие транспортной безопасности.

Распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» устанавливается список работ по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры, состоящий из 6 пунктов включая аккредитацию, категорирование, оценку уязвимости, разработку планов безопасности, контроль и надзор, формирование и ведение автоматизированной централизованной базы персональных данных о пассажирах.

К сожалению, сегодня в морских портах Российской Федерации проблема транспортной безопасности стоит по-прежнему довольно остро. Причин тому несколько.

В 1990-х гг. в результате проведения экономических реформ в России большинство морских портов были преобразованы в акционерные общества или предприятия иной формы собственности, что сделало их конкурирующими между собой коммерческими структурами, заключившими договора аренды на отдельные участки (или районы) в морских портах. Более того они получили себе на баланс в виде основных средств причальные стенки, порталы краны и прочие объекты портовой инфраструктуры. Но в каждом порту по-прежнему должен осуществляться государственный контроль, который не может быть передан никакому коммерческому предприятию.

Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и другими федеральными законами и постановлениями Правительства РФ установлены административно-властные и иные полномочия в морских портах, которые осуществляются администрациями морских портов, обеспечивающими взаимодействие с органами государственной власти и местного самоуправления по вопросам функционирования морского порта, а также безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта.

Большинство компаний, занимающихся погрузкой и разгрузкой товара в портах — акционерные предприятия, обеспечивающие все операции по приему и отправке грузов, перевозимых морскими транспортными судами. Среди них есть компании, которые осуществляют деятельность на международных линиях и с 2004 г. ведут работу, направленную на исполнение требований гл. XI-2 МК СОЛАС-74 и Кодекса

ОСПС, однако с 2008 г. и всем остальным организациям необходимо решать эти вопросы за счет собственных источников финансирования.

Сегодня ситуация такова, что администрация морских портов может формировать комплексную систему безопасности порта в целом на основе интеграции уже существующих локальных систем безопасности отдельных портовых средств, причем только после их проектирования и ввода в эксплуатацию. Эта работа во всех морских портах РФ находится на различных стадиях — от стадии подготовки до полной готовности.

Организация соответствующих технических средств охраны для каждого отдельного хозяйствующего субъекта оказывается не всегда высокоэффективной по многим причинам. В первую очередь упомянем следующие:

- появление временно неравномерно охраняемых зон на территории порта, связанное с тем, что локальные системы хозяйствующих субъектов могут быть созданы в различное время;

- высокой вероятности несоответствия между собой технических свойств и характеристик их элементов приводит к тому, что локальные системы безопасности сложно интегрировать в единую систему безопасности всего порта;

- стоимость строительства и последующего технического обслуживания всех локальных систем будет значительно превышать стоимость единой комплексной системы безопасности порта в целом.

Безопасность мореплавания должна обеспечиваться в первую очередь обязательным исполнением и следованием соответствующим общепризнанным принципам и нормам международного права, российскому законодательству участниками перевозочной и иной деятельности в акваториях портов и морей.

Реальная угроза транспортной безопасности — это окончательно сложившееся, ожидаемое или существующее явление, которое объективно уже способно нанести вред жизненно важным интересам личности, общества и государства. Среди угроз транспортной безопасности могут выделяться общие для всех видов транспорта специфические (регионального, локального, объективного уровней; характерные только для определенного вида транспорта, и др.) угрозы. К угрозам общего типа относятся:

- моральная устарелость и физический износ транспортных средств, путей сообщения, устройств, систем и оборудования управления движением, специальных средств;

- недостаточная квалификация персонала транспортных объектов, экипажа, а также кадров, занятых на различных уровнях управления транспортной деятельностью и управляющих движением лиц;

- недостаточность бюджетных и иных средств разных уровней, выделяемых на обеспечение транспортной безопасности;

- недостаточное нормативное и организационное обеспечение мобилизационной готовности на транспорте;

- несовершенство законодательства в области транспортной деятельности;

- террористические проявления и иные криминальные намерения, угрожающие безопасной деятельности транспортного комплекса;

- спорные результаты управленческой деятельности публичной власти;

- неразвитость средств мониторинга и предупреждения природных катаклизмов;

- низкая эффективность предотвращения неправомерных актов вмешательства, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.

Из названных видов угроз выстраиваются приоритеты государственно-управленческих усилий по повышению уровня транспортной безопасности. Прежде

всего они лежат в сфере технико-технологического фактора транспортной безопасности.

Уровень безопасности транспортной системы планируется повысить за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования. Обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающей требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, также положительно повлияет на достижение высокого уровня безопасности.

В результате такого ускоренного и форсированного процесса разработки и утверждения нормативной базы в сфере обеспечения транспортной безопасности сложилась ситуация, когда выполнение установленных требований сопряжено с определенными трудностями, а иногда и вовсе невозможно. Во многом это объясняется наличием в законодательных актах большого количества противоречий.

В октябре 2020 г. было принято Постановление РФ № 1637 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта», в котором были закреплены требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта. В рамках постановления планируется обеспечивать защиту транспортного средства от актов незаконного вмешательства путем привлечения подразделений транспортной безопасности, специально оснащенных, мобильных и круглосуточно выполняющих свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности транспортного средства (так называемые группы быстрого реагирования). Но образование таких групп быстрого реагирования, оснащенных плавсредствами, является финансово затратным процессом.

Более того, применение работниками подразделения транспортной безопасности средств принудительной остановки в отношении судов невозможно по причинам отсутствия специализированных для водной среды специальных средств, наличия законодательных ограничений на применение таких спецсредств, отсутствия нормативного правового регулирования их применения в водной среде.

В случае нарушения судном международных договоров РФ, федеральных законов и иных нормативных правовых актов РФ в акватории морского порта физическое воздействие на него и (или) физическое взаимодействие с ним могут осуществлять только Вооруженные силы РФ.

Следовательно, к правам капитана морского порта относятся только меры реагирования, связанные с информированием и проверкой информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства. Капитан должен обеспечить обнаружение судов в акватории морского порта, идентифицировать суда, находящиеся в акватории морского порта, установить с ними радиосвязь.

С помощью технических средств обеспечения транспортной безопасности капитан обязан обеспечить только радиолокационное наблюдение за судами в акватории морского порта и на подходах к нему, прием информации от судовых станций автоматической идентификационной системы, установление связи с судами по ультракоротким волнам в зонах транспортной безопасности акватории морского порта, информирование взаимодействующих органов и организаций.

Таким образом, нормативная правовая база является центральным элементом системы обеспечения транспортной безопасности. От того, насколько отчетливо будут закреплены и регламентированы в нормативных правовых актах задачи, функции, полномочия субъектов и процедуры обеспечения безопасности транспортного процесса будет во многом зависеть конечный результат работы.

Многие исследования безопасности в портах сосредоточены на конкретных аспектах и проливают свет на то, как можно повысить безопасность и каковы могут быть основные причины аварий. Тем не менее, они сталкиваются со сложностями сбора данных в той области, в которой некоторые данные могут быть удержаны, а некоторые данные могут быть упущены.

16 сентября 2021 г. завершила свою работу X Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» — одно из важнейших отраслевых событий года. Модератор секции «Морской и речной транспорт» Валерий Капралов, заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота, обобщил предложения участников секции по совершенствованию законодательства по объектам транспортной безопасности на водном транспорте. Среди предложений значатся снижения затрат на объекты транспортной безопасности, упрощения административных процедур, приведения законодательства в соответствие со здравым смыслом. Это касается деятельности и оснащения ПТБ в акваториях портов и в период, когда навигация прекратилась. Действующее законодательство не дифференцирует требования по сезону. Также высказывались и предложения по совершенствованию требований к ИТСОТБ в Арктике.

Важным аспектом обеспечения транспортной безопасности являются вопросы ответственности, предусмотренные за несоблюдение положений, закрепленных в нормативно-правовых актах. В рамках Уголовного кодекса Российской Федерации неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности влечет за собой широкий ранг последствий, от штрафа в размере до 80 тыс. руб. (либо ограничением свободы на срок до одного года) до лишения свободы на срок от пяти до восьми лет со штрафом в размере до 1 млн руб.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях также предусматривает ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности путем наложения административного штрафа на граждан в размере от 3 тыс. до 30 тыс. руб.; на должностных лиц — от 20 тыс. до 100 тыс. руб.; на индивидуальных предпринимателей — от 30 тыс. руб. до 150 тыс. руб.; на юридических лиц — от 50 тыс. до 500 тыс. руб. В особых случаях предусмотрен административный арест на срок до 10 суток или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток для индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

Безопасность как неотъемлемое условие функционирования транспортной системы Российской Федерации является фактором, позволяющим обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, ее устойчивость, предотвращать вред здоровью и жизни людей, минимизировать ущерб имуществу и окружающей среде, а также общенациональный экономический ущерб при осуществлении транспортной деятельности.

От состояния и качества безопасной работы морской системы Российской Федерации на сегодняшний день зависят не только перспективы дальнейшего экономического развития, но и возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие принципы, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Игловикова Н. Н.¹

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

Юридическое лицо как субъект налоговых отношений

Аннотация. В настоящей статье анализируется классификация и отдельные аспекты правового статуса субъектов налоговых отношений, в частности, юридических лиц. Автор статьи исследует особенности и проблемы правосубъектности налогоплательщика — организации, как субъекта налоговых отношений.

Ключевые слова: налоговая система; налоговые правоотношения; субъект налоговых отношений; юридическое лицо; правосубъектность.

В современных условиях построения рыночной экономики государства, которая сопряжена с нынешней неблагоприятной экономической обстановкой в Российской Федерации, вызванной сложившейся международной ситуацией, налоговая система представляет собой одно из главных средств экономического регулирования. Следовательно, от того, каким именно образом построена данная система и с какой эффективностью она справляется с поставленными задачами, зависит экономическое и финансовое состояние государства и всего общества. Таким образом, сегодня налоговая система находится в центре внимания законодателя, происходит ее совершенствование, вводятся новые субъекты и объекты налогового права и налоговых отношений.

Ю. А. Крохина отмечает, что субъекты налогового правоотношения — это такие лица, которые участвуют в конкретных правоотношениях и являются носителями налоговых прав и обязанностей [3, стр. 65]. В соответствии со ст. 9 Налогового кодекса Российской Федерации (часть первая) от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (далее — НК РФ) они представлены:

- 1) организациями и физическими лицами, признаваемыми на основании НК РФ налогоплательщиками либо плательщиками сборов;
- 2) организациями и физическими лицами, признаваемыми на основании НК РФ налоговыми агентами;
- 3) налоговыми органами (федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным по контролю и надзору в сфере налогов и сборов, и его территориальными органами);
- 4) таможенными органами (федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в сфере таможенного дела, подчиненными ему таможенными органами Российской Федерации).

Следует отметить, что юридическое лицо как самостоятельный субъект права в настоящее время является краеугольным камнем в процессе развития и укрепления экономики любой процветающей страны. При этом, природа юридических лиц до настоящего момента так и не выяснена окончательно. В данной связи, цель настоящей статьи заключается в исследовании юридических лиц, как субъектов налоговых отношений.

Заметим, что понятие «организация» в российском праве понимается в достаточно широком значении. Рассматриваемый термин выработан в соответствии с законодательной практикой и упоминается в ст. 48 Гражданского кодекса Российской

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

Федерации (далее — ГК РФ), которая определяет юридическое лицо в качестве организации, обладающей определенными признаками.

Так, положения ГК РФ закрепляют, что юридическими лицами признаются организации, которые имеют в собственности, в хозяйственном ведении либо оперативном управлении обособленное имущество и отвечают по своим обязательствам этим имуществом, могут от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцами и ответчиками в суде. Юридическое лицо в обязательном порядке имеет самостоятельный баланс либо смету.

Таким образом, из этого следует, что законодатель подразумевает, что термин «организация» намного шире, чем термин «юридическое лицо».

Юридическое лицо как субъект налогового права имеет свой правовой статус, который дает ему возможность принимать участие в налоговых правоотношениях. То есть иметь круг прав и обязанностей, реализовывать их путем осуществления тех или других действий.

Обязательными элементами правового статуса налогоплательщика выступают его права и обязанности, а также ответственность за нарушения законодательства о налогах и сборах. Эти элементы являются общими, одинаковые для всех плательщиков налогов и сборов, как для физических, так и для юридических лиц [1, стр. 230]. Так, обязанности закреплены в ст. 23 НК РФ, права в ст. 21 НК РФ, а ответственность за налоговые правонарушения предусмотрена ст. 116—129.2 НК РФ, при этом уголовная — закреплена в ст. 198, 199, 199.1 и 199.2 УК РФ.

Следует заметить, что организация является потенциальным налогоплательщиком с момента внесения данных о ней в Единый государственный реестр юридических лиц. Здесь не имеет значения ни форма собственности организаций, ни их организационно-правовая форма, ни вид деятельности [2, стр. 348].

Особый статус имеют крупнейшие налогоплательщики, которые на основании приказа ФНС России от 16 мая 2007 г. № ММ-3-06/308@ отнесены к организациям, по таким критериям, как показатель выручки, объемы федеральных налогов и размеры активов за три года. Крупнейшие налогоплательщики не наделены специальными преимуществами при уплате налогов, однако, для них предусмотрены особые правила постановки на учет в налоговых органах на федеральном либо региональном уровне и особые правила осуществления налогового контроля.

Проанализировав гл. I НК РФ, в частности ст. 11, можно заметить, что в российском законодательстве выделяется по крайней мере три типа организаций, которые не имеют статуса юридических лиц. В налоговом законодательстве такие организации рассматриваются в качестве полноправных участников налоговых отношений. Среди них можно выделить:

- компании и иные корпоративные образования;
- представительства и филиалы международных организаций;
- представительства и филиалы юридических лиц, созданные непосредственно на территории иностранных государств с учетом местного законодательства.

Изучив данную правовую норму, можно заметить, что категория юридического лица приравнивается к организациям, филиалам и представительствам. Думается, что этот момент необходимо считать пробелом в законодательстве, так как ст. 19 НК РФ указывает, что «налогоплательщиками признаются иностранные структуры без образования юридического лица». В связи с чем, приходим к выводу, что понятие «организация» шире чем понятие «юридическое лицо» так как указанная норма закрепляет отличительные свойства в правовом положении отечественных юридических лиц и представительств иностранных образований.

Приведем и другой пример. Так, ст. 8 Федерального закона «Об общественных объединениях» указывает, что общественная организация является основанной на членстве общественным объединением, созданным на базе совместной деятельности, направленной на защиту общих интересов и достижения уставных целей объединившихся граждан членами, которой могут быть как физические, так и юридические лица. Вышеуказанное также свидетельствует о том, что понятие организации имеет более широкое толкование по сравнению с юридическими лицами.

Таким образом, приходим к выводу, что юридические лица — это один из основных субъектов налоговых отношений. Данные субъекты имеют определенные права, а также обязанности в сфере налогового законодательства, за нарушение которых предусмотрена юридическая ответственность.

Однако, исследовав данный вопрос с теоретической стороны, можно заметить, на законодательном уровне возникают проблемы в области толкования субъектов налоговых отношений, их основных видов, что особенно ярко выражено при соотношении понятия юридических лиц и организаций. Так, первое определение не охватывает все коллективные субъекты, выступающие в роли субъектов налогового отношения.

Литература

1. Бурнышева, Л. В. Субъекты налоговых правоотношений / Л. В. Бурнышева, И. Г. Львова // Сибирское юридическое обозрение. — 2019. — № 2. — С. 228—233.
2. Герасимов, Е. В. Общая характеристика субъектов и объектов российского налогового права и правоотношений // Молодой ученый. — 2018. — № 21 (207). — С. 346—351.
3. Крохина, Ю. А. Налоговое право : учебник. — 9-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

Кулешин А. В.¹

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

Правовые основы корпоративного управления: понятия, субъекты, актуальные модели

Аннотация. В Российской Федерации, с учетом распространения и повышения разнообразия общественных отношений, складывающихся в деятельности хозяйствующих субъектов, особую актуальность приобретает использование корпоративной формы управления, которая в ряде случаев осуществляется формально, приводя таким образом к существенным нарушениям прав и законных интересов участников корпоративных правоотношений. Кроме того, интерес к проблемам корпоративного управления стал проявляться ввиду отхождения от модели оперативного управления, которая ранее существовала во многих хозяйствующих субъектах. Корпорацию на сегодняшний день следует рассматривать как коллективную форму собственности, высшим органом управления которой является общее собрание участников. Коллективное управление несет большое количество преимуществ, поскольку предполагает объединение сил и участников корпорации, направленных на достижение общей цели.

Ключевые слова: корпоративное управление; правовые основы; акционеры; совет директоров; менеджмент; корпоративная деятельность.

В современном демократическом обществе обеспечивается полное и неукоснительное соблюдение прав и свобод человека. Именно общество, в котором гарантируются и уважаются права человека, имеет право называться правовым. Соответственно, основной задачей государства является создание таких правовых механизмов, которые позволили бы обеспечить правовую защищенность каждого гражданина.

Права и свободы человека непосредственно взаимосвязаны с дефиницией правового статуса личности. Исследование проблем правового статуса личности является предметом изучения многих авторов монографических и публицистических работ. Однако, несмотря на большое количество различных концептуальных положений, все авторы едины во мнении о том, что права человека являются неотъемлемым элементом, который характеризует правовой статус личности.

На сегодняшний день на территории РФ предпринимаются значительные попытки по установлению таких законодательных норм, которые позволили бы максимально предотвратить злоупотребление различными субъектами своих прав, соответственно обеспечивая защиты прав и законных интересов прав и свобод человека и гражданина.

Так, нормами Конституции РФ установлено, что признание, соблюдение и уважение прав и свобод человека относится к числу ключевых задач Российской Федерации. При этом нормами закона предусмотрено, что осуществление одним гражданином своих прав не должно соответственно нарушать права и свободы другого гражданина. Государство таким образом выступает в качестве регулирующего механизма, который обеспечивает соответствующий баланс в обществе, при котором каждый гражданин, носитель прав, защищен государством от любого неправомерного посягательства на эти права.

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

На современном этапе становления правового общества в Российской Федерации в достаточной мере сформированы отдельные положения, касающиеся корпоративного права в целом. Как правило, корпоративное право рассматривается как отрасль права, посредством использования которого осуществляется урегулирование корпоративных отношений и соответственно возникающих корпоративных споров. Так, например, в нормах современного гражданского законодательства уже закреплено понятия «корпорация», предусмотрены отдельные права и обязанности органов, осуществляющих корпоративное управление. Однако, несмотря на это, корпоративное право следует рассматривать как молодую отрасль права, в которой осталось множество противоречий, сказывающихся правоприменительной и судебной деятельности в целом.

В Российской Федерации, с учетом распространения и повышения разнообразия общественных отношений, складывающихся в деятельности хозяйствующих субъектов, особую актуальность приобретает использование корпоративной формы управления, которая в ряде случаев осуществляется формально, приводя таким образом к существенным нарушениям прав и законных интересов участников корпоративных правоотношений. Кроме того, интерес к проблемам корпоративного управления стал проявляться ввиду отхождения от модели оперативного управления, которая ранее существовала во многих хозяйствующих субъектах.

Корпорацию на сегодняшний день следует рассматривать как коллективную форму собственности, высшим органом управления которой является общее собрание участников. Коллективное управление несет большое количество преимуществ, поскольку предполагает объединение сил и участников корпорации, направленных на достижение общей цели.

Между тем, развитая система корпоративного управления, в условиях в том числе глобализации бизнес-процессов, которая создает комфортабельные условия для ведения бизнеса в значительной степени способствует привлечению иностранных компаний на территории других государств мира, что еще раз указывает на необходимость создания эффективной системы корпоративного управления, закрепленной в том числе в нормах законодательства РФ.

Кроме того, в целях глубокого понимания отношений, которые складываются в рамках управления корпорацией, возникает обоснованная необходимость исследования корпоративных отношений, в том числе с точки зрения защиты прав и законных интересов заинтересованных лиц.

Отдельные вопросы исследования систем корпоративного управления нашли свое отражение в работах таких авторов как А. М. Жемчугов, А. Д. Зарецкий, М. В. Крюкова.

Некоторые мнения отечественных экономистов, которые содержат в себе основные тенденции развития и эффективность корпоративного управления отражены в работах таких авторов как Б. С. Батаева, И. Б. Беляева, В. А. Гуревой. Существенный вклад в развитие отдельных вопросов корпоративного управления нашли отражение в работах таких авторов как Р. Дафт, Г. Киркпатрик, К. Майер, Г. Минс.

Однако, несмотря на достаточно широкую научную разработанность исследуемой темы, некоторые отдельные аспекты рассматриваемой тематики продолжают оставаться актуальными и проблемными на сегодняшний день. Так, например, следует отметить, что не в полной мере рассмотрены вопросы понятия корпоративного управления, не отражено внутреннее содержание прав и обязанностей лиц, которые принимают участие в корпоративном управлении [1, стр. 218]. Таким образом, вышеизложенные обстоятельства обуславливают необходимость дальнейшего исследования вопросов корпоративного управления.

Демократическое государство всегда стремится к созданию лучших условий по осуществлению прав и свобод человека. Однако, чтобы реализовать эти права и

свободы государство должны преодолевать социальные проблемы, должны стремиться к осуществлению прав, граждане же, в свою очередь, должны нести ответственность за совершенные поступки. Таким образом, мы можем сделать вывод о том, насколько важно не только знать свои права и обязанности, но и уметь их защищать. Ведь в наше время нередки случаи, когда человек не может доказать правомерность своих действий. Все это зависит от уровня правовой культуры.

На сегодняшний день корпоративное управление следует рассматривать как сферу общественных отношений [2, стр. 67], которая включает в себя большое количество заинтересованных лиц, к которым на сегодняшний день относятся не только непосредственно сами члены корпорации, но и иные заинтересованные в результатах деятельности корпорации лица.

Впервые нормативно-правовое регулирования корпоративного управления на законодательном уровне стало рассматриваться с 2014 г., т.е. с момента принятия соответствующих изменений в ГК РФ. Система законодательства, регламентирующего корпоративное управление, подвергалась значительному совершенствованию, однако относительно Российской Федерации следует признать, что данная система на сегодняшний день находится на стадии своего формирования, что в свою очередь объясняет основные проблемы, возникающие в управлении корпоративными правоотношениями. В этой связи на сегодняшний день актуальным направлением развития нормативно-правового регулирования системы корпоративного управления следует отнести создание единой нормативно-правовой базы, созданной на основе существующих принципов корпоративного управления и основных положений локальных нормально-правовых актов, содержащихся в положениях крупных корпораций. Подобную работу, на наш взгляд, следует проводить посредством обобщения и консолидации вышеуказанных положений.

В результате проведенного исследования было рассмотрено основное понятие корпоративного управления, корпоративного контроля и руководства. Следует отметить, что в настоящее время в нормах законодательства РФ отсутствуют какие-либо нормативно-правовые дефиниции, которые позволили бы осуществить нормативное толкование вышеуказанных понятий.

Данное обстоятельство, на наш взгляд, оказывает негативное влияние на процесс правоприменительной деятельности, поскольку в ряде случаев невозможно осуществить разграничение компетенции и полномочий органов корпоративного юридического лица, в результате чего одни и те же органы могут выполнять «дублирующие» друг друга полномочия.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что на сегодняшний день российская модель корпоративного управления соответствует принципам ОЭСР, поскольку положения Кодекса были созданы и расширены на базе вышеуказанных принципов. Кроме того, можно отметить и некоторый прогресс в части создания законодательных норм, направленных на защиту прав и законных интересов участников корпоративных отношений, разграничения полномочий и ответственности органов управления корпораций. Однако, наличие подобных законодательных норм, как было установлено в ходе исследования, еще не гарантирует полную защиту прав акционеров и других заинтересованных лиц.

Наличие некоторых пробелов в законодательстве свидетельствует о том, что система корпоративных отношений находится на стадии своего динамического развития и чем дальше рассматриваемая система будет совершенствоваться, тем сильнее будет повышаться инвестиционная привлекательность российских компаний.

Таким образом, обобщая вышеизложенное, следует признать, что корпоративное управление становится основной управленческой технологией, позволяющей успешно реализовывать потенциал российских публичных компаний, вырабатывать

корпоративные стратегии с учетом интересов всех групп, на которые деятельность компании оказывает значительное влияние (работники, клиенты, поставщики, кредиторы, население территории присутствия, регулирующие органы и т.п.), а также интересов менеджмента, в чью обязанность входит осуществление этих стратегий.

Литература

1. Дементьева, А. Г. Корпоративное управление : учебник. — Москва : Магистр, 2018.
2. Иванова, Е. В. Корпоративное управление : учебное пособие. — Москва : Флинта, 2016.

Мацинина О. С.¹

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

Правовая основа создания и деятельности холдингов

Аннотация. В настоящей статье автор рассматривает понятие и правовую основу создания и деятельности холдингов. Автором акцентируется внимание на многообразии подходов, сформированных в научной среде, относительно сущности и содержания понятия «холдинг». Анализу подлежит законодательство, частично регулирующее отдельные вопросы, связанные с организацией и деятельностью холдингов. Большое внимание уделено недостаткам действующего российского законодательства в сфере нормативной регламентации правового положения и деятельности холдингов. Рассмотрен ряд проблем, возникающих на практике, в связи с отсутствием специального законодательства о холдингах. В заключении автором сформулирован вывод о необходимости разработки и принятия специального закона — Федерального закона «О холдингах».

Ключевые слова: деятельность; контроль; организация; правовой статус; управление; холдинг; юридическое лицо.

Актуальность выбранной темы заключается в том, что правовое положение холдингов является одним из наиболее дискуссионных вопросов, рассматриваемых как в научной среде, так и на правоприменительном уровне. Сказанное, прежде всего, обусловлено несовершенством, а точнее отсутствием специального законодательства, регулирующего вопросы создания и деятельности холдингов.

На законодательном уровне не раскрывается официальная дефиниция понятия «холдинг». Данное определение является предметом доктринальных исследований. Термин «холдинг» имеет английские корни, он образован от английского слова «holding», что в переводе означает «держат».

В научной среде можно встретить различные подходы к раскрытию сущности и содержания вышеуказанного понятия. Содержание первого подхода заключается в том, что холдинг представляет собой особый тип компании, активы которого формируются за счет долей в уставном капитале других предприятий с целью установления контроля за их деятельностью. При этом, сторонники данного подхода под холдингом понимают головную организацию, которая осуществляет контроль за дочерними компаниями. Второй подход раскрывается в том, что холдинг является совокупностью непосредственно связанных между собой юридических лиц [2, стр. 148].

Отсутствие единого подхода к пониманию понятия «холдинг», в первую очередь, связано с отсутствием в нормах действующего российского законодательства официальной дефиниции данного понятия.

Первая попытка законодателя урегулировать правовой статус холдингов была предпринята в 1992 г. с принятием Указа Президента РФ «О мерах по реализации промышленной политики при приватизации государственных предприятий». В нормах данного документа холдинг рассматривается как головная организация, активы которой представлены контрольными пакетами акций других организаций.

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

В 1999 г. был разработан законопроект «О холдингах». Разработчики данного проекта закона придерживаются другого подхода к раскрытию сущности и содержания понятия «холдинг». Под холдингом понимается совокупность двух и более организаций, одна из которых является головной и осуществляет управление деятельностью других организаций. В рамках данной деятельности головная организация вправе принимать соответствующие управленческие решения.

Вышеуказанный законопроект в первоначальной редакции не соответствовал ряду норм других действующих законов. После доработки проект закон был одобрен парламентом. Однако, вступление его в законную силу не состоялось по причине наложения на него вето главой государства.

В нормах действующего гражданского законодательства применительно к хозяйственным обществам раскрываются определения понятий основного и дочернего хозяйственных обществ (ст. 67.3 ГК РФ). В отношении акционерных обществ ст. 6 Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» содержит законоположения о дочерних и зависимых обществах.

При этом, ни один из вышеуказанных законов не содержит норм, раскрывающих порядок создания и деятельности холдингов. Также необходимо отметить, что ГК РФ не предусматривает холдинг в качестве одной из организационно-правовых форм юридических лиц.

Частично вопросы создания холдингов урегулированы на уровне Федерального закона от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества». Однако, в данном случае речь идет только о холдингах, в состав которых входят государственные и муниципальные образования.

Применительно к банковской сфере понятие «холдинг» раскрывается в ст. 4 Федерального закона от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности». Анализ данного определения позволяет прийти к выводу о том, что холдинг не является юридическим лицом, он представляет собой объединение юридических лиц, отношения которых основаны на контроле или значительном влиянии.

Таким образом, проблема отсутствия законодательства, регулирующего порядок создания и деятельности холдингов, сохраняет свою актуальность по сегодняшний день.

Как справедливо отмечает Н. С. Трубицына, отсутствие специального законодательства в исследуемой сфере на практике приводит к возникновению институциональных противоречий при создании холдингов, прежде всего, это касается агрохолдингов [3, стр. 173].

Сельхозпроизводителей при вступлении в агрохолдинги, наряду с крупными предприятиями, могут лишить льгот в налоговой сфере. Для получения налоговых льгот необходимо, чтобы удельный вес сельхозпродукции был не менее 70% от общего объема выручки предприятия. Несоблюдение данного требования влечет утрату соответствующих льгот.

Опасность вступления в агрохолдинг также существует у граждан и сельхозпредприятий, являющихся владельцами земельных угодий. При вступлении в агрохолдинг земельные участки могут быть переданы в качестве вклада в уставный капитал. В дальнейшем из агрохолдинга в одностороннем порядке может выйти инвестор, что приведет к утрате агрохолдингом финансовых ресурсов и его производственная деятельность будет приостановлена. В результате данная сельхозструктура может остаться и без земельных участков, которые на практике зачастую приобретаются за весьма низкую цену.

В рамках анализа правовой основы создания и деятельности холдингов целесообразно уделить внимание положительному опыту зарубежных стран в исследуемой сфере.

Холдинги являются одной из организационно-правовых форм предпринимательской деятельности во многих зарубежных странах.

Во Франции, Ирландии и Германии, как и в России, отсутствует специальный закон, регулирующий правовой статус и деятельность холдингов. В этих странах действуют нормативные акты, регулирующие организационно-правовые формы участников холдингового объединения.

В Великобритании порядок создания и деятельности холдингов регулируется в рамках специального законодательства. На законодательном уровне раскрывается официальная дефиниция понятия «холдинг». Также положительной стороной регулирования организации и деятельности холдингов в Великобритании является предусмотренный в законе запрет на перекрестное участие в холдингах. Так, в частности, головная организация имеет право на акции дочерней организации, а последняя не вправе иметь акции головной организации [1, стр. 20].

Таким образом, одной из проблем, актуальность которой сохраняется и в настоящее время, является отсутствие специального закона, регулирующего вопросы создания и деятельности холдингов. В этой связи, необходимо разработать и принять специальный закон — Федеральный закон «О холдингах». На уровне данного закона необходимо раскрыть: законодательное определение понятия «холдинг», правовой статус холдингов, организационные основы их деятельности и управления и др. Принятие данного закона позволит не только вывести холдинги в формальную институциональную среду, но также и будет способствовать формированию эффективного механизма регулирования их деятельности, в том числе, через систему контроля, мониторинг за деятельностью холдингов.

Литература

1. Бабалькова, И. А. Холдинги: особенности нормативно-правового регулирования в современной России // Вестник Академии знаний. — 2019. — № 31 (2). — С. 20—26.
2. Курбатов, А. Д. Правовое положение холдингов в Российской Федерации // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2021. — Вып. 5-2. — С. 148—151.
3. Трубицына, Н. С. К вопросу о правовом статусе холдингов // Государственная служба и кадры. — 2021. — № 5. — С. 173—174.

Моргунов К. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
kirill4588@yandex.ru

Проблема правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом в условиях цифровизации

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы в развитии правового регулирования такого аспекта транспортной деятельности, как перевозка грузов железнодорожным транспортом. Автор выделяет три основных направления, а именно: развитие правового регулирования электронного документооборота, использование автоматизированных железнодорожных транспортных средств и интеллектуальных транспортных систем. В статье представлено авторское видение проблематики правового регулирования грузовых перевозок железнодорожным транспортом в условиях цифровизации.

Ключевые слова: электронный документооборот; железнодорожный транспорт; перевозка грузов; беспилотное транспортное средство; цифровые технологии.

Цифровое наполнение всех структур государственной службы во всех сферах деятельности приняла в последнее время всеобъемлющий характер. Динамичный характер цифровых технологий позволяет различным государственным органам решать различные задачи, возложенные на них более быстрыми темпами, так как совершенствуется не только цифровые технологии но и коммуникативный аспект социальной сфере [1, стр. 5]. В последнее время нормативное правовое регулирование информационных технологий значительно изменилась, что естественно в данных условиях развития общества.

В 2017 г. Президент РФ утвердил Стратегию развитие информационного общества на 2017—2030 годы. Данная стратегия определяет тенденции развития цифровых технологий в российской федерации ближнесрочной и долгосрочной перспективе, особо подчеркивая важно использование цифровых технологий в различных сферах транспортной деятельности, выделяя в особую структуру железнодорожный транспорт [3, стр. 18—19].

Экономическое развитие Российской Федерации напрямую зависит от развития транспортной инфраструктуры, цифровых технологий в транспортной сфере, значительную модернизацию подвижного состава именно в сфере железнодорожного транспорта. Применение цифровых технологий в такой важной сфере как транспортная дает толчок развития всех остальных отраслей экономики Российской Федерации.

Электронный документооборот железнодорожной сфере придает уверенное развитие всей транспортной отрасли Российской Федерации, однако это требует настоящее время доктринального изменения нормативно-правового регулирования, так как информационная сфера Российской Федерации законодательных актах закреплена поверхностно, что приводит зачастую к проблемам право применения в том или ином вопросе, регулируемом транспортную деятельность.

Касаемо электронной документации регулирующей взаимоотношения возникающие сфере транспорта, то надо отметить, что электронный документооборот в той или иной сфере транспортной деятельности не имеет единой трактовки, в связи с

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

чем страдает доступность и оперативность как автомобильных, так и железнодорожных перевозок. Внедрение электронного документооборота происходит слабыми темпами, и, следовательно, не все коммерческие структуры имеют открытый доступ к данному документообороту.

Рассмотрим основополагающие документы, регулирующие электронный документооборот в различных сферах транспортной деятельности:

а) электронный документооборот при железнодорожных перевозках регулируется Правилами перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом;

б) электронный документооборот при автомобильных перевозках регулируются Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом;

в) воздушную сферу перевозок регулирует приказ Минтранса России от 10 августа 2018 г. № 300.

Из выше сказанного следует, что каждом виде транспорта есть свои регламентирующие документы все электронного документооборота, и следовательно, говорить о смешанных видах перевозок очень трудно, так как в Минтрансе России отсутствует единый документ, позволяющий регулировать отношения возникающие при смешанных перевозках.

Все это говорит о том, что данная сфера транспортной деятельности недостаточно закреплена в законодательных актах. Следовательно, административные рычаги управляющие смешанными перевозками рассогласованы, что в свою очередь требует от законодателя разработки понятного и прозрачного механизма закрепленного в нормативных правовых актах единого электронного документооборота во всех сферах транспортной деятельности, в целях применения единообразия отчетности как государственных так и коммерческих структур использующих транспорт свои целях, что бы исключить разногласия возникающие в процессе смешанных перевозок. Данное направление развития цифровых технологий в транспортной сфере подкреплено международными документами, а именно документы FIATA (Международной федерацией ассоциаций экспедиторов) довольно прозрачно регулируют документооборот сферы смешанных перевозок.

Документы FIATA, а именно FBL позволяют коммерческим структурам использовать единые документы как при перемещении грузов морским транспортом, речным транспортом, автомобильным транспортом и воздушным транспортом.

FIATA повсеместно внедряет цифровой аналог FBL, что позволяет различным странам членам FIATA использовать единый документ смешанных перевозок, который позволяет любой коммерческой структуре в государстве использующий цифровой аналог FBL регулировать смешанные перевозки своих грузов. Каждое государство член FIATA обязано будет иметь свою электронную систему идентификации, которая позволят коммерческим структурам данного государства работать с цифровым аналогом FBL¹.

Все вышесказанное является своеобразным ускорителем внедрения цифровых технологий в документооборот используемый в различных сферах транспорта, который позволит в среднесрочной перспективе привести к единообразию электронный документооборот при перевозках грузов как автомобильным, воздушным, морским и железнодорожным транспортом, а так же при использовании смешанных перевозок. следующее направление которое хотелось бы рассмотреть, это направление автоматизированных беспилотных железнодорожных и автомобильных платформ, беспилотных летательных аппаратов, а также беспилотных морских и речных кораблей перевозящие грузы.

¹ URL: <https://fiata.com> (дата обращения: 31 августа 2022 г.).

Касаемо беспилотных железнодорожных платформ, несмотря на то, что данные направления транспортной сферы еще находится периоде становления, разработку правового регулирования данной сферы общественных отношений необходимо начинать уже сейчас. Во всем мире в той или иной степени ведется разработка беспилотных транспортных средств, то есть транспортных средств способных перевозить грузы без участия человека. Например, по железнодорожному транспорту. Такие разработки уже ведутся в КНР, США, а также в Российской Федерации. Американская компания TuSimple смогла создать беспилотную автомобильную платформу, которая перевезла партию арбузов из Ногалеса, штат Аризона, в Оклахома-Сити, штат Оклахома, общей протяженностью 951 миль¹.

Данная компания ведет разработки по использованию беспилотных железнодорожных платформ для перевозки грузов. В Российской Федерации данное направление широко исследуется. Создан ряд беспилотных транспортных средств, применяемых в вооруженных силах Российской Федерации, такие как боевые роботы поддержки танков и разминирования. На базе научно — исследовательских институтов Министерства обороны и Министерства транспорта Российской Федерации ведутся разработки грузовых беспилотных автомобильных и железнодорожных платформ².

В связи с этим необходимость правового регулирования данной сферы общественных отношений крайне важна. Необходимости ради важно заметить, что правового закрепления использование беспилотных транспортных средств в международных документах не присутствует. В свете вышесказанного думается, что международным организациям, осуществляющим свою деятельность в сфере грузовых перевозок необходимо проявить инициативу для создания единого международного документа регулирующего данную сферу транспортной деятельности. Нормативные положения законодательных актов Российской Федерации вообще никак не затрагивают указанную область общественных отношений.

Кроме того, в различных видах перевозок присутствует определенный круг лиц, который с помощью административного ресурса организует эти перевозки, в каждом виде транспорта этот список может быть различным. Так как беспилотные транспортные средства перемещаются различными методами, имеется в виду автомобильные дороги, железные дороги, морские и речные пути, необходимо единообразно трактовать понятие данных лиц, отвечающих за эти перевозки, так как введение единого документа не позволит расплываться его к различным интерпретациям данных лиц. Тоже самое касается и ответственных за перевозку грузов на этих транспортных средствах. Например, в автомобильном транспорте это экспедитор, в морском и речном транспорте это помощник капитана, воздушном транспорте в самом лучшем варианте это пилот воздушного судна, а в железнодорожном — машинист грузового состава. Но для более полного и правильного трактования правового регулирования беспилотного транспортного средство необходимо выработать единообразие в данном вопросе [2, стр. 8].

Во-вторых, в целях внедрения беспилотных транспортных железнодорожных платформ необходимо создать единый цифровой транспортный центр, так как железнодорожная, морская и автомобильная инфраструктуры сильно разнятся. Создание этого центра позволит добиться единообразия транспортной системы, что свою очередь обеспечит транспортную сферу внедрения новых цифровых технологий, направленных на ускорение всей экономической системы Российской Федерации. Что потребует своего правового регулирования.

¹ URL: <https://www.cnn.com/2021/05/19/tusimple-self-driving-trucks-saved-10-hours-on-24-hour-run.html> (дата обращения: 29 августа 2022 г.).

² Там же.

Подытоживая все вышесказанное необходимо отметить, что юридическая наука должна перестраиваться вместе с новыми цифровыми перспективами. Законодатель не должен топтаться на месте в вопросах цифровизации, а должен идти вперед в ногу со временем.

Литература

1. Белых, В. С. Система транспортного законодательства: о значении и актуальных вопросах развития // Право и экономика. — 2020. — № 3 (385).
2. Бубновская, Т. А. Гражданско-правовая ответственность при использовании беспилотных автомобилей // Транспортное право. — 2019. — № 3.
3. Егорова, М. А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. — 2014. — № 9.

Новикова Д. Д.¹

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

Коммерческая тайна как объект защиты

Аннотация. Работа посвящена актуальной на сегодняшний день теме — режиму коммерческой тайны. В статье раскрываются основные понятия, относящиеся к этому режиму, а так же описаны меры, обязательные для применения организации в целях установления и поддержания режима. Предпринимаются попытки выяснить наилучший режим защиты такой информации организацией.

Ключевые слова: коммерческая тайна; информация; защита; правовой режим; ответственность.

Сегодня информация стала достаточно ценным и важным объектом в предпринимательской деятельности. Предпринимателям, чтобы быть успешными в своей сфере деятельности, а так же обеспечить безопасность компании, необходимо знать, как защищать предпринимательскую информацию, которой он владеет. Самой главной информацией для предпринимателя является коммерческая тайна. Согласно п. 1 ст. 3 Федерального закона от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне» «Коммерческая тайна — режим конфиденциальности информации, позволяющий ее обладателю при существующих или возможных обстоятельствах увеличить доходы, избежать неоправданных расходов, сохранить положение на рынке товаров, работ, услуг или получить иную коммерческую выгоду». Таким образом, закон говорит, что термин «коммерческая тайна» относится к режиму конфиденциальности и к системе защитных организационных мероприятий, устанавливаемых в компании, для того, чтобы защитить информацию от посягательств со стороны или утечек. Режим конфиденциальности помогает компании удерживать позиции на рынке, сохранить свои конкурентные преимущества, а так же избежать расходов на восстановление деловой репутации.

Коммерческую тайну можно определить, как совокупность конфиденциальных данных, не являющихся государственной тайной, представляющих из себя определенную долю ценности для субъекта предпринимательства, при разглашении которых велика вероятность нанесения ущерба организации. Коммерческая тайна как разновидность информации о деятельности предприятия переживает новую эру, связанную с осознанием значимости и особой ценности. Подтверждением этому является активный научный интерес к коммерческой тайне в качестве объекта исследований. Это может быть информация о деятельности фирмы или выпускаемых ею товарах. Распространение таких ценных сведений может привести к значительным негативным последствиям, вплоть до банкротства. При этом одним из способов обезопасить себя является установление режима коммерческой тайны.

Коммерческая тайна это, прежде всего, правовой режим, устанавливающий конфиденциальность информации, позволяющей ее обладателю получить в связи с этим какую-либо выгоду. Данный режим устанавливается правообладателем в организации при условии соблюдения всех мер по охране конфиденциальности информации, которые предусмотрены законом о коммерческой тайне. Когда предоставляется доступ к такой информации третьим лицам так же есть возможность заключить соглашение о конфиденциальности. Кроме того, при приеме работников на

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

работу условие о неразглашение коммерческой тайны, ставшей известной работнику в связи с исполнением его трудовых обязанностей также может быть включено в трудовой договор. Если же такое условие не включается в типовой трудовой договор организации, так как не предполагается, что все работники будут работать с информацией, содержащей коммерческую тайну, то с такими работниками может быть заключено отдельное соглашение о неразглашении конфиденциальной информации.

Таким образом, можно сделать вывод, что коммерческая тайна относится к информации о коммерческой деятельности предприятия, состав которой определяется ее обладателем. Она защищается ее обладателем, а так же лицами, которые получили эти секретные коммерческие сведения в установленном законом порядке (должностными лицами госорганов, контрагентами и др.).

Е. Кужилина пишет: «К информации, составляющей коммерческую тайну, относятся сведения любого характера (производственные, технические, экономические, организационные и другие), в том числе о результатах интеллектуальной деятельности в научно-технической сфере, а также сведения о способах осуществления профессиональной деятельности, которые имеют действительную или потенциальную коммерческую ценность в силу неизвестности их третьим лицам, к которым у третьих лиц нет свободного доступа на законном основании и в отношении которых обладателем таких сведений введен режим коммерческой тайны» [1].

Исходя из всего вышесказанного можно сказать, что подтверждением режима коммерческой тайны в организации являются локальные нормативные акты, которые были изданы владельцем информации, в них могут входить приказы, положения и т.д. Кроме того это могут быть документы, регулирующие правоотношения владельца информации с третьими лицами, а также иные документы, в которых содержатся требования по охране коммерческой тайны. В противном случае, если в организации отсутствуют такие нормативно-правовые акты и документы об установленном режиме коммерческой тайны, то правила о ее защите не будут подлежать применению.

А. Бычков пишет: «В современном мире информация является рыночным активом, имеющим самостоятельную ценность, поскольку она не только открывает доступ ее владельцу к различным благам и ресурсам, но и сама выступает базой для создания новых вещей, продуктов и сервисов. Владение коммерческой информацией в цифровой экономике является важной составляющей практически любой бизнес-модели, поэтому вопросы ее комплексной правовой защиты представляют собой большой практический интерес» [2]. Из его высказывания можно сделать вывод, что в современном мире ни одна компания не может обойтись без режима коммерческой тайны. Она является важной составляющей организации. И, соответственно, из этого вытекает острая необходимость в ее защите.

Несмотря на длительность существования режима коммерческой тайны в российском правовом порядке (он был введен первой частью Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ)), объем прав и обязанностей сторон трудовых отношений при введении режима коммерческой тайны остается неопределенным, что препятствует надлежащей защите коммерческой информации работодателя и делает нормы о юридической ответственности неэффективными.

Необходимо понимать, что меры по защите интересов компании как в рассматриваемой, так и в любой другой сфере подразделяются на две составляющие: разработка и утверждение пакета локальных актов компании, регламентирующих режим коммерческой тайны, а так же дополнительные меры, направленные на контроль за соблюдением режима коммерческой тайны, выявление нарушений установленного режима коммерческой тайны, принятие мер по пресечению первичных или повторных нарушений, привлечение к ответственности виновных лиц

[постановление Двадцатого арбитражного апелляционного суда от 9 ноября 2016 г. по делу № А68-2206/2016].

Для защиты коммерческой тайны работодателю в трудовых договорах можно прописать пункт «Охрана коммерческой тайны», но стоит иметь в виду, что он не обезопасит секретные данные. Если сотрудник не будет ознакомлен под роспись с конкретной информацией, то он просто не будет знать, что можно рассказывать о своей работе, а что — нет. Поэтому для надежности стоит подписывать дополнительное соглашение или положение. Считается, что работник, который получил секретные сведения непосредственно от их обладателя, то он получил их легально. Однако, если нигде не будет зафиксировано, что он ознакомлен с коммерческой тайной, работодатель не сможет привлечь его к ответственности.

Что же делать, если меры защиты коммерческой тайны не помогли? Закон предполагает следующие виды ответственности за разглашение коммерческой тайны:

1) уголовная (ст. 183 «Незаконное получение и разглашение сведений, составляющих коммерческую, налоговую или банковскую тайну» УК РФ). В зависимости от тяжести нарушения в качестве возможных наказаний предусмотрены: штраф до 1 500 000 рублей или в размере дохода осужденного за период до 3 лет, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет, принудительные работы на срок до 5 лет, а также лишение свободы на срок до 7 лет;

2) дисциплинарная (подп. «в» п. 6 ст. 81 «Расторжение трудового договора по инициативе работодателя» ТК РФ и ст. 192. «Дисциплинарные взыскания»). Трудовой договор может быть расторгнут работодателем в случае однократного грубого нарушения работником трудовых обязанностей, а именно разглашения коммерческой тайны, ставшей известной работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей. Можно ограничиться замечанием или выговором;

3) административная (ст. 13.14 «Разглашение информации с ограниченным доступом» КоАП РФ). Влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 500 до 1000 рублей; на должностных лиц — от 4000 до 5000 руб.

Кроме того, можно обратиться к ст. 15 ГК РФ «Возмещение убытков» и оценить свои убытки.

Если у предприятия есть тайны, закон позволяет их хранить, а виновных в разглашении — привлекать к ответственности.

Установить режим коммерческой тайны не так просто, как кажется. Даже незначительные ошибки могут привести к тому, что виновного в разглашении нельзя будет привлечь к ответственности.

Несмотря на все сложности, виновных привлечь к ответственности возможно. И судебная практика по таким делам есть.

Ярким примером дисциплинарной ответственности является решение Кунцевского районного суда г. Москвы. Гражданин Ш. работал в ООО «Евразхолдинг» начиная с 2008 года. При приеме на работу, заключая трудовой договор, Ш. взял на себя обязательства по соблюдению режима коммерческой тайны, введенного на предприятии пакетом локальных нормативных документов. В 2013 г. Ш. был назначен на должность начальника коммерческого управления ЕВРАЗ КГОК. Новая должностная инструкция и Положение о коммерческом управлении дополнили ответственность Ш. в отношении конфиденциальной информации, так как его должностные функции существенно расширились.

В ходе проведения плановой проверки исполнения структурными подразделениями бизнес-процедур было выявлено, что при проведении конкурентных процедур на электронной площадке по закупке для управляемых ООО «Евразхолдинг» юридических лиц под учетными записями Ш. был осуществлен вход в систему электронных торгов с

постороннего компьютера. Третьи лица, воспользовавшись аккаунтом, Ш. получили доступ к коммерческой информации предприятия, являющейся конфиденциальной. Данный инцидент послужил причиной увольнения Ш. на основании подп. «в» п. 6 ч. 1 ст. 81 ТК РФ. Суд признал увольнение законным [решение Кунцевского районного суда г. Москвы по делу от 16 октября 2014 г. № 33-35077/2014].

Кроме того в одном из дел о защите коммерческой тайны суд признал обоснованным увольнение работника за пересылку последним сведений, составляющих коммерческую тайну, с корпоративной почты на личную, указав, что при расположении сведений на внешнем почтовом адресе работодатель лишается возможности независимо и в полном объеме контролировать их обращение, вне зависимости от того, что третьи лица об охраняемой информации не узнали [3].

М. А. Талалай в своей статье пишет, что обеспечение режима конфиденциальности выступает ключевым условием сохранения прав правообладателя коммерческой тайны, поэтому организация-правообладатель в большей степени заинтересована в ограничении доступа к информации третьим лицам. Реализация указанных выше мероприятий в комплексе позволяет обеспечить сохранность и конфиденциальность информации, что в условиях высокой конкурентной борьбы может рассматриваться в качестве основополагающего фактора сохранения коммерческой тайны и технологических достижений организации [4, стр. 183].

Так, компанией RTM Group было проведено исследование и выяснилось, что в 2020 году количество исков из-за нарушения NDA (обязательств по неразглашению информации ограниченного доступа или коммерческой тайны) выросло на 32% в сравнении с 2018 г. Всего за три года в России рассмотрели 555 таких дел. 58,2% от этого количества составили гражданские иски, 8,5% — административные и 33,2% — уголовные дела. В гражданском производстве за нарушение NDA взыскали свыше 14 млн руб. Самые частые нарушения связаны с распространением личных данных клиентов сотрудниками салонов мобильной связи, с неправомерным доступом работников банков к персональным сведениям клиентов, списанием их средств и заключением фиктивных кредитных договоров и с разглашением уволенными работниками ноу-хау и другой ценной информации бывшего работодателя. Кроме того, в числе распространенных нарушений: разглашение информации о доверителях со стороны адвокатов, нарушение одной из сторон договора коммерческой тайны и предоставление сведений ограниченного распространения ненадлежащим образом. Эти данные говорят, что договор о неразглашении больше нельзя считать пустой формальностью. Российская судебная система освоилась с такими делами и все реже снижает размер взысканий, отметил Евгений Царев, управляющий RTM Group.

Исходя из анализа всего вышеизложенного, можно сделать вывод, что при приеме на работу работника обязательно уведомление его о введении коммерческой тайны и ознакомление с ней под роспись. Кроме того, необходимо включать в условия трудовых и гражданско-правовых договоров положения о соблюдении режима коммерческой тайны. Помимо этого стоит принять локальные нормативные акты, защищающие режим коммерческой тайны. Так же стоит отметить, что каждый случай индивидуален и подлежит отдельному рассмотрению и анализу, который должен быть основан на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

Литература

1. Кужилина, Е. Tesla Motors против Apple и как в России коммерческую тайну сохранить // Трудовое право. — 2019. — № 8. — С. 95—102.
2. Бычков, А. Режим коммерческой тайны // Юридический справочник руководителя. — 2021. — № 6.

3. Шевченко, Л. Конфиденциальная информация работодателя. Анализ споров в судах // Трудовое право. — 2019. — № 4. — С. 63—72.
4. Талалай, М. А. Коммерческая тайна как объект правовой охраны // Таврический научный обозреватель. — 2016. — № 6.

© Перфильев А. С.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
perfiliev7@yandex.ru

Особенности правового режима совершения крупных сделок в российском законодательстве

Аннотация. В настоящей статье автором проведен анализ норм действующего законодательства РФ о крупных сделках, совершаемых в обществах с ограниченной ответственностью и акционерных обществах. Большое внимание уделено признакам (критериям) крупных сделок. По результатам анализа количественного критерия крупных сделок автором выявлены недостатки его законодательной регламентации, предложены рекомендации по их устранению. Также автором обоснована необходимость расширения законодательно предусмотренного перечня признаков, предъявляемых к крупным сделкам. В рамках исследования материалов правоприменительной практики выявлена проблема отсутствия исчерпывающего перечня признаков взаимосвязанных сделок. Кроме того, автором уделено внимание специальному порядку совершения крупных сделок в обществах с ограниченной ответственностью и акционерных обществах.

Ключевые слова: актив; акционерное общество; имущество; крупная сделка; общество с ограниченной ответственностью; отчетность; стоимость.

Актуальность темы настоящего исследования заключается в том, что институт крупных сделок за последние годы претерпел значительные изменения, большинство из которых направлены на обеспечение защиты прав и законных интересов акционеров и участников обществ с ограниченной ответственностью.

На уровне норм действующего законодательства РФ раскрывается официальная дефиниция понятия «крупная сделка» (п. 1 ст. 46 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» (далее — Закон об ООО), п. 1 ст. 78 Федерального закона «Об акционерных обществах» (далее — Закон об АО)).

Анализ законодательной дефиниции позволяет выделить перечень признаков, которым должна соответствовать сделка хозяйственного общества для признания ее крупной: экстраординарный характер сделки (она выходит за пределы обычной хозяйственной деятельности); сделка направлена на отчуждение или приобретение имущества; цена сделки — 25% и свыше относительно стоимости активов общества.

Первые два из вышеперечисленных признаков являются качественными, последний — количественный.

Анализ ст. 46 Закона об ООО и ст. 78 Закона об АО свидетельствует о том, что законодатель не предъявляет особых требований к виду крупной сделки. В этой связи, крупной может быть признана, как сделка купли-продажи, так и поручительство, кредит, заем и др. Главное, чтобы совершаемая сделка соответствовала количественному и качественным признакам.

В соответствии с нормами действующего законодательства РФ крупной также может быть цепочка из взаимосвязанных сделок. При этом, как в ст. 46 Закона об ООО, так и в ст. 78 Закона об АО не раскрывается официальная дефиниция понятия «взаимосвязанные сделки». Определенный ориентир нижестоящим судам для признания сделок взаимосвязанными предоставил Верховный Суд РФ в п. 14

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

постановления от 26 июня 2018 г. № 27 через перечисление ряда признаков, свидетельствующих о взаимосвязанном характере совершенных сделок. Однако, данный перечень признаков не является исчерпывающим, о чем, в частности, свидетельствует фраза в данном пункте «помимо прочего». Отсутствие исчерпывающего перечня признаков взаимосвязанных сделок приводит к довольно большому простору для судебного усмотрения. Так, в одном из дел суд признал одинаковую орфографическую ошибку, допущенную во всех заключенных хозяйственным обществом договорах, в качестве признака взаимосвязанных сделок [постановление Арбитражного суда Центрального округа от 3 декабря 2019 г. № Ф10-5917/2019 по делу № А62-5987/2017].

Решение выявленной проблемы видится в необходимости закрепления на уровне примечаний к ст. 46 Закона об ООО и ст. 78 Закона об АО официальной дефиниции понятия «взаимосвязанная сделка».

Как ранее было отмечено, сделка может быть признана крупной, если ее стоимость 25% и более от стоимости активов общества, учитываемых на последнюю отчетную дату в данных бухгалтерской отчетности. Данное законоположение критикуется в научной среде.

Как справедливо отмечает А. С. Кондрашов на законодательном уровне не содержится указаний относительно конкретной даты, которая может быть признана последней в материалах финансовой отчетности, равно как и не содержится указаний относительно конкретного вида отчетности, которая принимается во внимание при совершении крупных сделок [2, стр. 19].

Отсутствие на законодательном уровне разъяснений по вышеуказанным вопросам формирует неоднозначную судебную практику. Так, одни суды в целях признания сделки крупной учитывают месячную отчетность хозяйственного общества, другие — квартальную, третьи — квартальную в совокупности с годовой [3, стр. 365].

Однако, на наш взгляд, для признания сделки крупной целесообразно учитывать месячную отчетность, так как именно данный вид отчетности наиболее точно отражает состояние активов хозяйственного общества на дату совершения крупной сделки. На основании изложенного, признаем целесообразным внести соответствующие дополнения в абз. 3 п. 1 ст. 46 Закона об ООО, подп. 2 п. 1 ст. 78 Закона об АО.

Анализ доктринальных источников свидетельствует о том, что в научной среде учеными подвергается сомнению полнота критериев, предъявляемых к крупным сделкам.

Законодательное закрепление количественного и качественных признаков крупных сделок не обеспечивает в полной мере защиту прав и законных интересов акционеров и участников ООО, так как не охватывает все практические ситуации, которые могут возникнуть при совершении данных сделок.

Так, например, у хозяйственного общества может быть только одно здание, балансовая стоимость которого менее 25%. В данном случае отчуждение такого имущества осуществляется в общем порядке без соблюдения законодательно предусмотренной процедуры для экстраординарных сделок. При этом, отчуждение имущества, которое является наиболее ценным активом, может неблагоприятно сказаться на дальнейшей хозяйственной деятельности общества, не позволит достичь стратегических целей и задач данного общества [1, стр. 62]. Изложенное свидетельствует о необходимости законодательного расширения перечня признаков, предъявляемых к крупным сделкам.

Таким образом, крупные сделки являются особыми, экстраординарными сделками, поэтому на законодательном уровне предусмотрен порядок совершения данных сделок. Специальный порядок совершения крупных сделок является дополнительной

гарантией обеспечения защиты прав и законных интересов акционеров и участников ООО.

В ООО согласие на совершение крупной сделки предоставляется общим собранием участников ООО. Если в ООО образован совет директоров и стоимость отчуждаемого имущества от 25% до 50%, то уставом может быть предусмотрено принятие решения о согласии на совершение данной сделки советом директоров ООО.

В АО согласие на совершение крупной сделки предоставляется общим собранием акционеров. Заключение о крупной сделке утверждается советом директоров или единоличным исполнительным органом АО (если в АО не образован совет директоров).

Таким образом, на уровне норм действующего законодательства РФ крупные сделки признаются экстраординарными сделками, что обуславливает необходимость их соответствия определенным критериям (признакам). Также специальным является порядок их совершения. Несмотря на детальную нормативную регламентацию правового режима крупных сделок в российском законодательстве, тем не менее, остаются неразрешенными некоторые проблемы в исследуемой сфере (отсутствие законодательной дефиниции понятия «взаимосвязанная сделка»; недостаточный перечень критериев, предъявляемых к крупным сделкам; отсутствие в Законе об ООО и Законе об АО указаний на вид финансовой отчетности (месячная, квартальная, годовая), по которому учитывается последняя отчетная дата при установлении балансовой стоимости активов хозяйственного общества и др.). Предложенные в рамках проведенного исследования рекомендации позволят разрешить выявленные проблемы и усовершенствовать гражданско-правовой институт «крупных сделок».

Литература

1. Андреева, А. Ю. Проблемы злоупотребления гражданскими правами при совершении крупных сделок // Вестник экономики, права, социологии. — 2020. — № 3. — С. 62—66.
2. Кондрашов, А. С. Проблема определения стоимости имущества для целей крупных сделок // Образование. Наука. Научные кадры. — 2022. — № 1. — С. 19—21.
3. Котленко, Н. С. Институт крупных сделок в российском праве // Вопросы российской юстиции. — 2020. — № 9. — С. 365—377.

Селифанова Д. А.¹

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

Свобода предпринимательской деятельности как конституционное право гражданина

Аннотация. В данной статье раскрывается понятие, особенности и гарантии реализации одного из основополагающего права, как Свобода предпринимательской деятельности, которое в свою очередь, закрепляется в Конституции РФ. Так, согласно ст. 34 Конституции РФ каждый имеет право на свободное проявление своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом деятельности. В связи с этим, такое фундаментальное право, как осуществление предпринимательской деятельности является конституционным правом, которое находится под особым регулированием, контролем и защитой законодательством РФ.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность; бюджет; экономическая деятельность; экономика государства; бизнес; экономическое развитие.

Российская Федерация является важным элементом в системе международных экономических отношений. В современных рыночных отношениях присутствует конкуренция, высокая концентрация капитала и предпринимательская активность, данный факт объясняет актуальность данного исследования. Стоит заметить, что предпринимательская деятельность имеет место в центре внимания главных ведущих политиков, ученых, экспертов в передовых экономически развитых странах. Это объясняется тем, что бюджет передовых экономически развитых государств, можно сказать, наполовину создается из налоговых платежей и различных взносов, которые поступают от субъектов малого и среднего бизнеса. Именно поэтому, существует проблема преодоления налоговых и административных барьеров развития предпринимательства в России, это является базой экономического развития страны.

Стоит заметить, что большое количество ученых индивидуально дают определение понятию предпринимательской деятельности. Например, Ю. Ю. Илюхина право на осуществление предпринимательской деятельности определяет в качестве основного принципа свободы осуществления экономической деятельности, что непосредственно закреплено в Конституции РФ и в свою очередь, имеет поддержку государства и законодателя. Эта деятельность имеет возможность абсолютно свободного использования своих способностей и осуществление в предпринимательской деятельности своих задумок. Также предусматривает свободное использование имущества, финансов для осуществления экономической деятельности. Предпринимательская деятельность максимизирует прибыль, получаемую в процессе реализации товаров, услуг, работ [1].

Стоит заметить, что предпринимательская деятельность представляет собой самостоятельную деятельность, которая основывается на риске и направлена на систематическое извлечение прибыли от использования имущества, реализации товаров и продукции, оказания услуг и осуществления различных работ надлежаще зарегистрированными субъектами экономической деятельности, в соответствии с п. 1 ст. 2 Гражданского кодекса РФ.

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

Существуют следующие признаки предпринимательской деятельности: предпринимательская деятельность является самостоятельной деятельностью; основой предпринимательства является рискованный фактор. В российском законодательстве существует определение риска и его основных элементов. В соответствии со ст. 19 ГК РФ, гражданин обязан предпринимать все необходимые мероприятия для уведомления своих должников и кредиторов о перемене имени и несет риск последствий, которые связаны с отсутствием у данных лиц сведений о перемене имени; на основании ст. 82, 87, 96 ГК РФ предусматривается риск убытков, которые может понести товарищество, осуществляя предпринимательскую деятельность; в ст. 459 ГК РФ указан риск случайной гибели или порчи товаров и продукции.

Стоит обратить внимание на конституционные постулаты осуществления предпринимательства. В соответствии с Конституцией РФ предпринимательская деятельность осуществляет роль основополагающего права граждан, которая выступает в роли гаранта и обеспечивает свободу предпринимательства. Именно предпринимательство выступает в роли первостепенной базой удовлетворения материальных и духовных ценностей в совершенно различных сферах жизнедеятельности.

Изучая содержание и систему вышеуказанного конституционного права, имеет смысл определить состав данного права. В качестве основной составляющей данного конституционного права является регистрация субъекта в качестве индивидуального предпринимателя. Это подтверждает правовой статус субъекта предпринимательской деятельности. То есть, предоставляет субъекту предпринимательской деятельности соответствующее количество прав и обязанностей в сфере реализации своих гражданских и экономических прав, определяет объем полномочий и ограничений. Факт регистрации является важнейшим элементом законодательного регламентирования осуществления предпринимательской деятельности, что присутствует в границах законодательного определения объема прав и обязанностей субъектов экономических правоотношений [2].

Стоит отметить, что субъекты предпринимательской деятельности современности сталкиваются с огромным количеством проблем. Например, обозначить экономическое положение, которое ухудшилось из-за разразившейся коронавирусной инфекции, а также наличие налоговых барьеров.

Пандемия потребовала оптимистичный подход к управлению предпринимательской деятельности. Успешными оставались те предприниматели, которые сосредоточились на каждом своем сотруднике индивидуально, изучая их возможный потенциал, осуществляя переподготовку для увеличения производительности и эффективности команды, видя, при этом, перспективы развития и роста в кризисных ситуациях.

Исходя из вышеизложенного, стоит помнить, предприниматели должны в кризисных ситуациях уделять внимание управлению инновациями, а также обращать свое внимание на следующие положения:

— компании должны надлежащим образом планировать свою деятельность, научные и технологические инновации являются главной деталью выживания и роста компании;

— компании обязаны анализировать внедряемые инновации для нахождения факторов, которые ведут бизнес к успеху [3].

Исходя из описанного выше анализа теоретических, практических и правовых концепций осуществления экономической деятельности, имеет место, сформулировать следующие выводы. Конституционное право на осуществление предпринимательской деятельности является системой, определенной структурой правомочий хозяйствующего субъекта, предопределяя правовое положение, права и обязанности и основополагающие гарантии со стороны государства в сфере

реализации суверенной предпринимательской деятельности, благодаря использованию индивидуальных способностей. Конституция РФ закрепляет право на свободу предпринимательской деятельности в качестве первостепенной основы реализации экономической деятельности хозяйствующих субъектов правоотношений. Вместе с тем, стоит помнить, что предпринимательская деятельность является первоосновой экономического развития современного государства.

Литература

1. Илюхина, Ю. Ю. Содержание конституционного права человека и гражданина на предпринимательскую деятельность в Российской Федерации // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Экономика. Управление. Право. — 2018 — № 11 — С. 19—27.
2. Морозко, Н. И. Финансовые и нефинансовые меры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства на 2021 и среднесрочную перспективу / Н. И. Морозко, В. Ю. Диденко // Экономика. Налоги. Право. — 2021. — № 9. — С. 24—29.
3. Павлов, Е. А. Конституционное право на предпринимательскую деятельность. Понятие и содержание // Вестник Московского университета МВД России. — 2020. — №32. — С. 51—64.

Тюменева О. А.¹

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

Правовое регулирование кредитования юридических лиц

Аннотация: В данной статье на основе научного анализа проводится рассмотрение правового регулирования кредитования юридических лиц. Выявлены существующие проблемы в данной области. С учетом выявленных проблем в данной сфере, предложены пути их решения. Определено текущее состояние по данной проблеме.

Ключевые слова: кредитование, кредитор, юридические лица, текущее законодательство, экономика государства, кредитный договор, заемщик.

Для любого развитого государства фундаментальную основу экономики составляют крупные предприятия, вместе с тем, не менее, важным сектором экономики является предпринимательство. Именно предпринимательская деятельность создает основную массу национальных ресурсов в развитых государствах. Тогда как крупные предприятия, имеющие, как правило, форму акционерных обществ, регулируют уровень научно-технического прогресса и производственного потенциала государства, мелкие и средние предприятия — это наиболее массовая форма деловой жизни [1, стр. 64—65].

Для предпринимательской деятельности характерна динамичность, гибкость инновационной активности, а также способность к быстрому созданию новых производств.

Экономика нашего государства подтверждает, что кредитование юридических лиц является весомым и важным рыночным инструментом. Его главная роль заключается в обеспечении экономического развития юридических лиц.

Проблема кредитования юридических лиц в Российской Федерации является одной из самых актуальных. Как в нашем государстве, так и во всем мире, одним из которых кредитование выступает одним из действенных способов стимулирования экономической деятельности юридических лиц.

Остановимся на основных правовых актах, осуществляющих правовое регулирование кредитования юридических лиц.

1. Согласно ст. 8 Конституции РФ гарантируется единство экономического пространства, свободного перемещения товаров, услуг, финансовых средств, свободу экономической деятельности. В ст. 71 закреплено, что в ведение Российской Федерации находится установление правовых основ единого рынка, кредитное, таможенное, финансовое регулирование.

2. В ГК РФ применяется терминология «кредит», «коммерческий кредит», который является разновидностью займа. В данном правовом акте устанавливаются гарантии прав кредиторов, обеспечение исполнения обязательств, банковская гарантия и т.д.

3. Федеральный закон от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности» отражает ряд аспектов кредитования юридических лиц в главе 5 «Межбанковские отношения и обслуживание клиентов». В данном правовом акте установлены проценты по ставкам по кредитам, комиссионное вознаграждение, обеспечение возвратности кредитов и ряд иных вопросов касающихся кредитования юридических лиц.

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

4. Ряд аспектов кредитования юридических лиц содержатся в Федеральном законе от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)», к примеру, установлен максимальный размер кредитных рисков.

Резюмируя, можно отметить, что отношения по кредитованию юридических лиц носят комплексный характер, в силу чего они являются одновременно частноправовыми и публично-правовыми. Отсюда следует, что они могут быть урегулированы как гражданско-правовым договором, так и иным нормативно-правовым актом.

Правовое регулирование кредитования юридических лиц имеет свою специфику в условиях рыночной экономики.

1. Правовое регулирование кредитования юридических лиц в сфере рыночной экономики является необходимым, поскольку обеспечивается стимулирование предпринимательской деятельности, защита общества и государства. Как показывает опыт зарубежных государств, полная экономическая свобода ведет к злоупотреблению и нарушению. Одним из опасных последствий абсолютной экономической свободы является ликвидация свободной конкуренции, с господством монополии.

2. Правовое регулирование кредитования юридических лиц также необходимо для обеспечения защиты прав и интересов предпринимателей, как субъектов рыночной экономики [2, стр. 120—123].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что правовое регулирование кредитования юридических лиц является фундаментальным условием нормального функционирования рыночной экономики.

Государство регулирует данные отношения посредством законов, которые стабилизируют деятельность рыночных структур, к примеру: банков, акционерных обществ и т.д.

Также на уровне законодательства регулируются отношения в области коммерции и предпринимательства. В тоже время государство играет роль посредника между правом и экономикой.

На законодательном уровне разработаны специальные способы регулирования кредитования юридических лиц. На современном этапе, правотворчество осуществляется такими способами как: стимулирование, позитивное обязывание, запреты, дозволение, правомочие.

Анализ существующих проблем правового регулирования кредитования юридических лиц позволяет прийти к выводу, что их устранение видится возможным при помощи консолидации всего механизма кредитования. Консолидация должна быть проведена путем объединения нормативно-правовых актов в области правового регулирования кредитования по схожим вопросам в единый правовой акт.

Интересным является зарубежный опыт. Основными источниками правового регулирования кредитования юридических лиц в подавляющем большинстве зарубежных государств являются законы, административные акты нормативного характера, а также обычаи и судебная практика.

В странах континентальной Европы и в государствах, которые заимствовали данную систему права, наибольшее значение в регулировании кредитования юридических лиц отводится закону.

Зарубежный опыт правового регулирования кредитования юридических лиц показывает, что в развитых странах оно направлено на формирование комфортных условий, что способствует развитию предпринимательства, укрепления предприятий. В целом же, обеспечивается повышение уровня социально-экономического развития государства.

Анализ и изучение зарубежного опыта регулирования кредитования юридических лиц необходим для того, чтобы использовать успешный опыт для реформирования

отечественного правового регулирования предпринимательской деятельности обществ.

Подводя итог сказанному выше, необходимо отметить, что для совершенствования правового регулирования кредитования юридических лиц необходимо провести совершенствование и модернизацию всего корпоративного законодательства.

Литература

1. Блудов, А. М. Правовое регулирование предпринимательской деятельности: вопросы адаптации // Социально-экономические явления и процессы. — 2019. — № 3-4.
2. Гартина, Ю. А. Проблемы правового регулирования банковского кредитования // Наука. Общество. Государство. — 2021. — № 3 (35).

Фролов Г. А.¹

студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
gaf-dn4@mail.ru

Штрафные санкции и особенности применения при организации железнодорожных перевозок

Аннотация. В статье раскрывается правовая основа применения санкций в виде штрафа к грузоотправителям при организации железнодорожных перевозок со стороны перевозчика. Приведен детальный анализ правовых оснований ведущих к возникновению ответственности грузоотправителя перед перевозчиком, а также меры ее ответственности. Анализируется судебная практика по исследуемой теме.

Ключевые слова: безопасность; договор перевозки; ответственность грузоотправителя; штраф.

В соответствии со ст. 1 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) гражданское законодательство основывается на обеспечении восстановления нарушенных прав и их судебной защите. Данное положение выражает одну из существенных характеристик, свойственных институту гражданско-правовой ответственности, которая традиционно находит свое отражение в учебниках и научной литературе, а именно — ее восстановительный характер.

Восстановление нарушенных прав позволяет перевозчику при организации железнодорожных перевозок компенсировать свои потери и возможные риски, которые могли бы привести или привели к неблагоприятным последствиям.

Безусловно, для восстановления нарушенных прав необходим основополагающий документ, который подтверждает соглашение между субъектами, то есть другими словами факт обоюдного соглашения между сторонами и взятых на себя обязательств. Так, фундаментальной основой организации железнодорожных перевозок на начальном этапе является заключения договора перевозки железнодорожным транспортом. Статья 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — Устав) раскрывает основополагающие нормы таких обязательств, как со стороны перевозчика, так и со стороны грузоотправителя. Данная норма предусматривает, что в соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза. Однако при организации железнодорожных перевозок возникают условия, которые отличаются от нормальных условий перевозки грузов железнодорожным транспортом, и как следствие возникают условия, при которых перевозчик применяет штрафные санкции при нарушении грузоотправителем таких условий. В данной статье рассмотрены штрафные санкции, предусмотренные ст. 94, 98, 102 Устава.

Природа данных статей является основополагающим «критерием» для грузополучателя в части выполнения правовых условий и обязательств перед перевозчиком, которые позволяют последнему минимизировать риски при выполнении перевозки грузов и получить компенсацию в виде штрафных санкций в случае нарушения таких «критериев» со стороны грузоотправителя.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук **Аль Али Насер АН.**

Основополагающим документом для применения таких штрафных санкции со стороны перевозчика является Устав, в котором заложены правовые основы применения штрафных санкций со стороны перевозчика. Как было указано выше, при выполнении перевозки железнодорожным транспортом грузов, возникают обстоятельства, которые отличаются от нормальных условий перевозки грузов, к ним в разрезе рассматриваемых штрафных санкций относятся:

- 1) искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе;
- 2) отправление вагонов, контейнеров с превышением грузоподъемности;
- 3) невыполнение принятой заявки.

В случае выявления вышеперечисленных фактов, перевозчик вправе применить к грузополучателю санкций в виде штрафа.

Под понятием штрафа понимается денежное взыскание в пределах сумм предусмотренных Уставом.

Так, в соответствии со ст. 98 Устава перевозчик в случае выявления искажения в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе, в результате чего допущено снижение стоимости перевозки или возникли обстоятельства, которые повлияли на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, в том числе выявления фактов отправления запрещенных для перевозки железнодорожным транспортом грузов, вправе применить штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

Рассматривая данную норму, в Уставе заложена особая ответственность грузоотправителя за данные искажения. Так, в соответствии со ст. 25 Устава при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы.

Статьей 27 Устава предусмотрено право перевозчика проверять достоверность массы грузов и других сведений, указанных грузоотправителями (отправителями) в транспортных железнодорожных накладных.

То есть, грузоотправитель обязан не допустить каких-либо искажений в транспортной железнодорожной накладной и других условий, характеризующих груз, перевозимый железной дорогой. Данная норма нашла свое отражение в статье 25 Устава, которая четко дает определение в части выполнения последним условий оформления железнодорожной накладной, которая должна быть составлена в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и другими документами предусмотренными соответствующими нормативными правовыми актами. При этом перевозчик вправе проверять достоверность указанных данных в транспортных железнодорожных накладных, то есть в соответствии со ст. 27 Устава перевозчик обладает юридическим правом проверки достоверности данных указанных в транспортных железнодорожных накладных. Как следствие, для применения штрафной санкции предусмотренной ст. 98 Устава необходимо выполнить перевозчику условие, а именно установить (выявить) факт таких недостоверных данных и оформить это соответствующими документами. Другими словами данная санкция в виде штрафа в размере пятикратной платы за перевозку независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика, применима при обязательном условии представления перевозчиком доказательств, подтверждающих факт нарушения, вызвавшего одно из названных последствий.

Данная норма подтверждается п. 28 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Устава» и ст. 119 Устава. Так, в соответствии со ст. 119 Устава обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами.

Следующей санкцией в виде штрафа является выявление перевозчиком вагонов или контейнеров с превышением грузоподъемности.

Так, в соответствии со ст. 102 Устава за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера грузоотправитель (отправитель) уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза.

В соответствии со ст. 18 Устава грузоотправители обязаны подготавливать грузы для перевозки в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров, пожарную и экологическую безопасность. Данная норма обязывает не допускать отправку вагонов с превышением грузоподъемности (перегруза), в том числе контейнеров. Следует отметить, что данная норма является, в том числе основным критерием обеспечения безопасности движения поездов. Так, наличие в поезде вагона или вагонов с превышением грузоподъемности может повлечь транспортное происшествие и иное событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре перевозчика. Также следует отметить, что применение данной штрафной санкции направлено на профилактику недопущения со стороны грузоотправителя повторных действий, которые нарушают условия перевозки и сопряжены с большими рисками перевозчика, таких как нарушения условий безопасности движения.

При этом определение массы грузов, перевозимых навалом и насыпью, осуществляется посредством взвешивания на вагонных весах, тем самым перевозчик обязал грузоотправителей при осуществлении отгрузки грузов перевозимых навалом и насыпью, определять массу груза только посредством взвешивания. По смыслу норм ст. 26 Устава и п. 13 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 28, они не устанавливают общего запрета на определение грузоотправителем на основании п. 19 Правил массы груза расчетным способом, а закрепляют правило, в соответствии с которым только путем взвешивания (применительно к грузам, перевозимым навалом и насыпью, только путем взвешивания на вагонных весах) должна быть определена масса груза, если его погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров повлечет за собой превышение их допустимой грузоподъемности.

Следовательно, если масса груза, в том числе перевозимого навалом или насыпью, определенная грузоотправителем расчетным способом, не соответствует массе груза, определенной грузоперевозчиком путем взвешивания, грузоотправитель несет ответственность за искажение сведений о массе груза только тогда, когда погрузка груза до полной вместимости вагонов, контейнеров повлекла за собой превышение их допустимой грузоподъемности. Данный вывод подтверждает информационное письмо Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 10 июля 2007 г. «О некоторых вопросах практики рассмотрения арбитражными судами споров, связанных с применением к грузоотправителям ответственности за искажение ими сведений о массе груза в транспортных железнодорожных накладных». Кроме того, согласно вышеуказанному

информационному письму судам необходимо иметь в виду, что грузоотправитель несет ответственность за искажение им сведений о массе груза в транспортной железнодорожной накладной и в случае, если масса груза, определенная перевозчиком способом, применявшимся грузоотправителем, превышает с учетом допустимых погрешностей измерений массу, указанную в транспортной железнодорожной накладной.

Следует отметить, что если между перевозчиком и грузоотправителем заключен договор на оказание услуг по взвешиванию грузов во избежание указания отправителем недостоверных сведений в перевозочных документах, обстоятельства исполнения сторонами такого договора имеют значение при рассмотрении спора о взыскании штрафа за неправильное, неточное или неполное указание отправителем сведений в накладной. Данный вывод подтверждается постановлением Арбитражного суда Приморского края от 21 июня 2019 г. № Ф03-2382/2019 по делу № А51-9688/2018.

Необходимо отметить, что из содержания п. 28.1 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 следует, что если допущены одновременно нарушения, предусмотренные ст. 98 и 102 Устава, за каждое из них грузоотправитель несет самостоятельную ответственность. Данный вывод подтверждает решение арбитражного суда Кемеровской области от 26 января 2022 г. по делу № А27-14431/2021.

Далее по своей значимости и актуальности следует санкция в виде штрафа за невыполнение принятой заявки. Так, в соответствии со ст. 94 Устава, основанием для возникновения ответственности грузоотправителя, оператора морского терминала за полное или частичное невыполнение принятой заявки является:

— непредъявление для перевозки предусмотренного принятой заявкой количества груза в тоннах (если перевозка установлена в вагонах и тоннах) или количества контейнеров (если перевозка установлена в контейнерах);

— неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, оператора морского терминала, в том числе по причине невнесения ими платы за перевозку грузов и других причитающихся перевозчику платежей в соответствии со ст. 30 Устава, если иной порядок внесения этой платы и других платежей не предусмотрен соглашением сторон;

— отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров, за исключением случаев, если причиной отказа стала техническая неисправность поданных вагонов, произошедшая по вине перевозчика;

— отсутствие не принадлежащих перевозчику и предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами;

— невыполнение среднесуточной плановой или согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов на данные сутки при перевозке грузов в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении через морской порт.

Ответственность перед перевозчиком за невыполнение принятой заявки несет грузоотправитель, в том числе в случае, если обязанность по подаче данному грузоотправителю вагонов, контейнеров несет владелец железнодорожного пути необщего пользования.

В соответствии со ст. 94 Устава за невыполнение принятой заявки грузоотправителя несут ответственность в виде штрафа в следующих размерах:

1) в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, — 0,1 базового размера исчисления сборов и штрафов за каждую непогруженную 1 т груза;

2) в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, — 0,5 базового размера исчисления сборов и штрафов за каждый контейнер массой брутто до 5 т включительно, базового размера исчисления сборов и штрафов за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 т включительно, двукратного базового размера исчисления сборов и штрафов за каждый контейнер массой брутто свыше 10 т.

Таким образом, проанализировав каждое из оснований и условий ответственности грузоотправителя по рассматриваемым статьям Устава, можно сделать вывод, что наиболее уязвимым с точки зрения действующего законодательства представляется процесс доказывания нарушения со стороны грузоотправителя. Следует отметить, что сам процесс представляет сложность при определенных условиях как для перевозчика, так и для грузоотправителя.

Немаловажной особенностью, о которой следует сказать, это наличия возможности снижения (уменьшения) штрафной санкции применяемой со стороны перевозчика к грузоотправителю. То есть законодательством заложена возможность грузоотправителю претендовать на уменьшение размера штрафа. Данная норма подтверждается п. 78 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений ГК об ответственности за нарушение обязательств», из которых следует, что правила о снижении размера неустойки на основании ст. 333 ГК РФ применяются также в случаях, когда неустойка определена Уставом.

Данная норма не всегда позволяет перевозчику воспользоваться полной нормой Устава по применению штрафа, в части применения пятикратной платы за перевозку предусмотренной ст. 98, 102 Устава.

На основании вышеизложенного можно прийти к заключению о том, что в настоящее время применение санкции в виде штрафа со стороны перевозчика к грузоотправителям, имеют «четкие» правовые контуры. При этом Устав раскрывает нормы, которые стоят перед грузоотправителями в части возложенных обязанностей по подготовке груза к перевозке железнодорожным транспортом, которые последние обязаны выполнять. В случае игнорирования данных норм, перевозчик вправе применить штрафные санкции.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования
в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме научному руководителю. При положительной рецензии научный руководитель направляет статью в редакцию журнала (albinadg@mail.ru).

2. Статья должна содержать:

- фамилию и инициалы автора;
- место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);
- адрес электронной почты;
- название статьи;
- аннотацию;
- ключевые слова (5—7 слов).

3. Объем материала — от 5 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

5. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.