

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»  
№ 4 (40) — 2022**

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

## Содержание

---

<i>Бирюкова В. В.</i> Организационно-правовые основы цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом.....	4
<i>Ванюков А. А.</i> Правовое обеспечение экологической безопасности в морских портах.....	8
<i>Ванюков А. А.</i> Капитан морского порта в системе обеспечения безопасности мореплавания ...	15
<i>Галкина В. К.</i> Правовое обеспечение транспортной безопасности морских портов .....	22
<i>Гамадаев М. В.</i> Понятие воздушного судна как объекта недвижимости.....	28
<i>Глухов И. В.</i> Ответственность оператора Службы управления движением судов: управляет или рекомендует?.....	30
<i>Глушаненко М. А.</i> О некоторых вопросах зачисления в бюджет доходов от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам.....	39
<i>Губарева А. Н., Елхов М. М.</i> Влияние санкций на международный арбитраж .....	42
<i>Ефремова Д. С.</i> Организационно-правовые основы цифровизации транспортной отрасли (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»).....	46
<i>Жиров Д. Р.</i> Особенности правового регулирования составления финансовой отчетности транспортной организации .....	49
<i>Загороднев В. А.</i> Правовая природа агентского договора.....	52
<i>Загороднев В. А.</i> Агентский договор в российском законодательстве и международной коммерческой практике .....	55
<i>Захарова В. А.</i> Дефиниция пиратства в российском и международном морском праве.....	57
<i>Захарова В. А.</i> Проблемы уголовного наказания морских пиратов .....	62
<i>Кабанова М. А.</i> Роль антимонопольного законодательства в цифровой экономике .....	65
<i>Карпушин А. О., Левшенко Д. Ю., Дьяченко Ю. С.</i> Специфика внедрения беспилотных автомобилей в России.....	68
<i>Ковра М. И.</i> Виды ответственности за нарушение налогового законодательства в предпринимательской сфере.....	72
<i>Ковра М. И.</i> Ответственность за нарушение законодательства о налогах и сборах юридическими лицами.....	76
<i>Коломейцев, Г. В.</i> Правовое регулирование рынка ценных бумаг в Германии.....	81
<i>Конопасевич Я. В.</i> Проблемы государственного и муниципального механизмов защиты прав и интересов индивидуальных предпринимателей.....	86
<i>Конопасевич Я. В.</i> О некоторых особенностях и проблемах правового регулирования рынка рекламных услуг .....	88
<i>Корнеева Ю. Д.</i> Цифровые технологии в организации управления портовой логистики.....	90
<i>Крутой Я. И.</i> Цифровые технологии в организации управления портовой логистики.....	93
<i>Крутой Я. И.</i> Перспективы совершенствования законодательства о субсидиарной ответственности при банкротстве .....	95
<i>Кузнецов К. С.</i> Характеристика государственной регистрации коммерческой организации и действия после регистрации.....	97
<i>Кузнецов К. С.</i> Основания прекращения деятельности коммерческих организаций в порядке ликвидации .....	103
<i>Кулешина М. В.</i> Последствия коррупционной деятельности в российских коммерческих организациях.....	107
<i>Леонов Д. С.</i> Понятие и правовые основы государственного управления железнодорожным транспортом.....	110
<i>Лялина Е. В.</i> Недействительность части смешанного договора .....	113
<i>Макарьян К. З.</i> О коррупционных рисках в государственно-частном партнерстве .....	116
<i>Мацинина О. С.</i> Нормативно-правовая основа создания и управления холдингами.....	121
<i>Мотина П. Н.</i> Правовая основа обеспечения безопасности международных перевозок грузов .....	126

<i>Мусаев Х. И.</i> Актуальные вопросы правового регулирования безопасности на железнодорожном транспорте .....	130
<i>Новиков К. О.</i> Изменения в Федеральном законе от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» .....	133
<i>Новиков К. О.</i> Проблемные аспекты при проведении закупок субъектами малого и среднего бизнеса .....	137
<i>Парамонова И. П.</i> Влияние пандемии коронавирусной инфекции на обязательства по договору аренды коммерческой недвижимости .....	141
<i>Парамонова И. П.</i> Поддержка бизнеса в условиях пандемии в области арендных отношений .....	147
<i>Петерс М. А.</i> К вопросу о внесудебных и судебных формах защиты прав предпринимателей .....	153
<i>Пимкина Е. С.</i> Правовое регулирование кредитования физических лиц на примере Соединенных Штатов Америки .....	158
<i>Пимкина Е. С.</i> Правовое регулирование ипотечных продуктов для физических лиц на примере Соединенных Штатов Америки .....	162
<i>Полищук Е. Р.</i> Исторические аспекты становления права на жизнь в России .....	166
<i>Путинцев П. Н.</i> Правовые аспекты морской буксировки .....	168
<i>Романова А. А.</i> Некоторые теоретические аспекты государственного кредита и управления государственным кредитом .....	176
<i>Рослова А. А.</i> Истоки формирования института гражданства .....	179
<i>Рыбин В. Б.</i> Актуальные проблемы наказания при нарушении правил плавания .....	182
<i>Рыбин В. Б.</i> Удаление затонувшего имущества .....	187
<i>Симакова С. Ю.</i> Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России .....	191
<i>Симакова С. Ю.</i> Правовые основы государственного контроля за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте .....	195
<i>Скирдин П. В.</i> Правовые основы цифровизации перевозок железнодорожным транспортом .....	201
<i>Тюменева О. А.</i> Правовое регулирование кредитования юридических лиц .....	205
<i>Фролов П. В.</i> Вопросы правового регулирования профилактики и урегулирования конфликта интересов на государственной службе .....	208
<i>Фролова А. А.</i> Договор продажи предприятия как вид договора купли-продажи недвижимости .....	212
<i>Ходос А. В.</i> История исследования и освоения Арктики: правовой анализ .....	216
<i>Челнокова А. О.</i> Правовое регулирование договора поставки для государственных нужд .....	220
<i>Челнокова А. О.</i> Ответственность сторон за нарушение условий договора поставки в предпринимательской деятельности .....	223
<i>Шелпаков Р. О.</i> Актуальные вопросы определения правового статуса Северного морского пути .....	226
<i>Яблонская А. В.</i> Проблемы исчисления и уплаты транспортного налога транспортными компаниями .....	231
Требования к материалам, представляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ» .....	234

**Бирюкова В. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Организационно-правовые основы цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** В статье представлены отдельные результаты, полученные в ходе правового анализа направления глобальной цифровизации и ее влияния на железнодорожную отрасль как пассажирских, так и грузовых перевозок. Отражены основные понятия и цели цифровизации в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом, что особенно актуально для современной России, развернутая протяженность железных дорог (в однопутном эквиваленте) которой составляет 124 тыс. км. Исходя из того, что определяющим фактором цифровых преобразований являются динамика изменений предпочтений современного потребителя и формы его потребления товаров и услуг, автор делает вывод о том, что цифровизация железнодорожной отрасли, а особенно грузовых перевозок, становится неизбежным процессом адаптации бизнеса к новым реалиям и предпочтения цифрового мира. Предметом исследования данной статьи являются правовые нормы, регулирующие общественные отношения, возникающие в процессе и по поводу эффективного развития цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом, а также практика правоприменения в указанной сфере, учебная и научная литература по теме исследования. Автор применил методику формально-догматического анализа для исследования вопросов, касающихся цифровизации перевозок грузов железнодорожным транспортом. По результатам критического осмысления нормативной правовой базы, необходимой для регулирования отношений, возникающих в связи с развитием цифровизации железнодорожного транспорта, сформулированы отдельные предложения по совершенствованию отечественного законодательства.

**Ключевые слова:** цифровизация; грузовые перевозки железнодорожным транспортом; клиентоориентированность; электронная коммерция; цифровая трансформация; транспортная накладная; электронный претензионист.

---

ОАО «РЖД» является современной и надежной компанией, которая соответствует мировым стандартам. Это подтверждает успешное взаимодействие с иностранными партнерами, расширение географии перевозок (Китай, Индия и др.), создание новых транспортных коридоров на евро-азиатском транзитном маршруте (см. Стратегию цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденную решением совета директоров ОАО «РЖД» от 25 октября 2019 г. (протокол № 5)). Это в полной мере отвечает национальным задачам в части обеспечения ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере в стране.

В 2020 г. мир столкнулся с серьезным кризисом, вызванным тяжелой эпидемиологической обстановкой, связанной с COVID-19. Пандемия повлекла за собой закрытие границ, ограничение транспортных сообщений, локдауны. Это стало тяжелейшим испытанием даже для самых развитых стран. Однако коронавирус позволил сформировать пул приоритетных направлений в развитии, а также показал важность тенденции к развитию цифровизации.

Основу цифровизации в Российской Федерации положил Указы Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской

---

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

Федерации на 2017—2030 годы» и от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических приоритетах и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Благодаря своевременной работе в этом направлении в условиях цифровой экономики многие сферы бизнеса оказались устойчивыми и готовыми перейти к новым моделям управления бизнес-процессами, электронной коммерции, цифровизации цепей поставок, применению блокчейн и смарт-контрактов.

Компании вынуждены быть адаптивными к новым вызовам. Это позволяет создавать и развивать новые продукты и услуги для клиентов, сохранять производительность труда в период мировой нестабильности. К таким компаниям относятся транспортные компании, связанные с перевозкой грузов, которые особое внимание уделяют созданию и развитию систем электронного документооборота, направленных на автоматизацию управленческой деятельности, систем управления технологическими процессами компаний, удаленного управления объектами.

Многие транспортные компании принимают решение о цифровизации цепей поставок и переходу на цифровую модель управления. Принятие такого решения в целом помогает не только успешно реализовывать эффективное управление внутренними бизнес-процессами за счет снижения трудозатрат, но и значительно повысить бережливое производство. Основные проблемы заключаются в том, что предполагаемые стратегии развития носят отраслевой характер и касаются только отдельных аспектов цифровизации, однако решения часто направлены на реализацию политической повестки в ущерб последовательному продвижению вперед.

Отдельно можно отметить железнодорожный транспорт, в котором в последнее время все чаще используют цифровые технологии: электронные проездные документы, электронные очереди, мобильные приложения, интернет вещей, технологии беспроводной связи, электронный документооборот, электронные навигационные пломбы, «помощник машиниста» (система, которая в реальном времени выбирает оптимальный режим ведения поезда и позволяет сэкономить до 15% энергии, такие системы применяются в Германии), «интеллектуальный контейнерный терминал» (позволяет сократить простой вагонов и контейнеров, снизить потребление электроэнергии и топлива, увеличить производительность терминала на 20%, применяется в России), электронная коммерция, создание цифровых платформ и электронных площадок, создание систем мониторинга вагонов на основе спутниковой связи, внедрение BIM-технологий для проектирования и обслуживания инфраструктуры и др.

Инвестирование в цифровизацию железнодорожного транспорта позволяет существенно повышать безопасность, экономить на техобслуживании и ремонте подвижного состава, совершенствует логистику, повышает доверие и лояльность клиента и конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Несмотря на большую значимость цифровизации железнодорожных перевозок грузов, до настоящего времени остается много пока нерешенных проблем, связанных с медленным вводом новых цифровых решений в эксплуатацию в транспортных компаниях из-за повышенных требований к безопасности, исключению «утечки» данных, так называемой, кибербезопасности, в связи с чем апробация новых проектов может проходить довольно длительное время. Этот процесс значительно задерживает цифровизацию железнодорожной отрасли.

Как свидетельствует опыт, во многом проблемы с реализацией программ, предусматривающих развитие цифровизации грузовых перевозок, сталкиваются с недостатками правового регулирования из-за пробелов нормативной базы для цифровой экономики и недостаточно благоприятной среды для ведения бизнеса и инноваций и, как следствие, низкого уровня применения цифровых технологий бизнес-структурами.

Принципиально можно выделить два основных подхода к будущему права в условиях цифровизации. Первый — утилитарный подход, ориентированный на решение строго определенных функциональных задач (утверждение технических регламентов и т.п.). Второй — методологический подход, который позволил бы иметь глобальные и комплексные решения.

Многочисленные законодательные и подзаконные акты, в том числе бывшего СССР, действующие и регулирующие указанные отношения, не отличаются системным единством, не носят упорядоченного характера и во многом противоречивы. Также следует отметить, что цифровизация требует пересмотра и налогового законодательства. Существует необходимость в выявлении устаревших и неэффективных норм, регулирующих правовые отношения, возникающие в связи с грузовыми перевозками железнодорожным транспортом, а также необходимость в разработке и реализации концепции комплексного правового регулирования отношений, возникающих в связи с развитием цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Отсутствие пересмотра нормативно-правовой документации по вопросам обеспечения развития цифровизации указанных перевозок вызвало интерес автора к данной теме.

В процессе функционирования транспортной системы необходимо создание непротиворечивой и эффективной системы правового регулирования возникающих транспортных отношений. Общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права, понимание места и роли транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права, постоянно совершенствующихся с учетом потребностей соответствующего этапа развития.

По данным Минэкономразвития России, на то, чтобы провести одну законодательную инициативу на федеральном уровне, уходит в среднем 300 дней. Это свидетельствует о сложности одновременной разработки и внедрения инноваций, связанных с цифровизацией грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Учитывая скорость и тенденции развития цифровых технологий, разработка нормотворчества в данной сфере представляется актуальной и обоснованной.

Лишь немногие ресурсы в прошлые годы пытались решить проблему принятия на законодательном уровне законов в отношении инновационной электронной коммерции и железнодорожного транспорта. Внесение изменений в нормативные правовые документы, регламентирующие грузовые перевозки железнодорожным транспортом, предполагается реализовать с учетом имеющихся в ОАО «РЖД» стратегий развития, в том числе стратегии цифровой трансформации.

Цифровая трансформация — процесс изменения деятельности ОАО «РЖД» в условиях цифровой экономики. Данные изменения заключаются в поиске и внедрении инноваций, изменении корпоративной культуры, формировании новых бизнес-процессов, значительном повышении эффективности существующих процессов за счет применения прорывных технологий, а также расширению набора предлагаемых рынку услуг, основанных на использовании данных в качестве ценности и актива компании, внедрении цифровых продуктов и прорывных технологий.

На текущий момент мировой тенденцией является переход бумажных документов в цифровой формат. Данная тенденция развивается медленно и уже насчитывает более 35 лет. Однако практика перехода на безбумажный документооборот с использованием электронных ~~цифровых~~ подписей показывает свою эффективность управления информацией. Компании, пользующиеся электронными системами документооборота, показывают производительность на гораздо большем уровне по сравнению с теми, кто все еще полагается на консервативный бумажный документооборот. Системы элек-

тронного документооборота внедряют не только для ускорения процессов, но также и для их прозрачности и снижения рисков.

Недостаток нормативной базы для внедрения цифровых технологий препятствует и скорому развитию цифровизации на железнодорожном транспорте. Так, например, договоры с клиентами и партнерами все еще заключаются в бумажном формате и по законодательству, регулирующие права и обязанности сторон, возникающие в рамках организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Следует отметить, что договор перевозки, как правило, является консенсуальным, так как предполагает необходимость предварительного согласования всех существенных условий для реализации гражданского правоотношения по международной перевозке. Исключение составляют случаи перевозки багажа: такое соглашение является реальным, так как предполагает непосредственное предъявление личных вещей к перевозке.

В настоящее время документом, удостоверяющим договор перевозки груза, является транспортная накладная. Транспортная накладная сопровождает груз на всем пути его следования и выдается грузополучателю в пункте назначения вместе с грузом. Она удостоверяет важнейшие данные, относящиеся к перевозке груза, и поэтому имеет большое значение для удостоверения факта заключения договора перевозки, его содержания и надлежащего исполнения. В условиях развития цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом транспортную накладную предполагается заменить на ее электронный эквивалент. Такой подход позволит повысить качество обслуживания и улучшить клиентоориентированность компании.

С помощью цифрового формата уже возможно регулирование отношений, возникающих в рамках перевозки грузов железнодорожным транспортом. Например, клиенты ОАО «РЖД» могут воспользоваться новым проектом «Электронный претензионист» внутри системы ЕАСАПР (Единая автоматизированная система актово-претензионной работы ОАО «РЖД»), который позволяет автоматически формировать претензионные заявки, отслеживать их рассмотрение и статистику, а также с ее помощью выяснять причины невыполнения договорных обязательств и адреса проблемных подразделений холдинга. Перечень необходимых претензий должен соответствовать п. 7 Правил предъявления и рассмотрения претензий. При необходимости могут быть приложены дополнительные документы. В электронном претензионисте можно сформировать 21 вид претензий, которые система оформляет в соответствии с ландшафтом внутренних документов компании, заявила его разработчик, директор научно-образовательного центра «Интеллектуальные транспортные системы и технологии» Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) Вероника Нутович на семинаре «Претензионная работа на железнодорожном транспорте: штрафные санкции и досудебное решение спорных вопросов», организованном в онлайн-режиме редакцией журнала «РЖД-Партнер». Машина должна фиксировать возможные нарушения при их составлении и сигнализировать об этом. В соответствии со ст. 120 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации заявитель претензии прилагает подтверждающие претензию документы. Итогом работы системы должна стать оптимизация бизнес-деятельности ОАО «РЖД» и снижение издержек.

Таким образом, цифровизация и автоматизация процессов, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом, влечет за собой и автоматизацию нормативно-правовой деятельности, создает основу для преобразований в сфере нормативного регулирования отношений, возникающих в указанных перевозках.

**Ванюков А. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовое обеспечение экологической безопасности в морских портах**

**Аннотация.** Осуществление общественных отношений в сфере осуществления международных торговых перевозок предполагают новые условия обеспечения их безопасности. Состояние защищенности в данном случае предполагает не только вопросы сохранности грузов, судов или экипажа, но и экологии. В статье автор рассматривает положения отдельных законодательных актов, регулирующих деятельность морского порта в области обеспечения экологической безопасности. Автор приводит ряд проблемных вопросов, касающихся деятельности морского порта, а также рейдовых перегрузочных комплексов, применительно к особенностям географического положения морского порта.

**Ключевые слова:** морской порт; обеспечение безопасности; рейдовый перегрузочный комплекс; экологическая безопасность; окружающая среда.

---

Обеспечение движения транспорта, сохранности грузов в условиях развития международных интеграционных процессов в рамках осуществления перевозок морским транспортом является одной из прерогативных задач любого государства.

В данной области большое значение имеет не только разработка и надлежащее применение соответствующих законодательных актов, регулирующих сам комплексный процесс движения морских транспортных средств, но и возможность обеспечения экологической безопасности как в морских портах, так и самого мореплавания.

В настоящей статье актуальным является рассмотрение вопроса в области законодательного регулирования обеспечения безопасности именно в морских портах, выявление отдельных проблемных аспектов, а также разработка рекомендаций по возможному их устранению.

Научно-технический прогресс, охвативший мир на рубеже XX—XXI вв., непосредственно связанный с увеличением морских перевозок, вызвал острые вопросы в области экологии.

Так, применительно к Российской Федерации с каждым годом растет интерес к использованию Северного морского пути (далее — СМП) в коммерческих целях. Он соединяет северо-западные, северные и дальневосточные порты и является самым коротким путем для перевозки грузов между странами восточной Азии и западной Европы. Развитие Арктической зоны Российской Федерации также тесно связано с развитием СМП.

Вне зависимости от примененных в отношении Российской Федерации санкций и действий недружественных государств, использование СМП остается неизменным. СМП имеет важное стратегическое значение не только внутри самого государства, но и стран-союзников России.

Для повышения экономических связей между арктическими субъектами Российской Федерации требуется поэтапное развитие транспортных коммуникаций, в особенности морских. Так, согласно Указу Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», поставлена цель развития СМП и увеличения объема грузоперевозок до 80 миллионов тонн в год. СМП обеспечивает не только транспортировку углеводородного сырья

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**



на отечественные и международные рынки, но и «северный завоз», т.е. снабжение ряда арктических регионов всеми необходимыми товарами [1].

Такие цели и установки требуют принятия соответствующих мер в области регулирования деятельности морского порта.

На развитие законодательной базы в сфере обеспечения экологической безопасности влияют также различные экономические факторы, а также события, связанные с деятельностью человека в морских водах.

Так, одной из самых острых глобальных экологических проблем, возникших в 2010 году, является авария в Мексиканском заливе, которая продемонстрировала, какую опасность представляет собой разработка глубоководных нефтегазовых ресурсов. Безусловно, данная авария не относится напрямую к деятельности морского порта, однако, ввиду того факта, что морской порт представляет собой комплексную инфраструктурную систему, для обеспечения надлежащего обеспечения входящего в него технического оборудования, обеспечения надлежащей стоянки морских транспортных средств (судов), необходимым также является разработка и соблюдение правовых норм, разработанных на их основе регламентов, способствующих защите окружающей среды от выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, сбросов отходов потребления и сточных вод транспортной морской инфраструктуры в водные объекты, а также мер реагирования, в случае возникновения аварийных ситуаций, связанных с ухудшением экологической обстановки.

В Арктике, говоря об СМП, подобные аварии — в условиях пониженных температур, дрейфующих и патовых льдов, а также отсутствия развитой необходимой инфраструктуры, обеспечивающей незамедлительное реагирование на чрезвычайные ситуации, — будут иметь куда более серьезные последствия не только для ее окружающей среды, но и для экономики всех арктических государств. Учитывая, что Арктика имеет биосферное и климатообразующее значение для всего мира, нарушения экологической безопасности в условиях Арктики могут негативно сказаться на состоянии океанических вод в целом, привести к гибели уникального животного мира, погубить запасы пресной ледниковой воды.

Говоря о морских портах, речь идет не только о таких комплексах, расположенных в наиболее уязвимых и сложных климатических зонах, но и тех, которые исторически сложились в прибрежных городах.

Отношения, возникающие при проектировании и строительстве морских портов, регулируются большим блоком российского законодательства, включающего в себя: градостроительное, земельное, морское, водное законодательство, природоохранное, законодательство по охране животного мира и биоресурсов и др.

В законодательстве России в частности в ст. 9 КТМ РФ порт определяется как «комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территориях и акваториях и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту».

Морские порты — это пункты, которые могут находиться на берегу реки (речной), моря и океана, к ним прилегают водные (акватория) и сухопутные территории, комплексные сооружения, устройства для причаливания, разгрузка и погрузка судов, перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, складирования грузов, обработка грузов (сортировки, упаковки, таможенного досмотра), снабжения судов и их ремонта, служб навигации и сопровождения судов.

В пассажирских портах отдельно устраиваются терминалы для посадки и высадки пассажиров и совершения таможенных формальностей, багажные отделения, кассовые залы, рестораны, залы ожидания, гостиницы, магазины, и др.

В соответствии со ст. 11 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. чтобы определить границы территориального моря, нужно рассматривать портовые сооружения, которые являются одной из составных частей конкретного порта. Но к постоянным портовым сооружениям не относят прибрежные установки и искусственные острова. Портовые сооружения в зависимости от продолжительности их эксплуатации подразделяются на постоянные и временные. Постоянные сооружения предназначены для длительной эксплуатации. Это, как правило, капитальные сооружения, работающие в течение всего навигационного периода. Временные сооружения используют во время строительства и ремонта основных сооружений или в отдельные периоды навигации (например, весенние причалы в речных портах эксплуатируются только в период половодья).

Морской порт неразрывно и исторически связан с развитием судоходства, на его местонахождение влияют географические, гидрографические и гидрологические, технические, экономико-политические, культурные и иные факторы. Многие порты имеют историю, традиции, которые впоследствии были положены в основу сводов обычаев конкретного порта. На деятельность порта влияют условия побережья, глубины моря, возможности безопасного подхода, наличие транспортных путей и коммуникаций. Его развитие и строительство определяются уровнем экономического развития района.

Одним из основополагающих актов международного значения, регулирующего отношения в области охраны природной среды и экологической безопасности при судоходстве является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78). Россия присоединилась к настоящей Конвенции в 1983 г.

В Конвенции МАРПОЛ-73/78 предусмотрены меры по сокращению и предотвращению загрязнения окружающей среды вредными веществами, которые перевозятся на судах или образуются в процессе их эксплуатации. Правила, охватывающие различные источники загрязнения с судов сегодня содержатся в шести Приложениях к МАРПОЛ-73/78.

Основным федеральным законодательным актом, регулирующим отношения в области деятельности морских портов, является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Необходимо отметить, что отраслевой Закон содержит лишь малую часть положений в области обеспечения экологической безопасности, а также иной природоохранной деятельности морского порта. Статья 15 Закона посвящена обеспечению безопасности в морском порту и на подходах к нему. О данной статье хотелось бы написать несколько строк отдельно. Данное положение Закона было введено в действие в 2014 г. и является новым для российского морского права, впервые за всю его историю законодательно закреплена обязанность о принятии мер по недопущению загрязнения морской среды как хозяйствующими субъектами портов, так и органами его управления.

В соответствии с п. 3 ст. 15 рассматриваемого Закона капитан морского порта обязан при получении информации о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности деятельности, осуществляемой в морском порту, о загрязнении территории и (или) акватории морского порта, других подобных происшествиях своевременно сообщать о них в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти в соответствии с их компетенцией для принятия соответствующих мер.

На территории Приморского края специально уполномоченным органом в области охраны окружающей среды и природопользования является Дальневосточное межрегиональное управление Росприроднадзора, находящееся в системе Комиссии по чрезвычайным ситуациям Приморского края и имеющее необходимые полномочия для принятия мер по расследованию всех происшествий экологического характера, свя-

занных как с загрязнением морской акватории, так и с хозяйственной деятельностью на ней.

При анализе положений отраслевого Закона видится, что косвенным образом относится к обеспечению экологической безопасности в морских портах при проектировании и строительстве последнего, ст. 28 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ, в которой указано, что: «в целях создания необходимых условий для безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта на земельных участках, прилегающих к границе морского порта, могут устанавливаться охранные, санитарно-защитные и иные зоны с особыми условиями использования земель в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Вместе с тем обязательность установления и организации санитарно-защитной зоны установлена российским законодательством для любого, как строящегося, так и эксплуатируемого, промышленного объекта, это напрямую предусмотрено: ст. 52 Федерального закона от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», п. 3 ст. 16 Федерального закона от 4 мая 1999 г. № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха».

С экологической точки зрения территории размещения портовых комплексов представляют собой уникальную природную систему, которая требует особого управления и особых подходов к планированию; здесь морская акватория является главным интегрирующим элементом в прибрежной ресурсной системе; при проектировании, строительстве и управлении земля и море должны учитываться в неразрывном единстве, с учетом реально сложившейся в регионе практики природопользования.

Применительно к Приморскому краю вступил в силу Федеральный закон от 13 июля 2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток».

Свободный порт Владивосток (далее — СПВ) — это территория, которая пользуется особыми режимами таможенного, налогового и административного регулирования, своего рода особая экономическая зона. Изначально такая зона создавалась для того, чтобы способствовать экономическому развитию территории Дальнего Востока, начиная с увеличения внешнеторговых потоков, с расчетом на то, что льготы, предоставляемые бизнесу, будут способствовать развитию производительных сил региона и покупательской способности его жителей.

В деятельности СПВ острыми вопросами является перевалка угля в морских портах, звуковое воздействие работы судов и иной инфраструктуры морского порта, сбросы в воду остатков топлива, отходов от зачистки танков, неочищенных сточных вод и иных загрязняющих веществ, связанных с эксплуатацией морского транспорта.

К сожалению, Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ никак не регулирует вопросы, связанные с их безопасной в экологическом отношении эксплуатацией. До настоящего времени не утверждены нормативно-правовые акты по вопросам, связанным с эксплуатацией рейдовых перегрузочных комплексов, по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением установленных норм и правил (ст. 8 Закона).

Существующие временные положения о рейдовых перегрузочных комплексах (далее — РПК) не легитимны, поскольку большинство рейдовых перегрузочных комплексов расположены на внешних рейдах морских портов, границы их не определены Правительством РФ, как этого требует норма ст. 5 названного Закона.

Ни одно временное положение об РПК не устанавливает границ временности, вместе с тем необходимо понимание, что данные хозяйствующие объекты должны быть либо узаконены, либо их деятельность должна быть запрещена государством. Несмотря на то, что при эксплуатации рейдовых перегрузочных комплексов накоплен достаточный опыт, они по-прежнему являются объектами повышенной опасности.

С одной стороны, рейдовые перегрузочные комплексы позволяют проводить погрузку грузов непосредственно на рейде порта, без постановки судна к причалу. Для

Свободного порта Владивосток создание сети РПК имеет решающее значение, поскольку доля контейнерных перевозок в общем объеме рынка транспортных услуг постоянно растет, а специализированных терминалов, позволяющих обрабатывать контейнеровозы с большой осадкой у причальной стенки, всего два на все Приморье — во Владивостоке и порту Восточном.

Создание сети РПК позволило включить в работу с контейнерными грузами все основные порты южного Приморья. Данная сеть получила свое развитие в 2016 года, к тому моменту уже была создана разрешительная документация РПК в Восточном, Славянке, Находке, Зарубино, а в двух портах, Восточном и Славянке, РПК существовала как полноценная специализированная сеть.

Интерес к работе с РПК проявил ряд международных компаний, специализирующихся на контейнерных перевозках, а компания *ZIM* (входящая в десятку крупнейших мировых контейнеровозных операторов) участвовала в отработке технологической цепочки работы с грузами. В ходе тестовых погрузок была отработана как техническая сторона, так и вопросы оформления грузов всеми службами, задействованными в процессе: открытия зоны таможенного контроля, документирование транзитного груза и т.д.

С другой стороны, для запрета данной деятельности сегодня имеется достаточно фактов: многолетний мониторинг района перегрузки, и зафиксированные нарушения природоохранного законодательства при ведении хозяйственной деятельности на рейдовых перегрузочных комплексах. Рост грузооборота, увеличение номенклатуры обрабатываемых в портах грузов (рудные концентраты, минеральные удобрения, каменный уголь, металлолом и др.), что с неизбежностью влечет за собой увеличение загрязнения акватории перегружаемыми в портах материалами.

В этих условиях как никогда остро стоит вопрос экологической безопасности Залива Петра Великого. Реализация проектов по увеличению существующих портовых мощностей, а также строительство новых портов, в том числе с расположением рекреационных, инфраструктурных объектов, требует разработки комплекса мер, направленных на более полный учет природоохранных требований при планировании данной хозяйственной деятельности. Повышение благоприятного инвестиционного климата в портовых зонах сегодня непосредственно связано с учетом экологических факторов, а также поиском путей предотвращения негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду.

Со стороны государства разрабатываются и принимаются все необходимые документы, регламентирующие применение наилучших доступных технологий при перевалке опасных грузов.

Так, постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 утвержден Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта. Приказом Минтранса России от 9 июля 2014 г. № 182 утверждены Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту.

Постановлением Правительства РФ от 7 октября 2019 г. № 1288 внесены изменения в технический регламент о безопасности объектов морского транспорта, в части установления обязанности для операторов морских терминалов, эксплуатирующих объекты морской инфраструктуры, используемых для перевалки угля с 1 января 2021 г. осуществлять деятельность с соблюдением требований информационно-технического справочника ИТС НДТ 46-2019.

В соответствии с приказом Минтранса России от 4 сентября 2020 г. № 352 были внесены изменения в п. 9 Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту.

Согласно внесенным изменениям, технологические процессы (технология) закрытой перевалки угля включают в себя совокупность технологий, технических способов и методов, предусмотренных информационно-техническим справочником по наилучшим

доступным технологиям ИТС 46-2019 «Сокращение выбросов загрязняющих веществ при хранении и складировании товаров (грузов)», утвержденным приказом Росстандарта от 17 апреля 2019 г. № 835, направленных на сокращение выбросов загрязняющих веществ и минимизацию негативного воздействия на окружающую среду при перевалке угля.

В ИТС НДТ 46-2019 имеются и другие технологии, связанные с перевалкой опасных грузов (например, нефтепродукты).

В настоящее время все проекты по созданию, реконструкции портовой инфраструктуры, в том числе в СМП, подвергаются государственной экологической экспертизе. В том случае, если такая инфраструктура не будет соответствовать правилам обеспечения экологической безопасности, то инвестор, ответственный за строительство такого сооружения, обязан привести последнее в соответствии с действующими нормативами и правилами экологической безопасности.

Говоря о Приморском крае, Дальневосточный завод «ЭКОЛОС» активно участвует в работе над решением экологических проблем. В настоящее время при участии завода идет строительство очистных сооружений для нескольких территорий опережающего развития [Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации»], многих инвестиционных проектов в рамках реализации закона о Свободном порте Владивосток. Приморский край активно участвует в одной из тематических федеральных целевых программ «Чистая вода».

На принятие мер, связанных с обеспечением экологической безопасности морского порта, оказывают влияние и нормы международного права. Решения Международной конференции ООН по охране окружающей среды и устойчивому развитию (Рио-де-Жанейро, 1992) определяют необходимость создания в каждой стране или регионе, обладающих морским побережьем, эффективной системы комплексного управления процессами в их прибрежных зонах. Ряд документов, носящих рекомендательный характер и направленных на осознание органами управления и широкой общественностью основных задач и подходов к развитию прибрежной зоной, таких, как Кодекс поведения в прибрежной зоне.

Модельный закон о прибрежной зоне, подготовлен по инициативе Европейской комиссии. Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном аспекте в межгосударственном контексте устанавливает рамки отношений между соседними странами.

Под оценкой воздействия на окружающую среду понимается национальная процедура оценки возможного воздействия планируемой деятельности на окружающую среду, включая сюда кроме окружающей среды еще и здоровье и безопасность людей, сохранение национального наследия, флору, фауну и т.д. В ней расширяется понятие оценки экологического воздействия, которое до этого разрабатывалось исключительно в контексте национальных законов и процедур, связанных с планированием. Впервые начинают рассматриваться международные последствия проектов развития и связанных с ними процедур и решений.

В российском законодательстве процедура оценки воздействия на окружающую среду при строительстве портовых комплексов носит обязательный характер и закреплена в ряде нормативных правовых актов РФ. Данная процедура ОВОС позволяет избежать управленческих ошибок еще на начальных стадиях проектирования портовых мощностей, а также позволяет целенаправленно выбирать приоритетные направления развития для обеспечения экологической безопасности хозяйственной деятельности и устойчивого природопользования, а также сократить затраты времени, средств и повысить их результативность. Процедура ОВОС направлена на стабилизацию эколого-экономической конкурентоспособности портового бизнеса, на повыше-

ние благоприятного инвестиционного климата с учетом экологических факторов, а также поиска путей предотвращения негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду [2].

Морской порт также является объектом экологической экспертизы федерального уровня. Отношения в области экологической экспертизы регулируются Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», который определяет принципы, объекты и порядок проведения государственной экологической экспертизы.

В данном случае, деятельность морского порта в рамках экспертизы исследуется по различным критериям, в том числе: уровень выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую среду (море), оценка воздействия работы морского порта на атмосферу, последствия аварийных ситуаций и т.п.

В том случае, если в ходе экспертизы будут выявлены несоответствия стандартам и нормам в области экологической безопасности морского порта, капитан морского порта совместно с уполномоченным органом исполнительной власти обязан предпринять меры, направленные на устранение и недопущение нарушений правил экологической безопасности. К числу таких мер относится предписание об обязательном устранении хозяйствующим субъектом допущенных нарушений в области обеспечения экологической безопасности морского порта.

В целом, видится, что вопросы обеспечения экологической безопасности морского порта будут всегда иметь актуальное значение, поскольку в сфере морского права сама норма и технических прогресс (развитие) неразрывно связаны между собой.

В заключении хотелось бы отметить, что нормативные положения в области обеспечения экологической безопасности морского порта должны носить обязательный характер. В частности, обязывать в работе морского порта иметь очистные сооружения, структуры и комплексов по утилизации отходов производства. Рекомендательный характер правовых норм не позволит в полном объеме обеспечить экологическую безопасность морского порта.

#### **Литература**

1. Бабич, С. В. Транспортно-логистический потенциал Северного Морского Пути в Евразийском экономическом пространстве / С. В. Бабич, А. А. Яковлева // Российская Арктика. — 2019. — № 4. — С. 5—14.
2. Мальцева, Н. Н. Нормативно-правовое обеспечение экологической безопасности при проектировании и строительстве морских портов в Азово-Черноморском бассейне / Н. Н. Мальцева, И. М. Потравный // Экологическое право. — 2008. — № 6. — С. 138—144.

**Ванюков А. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Капитан морского порта в системе обеспечения безопасности мореплавания**

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются вопросы организации системы обеспечения безопасности мореплавания, а также роли капитана морского порта в данной структуре. Актуальность исследования связана с рассмотрением полномочий капитана морского порта в рамках системы обеспечения безопасности морского порта. В статье содержатся предложения по расширению полномочий капитана морского порта в рамках имеющихся функций и задач, в частности, возможности привлечения к административной ответственности (как должностных лиц, так и иных субъектов мореплавания, совершивших нарушения законодательства РФ в области безопасности мореплавания, совершивших нарушения законодательства РФ в области безопасности мореплавания. Автор проводит анализ законодательной базы РФ в области безопасности мореплавания, а также анализ организационной структуры обеспечения безопасности мореплавания. Отдельным вопросом освещается соблюдение и обеспечение санитарно-эпидемиологических правил в условиях распространения коронавирусной инфекции COVID-19. В данном случае на капитана морского порта возлагаются дополнительные обязанности, связанные с обеспечением безопасности здоровья сотрудников морского порта, а также принятию мер по противодействию распространению коронавирусной инфекции COVID-19. Более того, ввиду сложившейся эпидемиологической обстановки, вводится ряд ограничений, связанных с заходом судов в порт, а также проведением контроля морских судов в порту. Контроль за соблюдением ограничительных мер, а также мер по реагированию и принятию решений по обеспечению безопасности мореплавания возложен на капитана морского порта.

**Ключевые слова:** морской порт; система обеспечения безопасности; надзор; капитан морского порта; мореплавание; COVID-19; административная ответственность.

---

Система обеспечения безопасности мореплавания (далее — система) — это совокупность организационных структур, средств, приемов и методов, осуществляемых на основании технических и правовых норм, направленных на безопасную деятельность судна в Мировом океане.

Мореплавание в большей степени носит международный характер, государства осуществляют торговые отношения посредством перевозки грузов на морских судах в Мировом океане. Ввиду этого, безопасность мореплавания не может быть регламентирована исключительно нормами национального права стран, регулирующего отношения в области мореплавания в рамках территориальных вод государства.

Правовую основу системы в Российской Федерации составляют нормы международного права, выраженные в соответствующих правовых актах, в частности, Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (далее — СОЛАС), Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее — МАРПОЛ), Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Международный кодекс по охране судов и портовых средств (далее — ОСПС); внутригосударственные акты, в частности, Конституция РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ), Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказы Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», от 2 июля 2013 г. № 229 «Обязательные постановления в морском порту Владивосток» и другие.

При этом, нормы международного права входят во внутригосударственное регулирование посредством имплементации норм. А. С. Гавердовский предлагает рассматривать имплементацию норм международного права как «целенаправленную организационно-правовую деятельность государств, которая проводится индивидуально, коллективно или в рамках международных организаций в целях своевременной, всесторонней и полной реализации принятых ими в соответствии с международным правом обязательств» [1]. При этом, международное и внутригосударственное право являются двумя самостоятельными правовыми порядками. Международное право может регулировать отношения в сфере действия национального права, однако, только при наличии санкции национально-правовой нормы. В том случае, когда нормы международного права направлены на урегулирование отношений между национальными субъектами различной государственной принадлежности, то они, как правило, являются самоисполнимыми и имеют на территории нашей страны прямое действие (используется отсылочный метод).

В целом, правовая база в области обеспечения безопасности мореплавания в Российской Федерации достаточно обширна, а обеспечение безопасности мореплавания является прерогативным.

С 1 января 2017 г. вступил в силу Кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), необходимость выполнения требований которого российскими судами вытекает из международных договоров РФ, а именно конвенций СОЛАС и МАРПОЛ (международные конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г.), положения которого применяются к новым судам, построенным на эту дату и после нее.

Законодательство в области обеспечения безопасности мореплавания находится в постоянной динамике. Так, 2 августа 2019 г. принят Федеральный закон № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Закон вносит существенные поправки в действующее законодательство по транспортной безопасности. К морским портам имеют отношение новеллы, связанные с продлением сроков сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 1 января 2022 г. и о замене планов обеспечения транспортной безопасности на паспорта безопасности в отношении транспортных средств.

Государственный надзор осуществляется соответствующими административными органами управления: Росморречфлот, Ространснадзор, Росрыболовство.

Структурным подразделением Ространснадзора, который осуществляет контрольные и надзорные функции на морском и речном транспорте как непосредственно, так и через территориальные органы, является Управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор).

В компетенцию органов исполнительной власти входит:

- 1) надзор за соблюдением международного и внутригосударственного законодательства в области мореплавания;
- 2) обеспечение охраны и безопасности человека на море;
- 3) защита морской среды;
- 4) надзор за лоцманской службой и системой управления движением судов в морских портах, а также состоянием морских путей;



5) контроль квалификационных и дипломированных знаний членов экипажей судна;

6) надзор за осуществлением государственной регистрацией судов и прав на них, как объектов недвижимого имущества, в том числе, контроль над ведением соответствующих Реестров сведений о таких объектах и правах на них.

Основу системы безопасности составляют три главных элемента:

1) навигационная безопасность мореплавания;

2) технологическая безопасность;

3) система охранных мероприятий в свете требований Кодекса ОСПС.

В соответствии с положениями Конвенции СОЛАС в Российской Федерации созданы региональные системы обеспечения безопасности мореплавания по различным бассейнам, внедрены сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС\GPS, системы ГМССБ (глобальной морской системы связи при бедствии для обеспечения безопасности), АИС (автоматической идентификационной системы) [URL: [http://www.morinfocenter.ru/marine\\_safety\\_systems.asp](http://www.morinfocenter.ru/marine_safety_systems.asp)]:

1) Региональная СУДС залива Петра Великого;

2) Региональная система безопасности мореплавания Калининградского залива;

3) Региональная СУДС Кольского залива;

4) СУДС и ГМССБ Азовско-Черноморского региона;

5) Региональная система безопасности мореплавания восточной части Финского залива.

В системе обеспечения безопасности мореплавания большая роль отведена морскому порту. В соответствии с положениями ст. 9 КТМ РФ, под морским портом понимается определенная территория и совокупность расположенных в данной территории объектов инфраструктуры, которые используются для целей осуществления деятельности по торговому мореплаванию и оказания услуг.

Должностным лицом, регулирующим заход судов в морской порт (выход из него), а также отвечающим за безопасность мореплавания в таком порту, является капитан морского порта. Капитан морского порта возглавляет службу капитана морского порта, которая входит в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется Росморречфлоту, и действует на основании положения о капитане морского порта, утвержденного Минтрансом России.

Правовой статус капитана морского порта определяется совокупность полномочий (компетенций), необходимых для обеспечения надлежащего функционирования и работы морского порта, включая, его безопасность.

В соответствии с п. 1 ст. 74 КТМ РФ, капитан морского порта осуществляет возложенные на него федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства РФ административно-властные полномочия в морском порту.

Обязательным требованием к капитану морского порта является наличие высшего образования в области морского судоходства и стажа плавания не менее чем двадцать четыре месяца в должности капитана порта валовой вместимостью три тысячи и более. Иные требования к капитану морского порта (его знаниям и навыкам, профессиональному обучению, дополнительному профессиональному образованию, порядку его назначения на должность) устанавливаются положением о капитане морского порта.

Капитан морского порта осуществляет следующие функции: контроль за соблюдением законодательства РФ и международных договоров РФ в области торгового мореплавания и в области трудовых отношений в морском судоходстве; государственная регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов; контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта; контроль за деятельностью лоцманской службы и СУДС; обеспечение транспортной

безопасности акватории морского порта, принятие мер по предотвращению незаконного нахождения и передвижения судов в акватории морского порта и другие.

Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» уточнены понятия и функции администрации морских портов, которая создается в отношении двух и более морских портов в РФ в форме федерального государственного бюджетного учреждения и действует в соответствии с положением об администрации морских портов, утвержденным Минтрансом России. Перечень морских портов, входящих в соответствующую администрацию морских портов, утверждается Минтрансом России.

При этом, полномочия капитана морского порта распространяются только на территорию и юрисдикцию соответствующего морского порта. Анализируя полномочия капитана морского порта, видится, что законодателю необходимо расширить полномочия капитана морского порта. Важной деятельностью в сфере осуществления управления морским портом является обеспечение безопасности, при этом, как на законодательном уровне, так и на практическом, существует проблема, связанная с невозможностью капитаном морского порта применять меры административного воздействия на судовладельцев. Ранее законодательство содержало положения о применении мер административной ответственности к лицам, совершившим грубые нарушения безопасности мореплавания. К субъектам такой ответственности могут относиться не только владельцы судов, но и должностные лица, члены экипажа судна. В настоящее время капитан порта не может даже назначить внеочередную аттестацию или наказать, к примеру, механика за употребление алкоголя при исполнении должностных обязанностей. При этом, человеческий фактор, а именно определенные негативные, а также деструктивные действия отрицательно влияют на организацию безопасности мореплавания.

Система обеспечения безопасности — это не только правовые нормы, а также определенные организационные структуры, например, если говорить об экологическом благополучии, механизмы переработки отходов и т.п., это, прежде всего, организованная работа, которая достигается именно посредством выстраивания соответствующих отношений внутри деятельности каждого морского порта. Капитан морского порта — это физическое лицо (должностное), при этом, говоря о виде управления и проводя аналогию права, капитан морского порта является единоличным органом управления морского порта. Служба капитана — это также должностные лица. На законодательном уровне особое внимание уделяется образованию, компетенциям и навыкам каждого должностного лица в рамках работы определенной структуры. Устанавливаются цензы, критерии, стандарты работы. Данный факт напрямую обусловлен организационными задачами, а также действиями, которые совершает каждое должностное лицо в рамках обеспечения безопасности мореплавания.

Безусловно, в рамках исполнения трудовых функций каждого лица имеет место быть наложение и принятие определенных мер трудовых санкций, однако, с целью обеспечения мер быстрого реагирования, пресечения правонарушения в области безопасности мореплавания, полномочия по применению мер административной ответственности могут быть возложены на капитана морского порта. В этом случае расширяется и круг субъектов административной ответственности.

На капитана порта возложен контроль за соблюдением международных договоров РФ, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства РФ о торговом мореплавании. Некоторые из них напрямую связаны с выполнением экологических норм. Прежде всего, это исполнение требований конвенции МАРПОЛ. Так, с 1 января 2020 г. ужесточились требования к качеству используемого судового топлива, содержание серы в котором не должно превышать 0,5%. При этом в случае выявления нарушения за-

конодательства РФ в сфере обеспечения охраны окружающей среды капитан морского порта сообщает о произошедшей ситуации в органа, осуществляющий соответствующий контроль. В случае наличия события административного правонарушения, дела об административных правонарушениях рассматривают должностные лица органов, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере транспорта (ст. 23.36 КоАП РФ), в отношении судов рыбопромыслового флота — должностные лица органов, осуществляющих контроль и надзор в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов и среды их обитания (ст. 23.27 КоАП РФ), а в отношении маломерных судов — органов Государственной инспекции по маломерным судам (ст. 23.40 КоАП РФ). При этом, существуют определенные сроки привлечения лиц к соответствующей ответственности, а также проверки, с целью принятия мер быстрого реагирования по предупреждению и пресечению нарушения порядка охраны окружающей среды на море, а также экологической безопасности, привлечение лиц к административной ответственности, рассматривая через призму правовой доктрины, возможно отнести на капитана морского порта, при этом, безусловно, в данном случае, рассматривая организационную составляющую, необходимо расширение численного штата Службы капитана морского порта.

Применительно к Владивостокскому морскому порту, безопасность мореплавания в акватории порта обеспечивается Службой капитана морского порта Владивосток при тесном взаимодействии со Службой управления движением судов (СУДС) ДВБФ ФГУП «Росморпорт». В порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту, за исключением маломерных и спортивных парусных судов.

В Службе капитана порта организовано круглосуточное дежурство государственных инспекторов, которое позволяет осуществлять контроль и согласование всех судовых операций в пределах акватории морского порта в непрерывном режиме. Согласно законодательству, организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение Службы капитана порта исполняет ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики». Все вопросы в случае необходимости решаются оперативно и быстро [URL: <http://morvesti.ru/exclusive/73169/>].

Инспекторы государственного портового контроля осуществляют оформление приходов и отходов судов, осмотры судов на предмет мореходного состояния, пригодности судна к выходу в рейс. Основные результаты работы в этом направлении следующие. Так, по итогам работы службы государственного портового контроля за 2020 г. произведено 2120 осмотров судов под российским флагом и 1176 осмотров судов под иностранным флагом, задержано 9 судов под российским флагом и 13 судов под иностранным флагом.

В полномочия капитана морского порта, а также Службы капитана морского порта также входит осуществление контроля мероприятий, проводимых Приморской парусной Федерацией. Для целей обеспечения безопасности мореплавания прорабатываются маршруты в стороне от основных фарватеров и подходных путей в порту, издаются соответствующие предупреждения для извещения мореплавателей, проводится гидрометеорологический анализ обстановки, дополнительно район проведения мероприятия берется на особый контроль с помощью системы управления судов (СУДС).

Так, в 2018 г. состоялась Дальневосточная регата больших парусников СКФ, которая объединила в себе девять судов из пяти стран: России, Японии, Республики Кореи, Индонезии и КНР. Успешной организации регаты способствовало содействие и поддержка, оказанные Минтрансом России, Росморречфлотом, АМП Приморского края и Восточной Арктики, Дальневосточным бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт».

В обеспечении безопасности достаточно сложной задачей являлась подготовка первоначальной линии для размещения больших парусников, в данном случае, особое внима-

ние заслуживала транспортная безопасность, а также подготовка надлежащей инфраструктуры.

В целях повышения квалификации, уровня знаний и совершенствования профессионализма все инспекторы государственного портового контроля Службы капитана порта периодически проходят обучение в соответствии с утвержденным Росморречфлотом Общим планом подготовки и переподготовки инспекторов государственного портового контроля по иностранным и российским судам.

Кроме того, Служба капитана порта, согласно своей компетенции, установленной законодательством, тесно взаимодействует с госструктурами и стивидорами в рамках плановой работы, а также в случае проведения масштабных мероприятий.

Особое внимание в настоящее время уделяется обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия человека в рамках системы обеспечения безопасности мореплавания. Данный факт обусловлен распространением коронавирусной инфекции — COVID-19 и введением ограничительных мер, связанных с противодействием распространения данного заболевания.

11 марта 2020 г. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) официально объявила о пандемии новой коронавирусной инфекции — КОВИД-19 (от англ. COVID-19). В этих условиях международное судоходство в определенной мере испытало негативные последствия глобальной пандемии, стремительно распространившейся по всему миру.

В Российской Федерации на федеральном и региональном уровне был введен ряд ограничений, связанных с осуществлением мореплавания и работой морских портов, а во многих субъектах РФ введен режим повышенной готовности в связи с угрозой распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19).

Так, постановлением Губернатора Приморского края от 18 марта 2020 г. № 21-пг «О мерах по предотвращению распространения на территории Приморского края новой коронавирусной инфекции (COVID-2019)» на территории Приморского края был введен режим повышенной готовности. Ввиду этого факта с целью исполнения данного акта по предписанию регионального Роспотребнадзора в связи с пандемией коронавируса в мире капитан Морского порта Владивосток запретил заход круизного лайнера Costa Neoromantica. При этом введение определенных ограничений напрямую влияет на правовой режим морского порта и на осуществление функций капитана морского порта, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, поскольку безопасность мореплавания связана не только соблюдением экологических, технических, экономических правил, но и правил об охране здоровья населения в условия распространения коронавирусной инфекции.

Для целей обеспечения безопасности мореплавания ввиду распространения коронавирусной инфекции Управлением безопасности судоходства Росморречфлота руководителям Администрации морских портов были направлены для использования в работе Циркулярные письма ИМО (Международной морской организации) с информацией государств о срочных мерах, предпринятых в связи с пандемией коронавируса COVID-19. Данные письма содержат рекомендации ВОЗ, государств, международных ассоциаций морской индустрии по использованию средств индивидуальной защиты, а также рекомендации по обеспечению безопасного взаимодействия между судовым и береговым персоналом для использования в работе.

ИМО были разработаны положения, направленные на решение основных проблем и ожиданий судов экипажей и берегового персонала посредством внедрения практических, основанных на оценке рисков мер по устранению распространения COVID-19 для всего персонала, участвующего в взаимодействии судно / берег, в частности:

1) требовать и получать сведения от судна о любых случаях заболевания, указывающих на инфекцию COVID-19, в том числе, до прибытия судна в соответствующий порт;

2) рекомендовать судам регулярно контролировать судовой персонал во время нахождения в порту о проявлении любых симптомов, связанных с COVID-19, и сообщать о любых изменениях здоровья судового персонала в соответствующий орган в порт;

3) ограничить количество судового персонала на борту судна во время нахождения в порту (за исключением случаев или до тех пор, пока ситуация не позволит иное), если только высадка не является частью смены экипажа или необходимо получение неотложной медицинской помощи, недоступной на борту корабля;

4) информировать сотрудников морского порта об основных мерах защиты от COVID-19 на основе рекомендаций Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ);

5) требовать от сотрудников морского порта соблюдения режима работы в условиях COVID-19, а также соблюдения протоколов и процедур.

В настоящее время должностные лица морского порта, а также экипаж судна обязаны быть вакцинированными от COVID-19, а также соблюдать санитарно-эпидемиологические меры предосторожности (правила гигиены, обработки рук, ношение маски), в условиях сложившейся обстановки. Контроль над исполнением нормативно-правовых актов, а также соблюдение мер, связанных с противодействием распространению COVID-19 возложен на капитана морского порта.

Федеральный законодатель определяет административно-властный характер полномочий капитана морского порта, а в системе обеспечения безопасности мореплавания капитан занимает ведущее звено, поскольку от действий и распоряжений капитана морского порта зависит эффективная и налаженная работа всего морского порта, включая, навигацию морских судов, соблюдение правил и норм безопасности мореплавания, выполнение санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий в рамках навигации и на суше.

#### **Литература**

1. Гавердовский, А. С. Имплементация норм международного права. — Киев : Вища школа, 1980.

Галкина В. К.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## 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) 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

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

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 Минтранса России за осуществление координации деятельности Ространснадзора и Росморречфлота 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.

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.

Но общим для морской безопасности и транспортной безопасности 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 Федеральном законе «О транспортной безопасности» 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, порталные 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 в соответствии с законом 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 разное 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 Правительства 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 ОТБ на водном транспорте. Среди предложений значатся снижения затрат на ОТБ, 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 неиспол-

нение 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. до 150 тыс. руб.; на юридических лиц — от 50 тыс. до 500 тыс. руб. В особых случаях предусмотрен административный арест на срок до десяти 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.

**Гамадаев М. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Понятие воздушного судна как объекта недвижимости**

**Аннотация.** Актуальность исследования вопросов определения понятия «воздушное судно», описываемых в иностранных исследованиях в авиационной сфере, также же анализ опыта, получаемого из прописанных зарубежными странами законодательств, обусловлена развитием технического прогресса авиации. Цель статьи предполагает собой аналитическое усвоение имеющихся данных в авиационной сфере и на основе системно-правового исследования предложений по внесению изменений и дополнений в правовые акты, регламентирующие осуществления прогресса в рамках авиационного сегмента. Для достижения цели была задействована методика сравнительно-правового анализа исследований опыта зарубежных стран по правовому регулированию в сфере воздушного транспорта, что позволило оценить значимость зарубежного опыта и значимость. Было так же обеспечено решение исследуемой задачи за счет применения методики формально-догматического анализа норм Российского законодательства, обеспечившего возможность выработки предложений по устранению пробелов и коллизий законодательства в авиационной сфере правоотношений. Реализация предложений сформулированных в результате проведенного исследования способствует более четкому разбору воздушного судна.

**Ключевые слова:** воздушный транспорт; объект недвижимости; контроль; аэропорт; воздушное судно.

---

Положительным фактором, влияющим на стабильность в сфере воздушного транспорта, оказалось принятие Федерального закона от 14 марта 2009 г. № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними», направленность которого подразумевает под реализацией преимущественно важных задач по защите права собственности на воздушные суда и в связи с этим устанавливающего, что возникновение и преобразование прав на воздушные суда и заключение сделок с ними будут подлежать государственной регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними.

Принятие указанного Закона устраняет многие правовые коллизии, касающиеся закрепления прав на воздушные суда и их гражданско-правового оборота, однако оставляет неурегулированными ряд аспектов. В законодательстве отсутствуют четкие перечни прав на воздушные суда, подлежащих государственной регистрации, а также сделок с воздушными судами и обременений (ограничений) прав на воздушные суда, подлежащих государственной регистрации, что не способствует эффективности гражданско-правового оборота воздушных судов.

В связи с особым значением транспорта для экономики страны, геополитического единства и суверенитета государства, обеспечение оптимального функционирования транспортной системы имеет существенное значение для экономики, народного хозяйства, социально-экономической сферы и национальной безопасности России.

Для гражданско-правового регулирования отношений, предметом которых является воздушное судно, дефиниция воздушного судна имеет принципиальное значение в целях четкого определения недвижимое имущество, в отношении которого могут совершаться гражданско-правовые сделки (например, купля-продажа, лизинг, ипотека и др.)

---

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

Следует констатировать, что подлежащие государственной регистрации воздушные суда относятся к недвижимости «в силу закона» (недвижимости в юридическом смысле). В рамках придания движимым по своей природе вещам статуса недвижимости законодатель применяет такой прием юридической техники, как юридическая фикция, цель которого состоит в распространение правового режима недвижимого имущества на движимые объекты. На практике правовое регулирование объектов данной группы наделяется рядом особенностей, но они отличны от правового режима недвижимости по природе. Признание воздушных судов и как предметов, предназначенных для движения, недвижимыми вещами имеет основной целью распространение на них гражданско-правового режима недвижимости, специфика которого обусловлена необходимостью государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

Как следует из ст. 7 Воздушного кодекса РФ, имущество гражданской и экспериментальной авиации — воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие, предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства — в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения — только в федеральной собственности, за исключением имущества авиации органов внутренних дел, которое может находиться в собственности субъектов РФ. В собственности граждан Российской Федерации могут находиться гражданские воздушные суда.

Воздушный кодекс РФ не устанавливает запретов на передачу воздушных судов, находящихся в публичной собственности, на праве оперативного управления учреждениям, федеральным казенным предприятиям, либо на праве хозяйственного ведения государственным и муниципальным предприятиям.

Для установления целей программы (подпрограмм), которые должны быть одновременно и амбициозны, и достижимы, имеют определяющее значение приоритеты и цели государственной политики Российской Федерации в сфере транспорта.

Инвестиционные мероприятия государственной программы «Развитие транспортной системы»:

- модернизация авиатранспортной инфраструктуры и инфраструктуры морских и речных портов
- комплексное развитие транспортных узлов
- совершенствование технических характеристик международных транспортных коридоров и транспортно-технологической инфраструктуры
- обновление парка транспортных средств
- повышение надежности объектов инфраструктуры и безопасности
- техническое переоснащение аварийно-спасательных служб на воздушном и водном видах транспорта
- развитие Единой системы управления воздушным движением, спутниковых систем навигации.

**Глухов И. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Ответственность оператора Службы управления движением судов: управляет или рекомендует?**

**Аннотация.** В статье рассматривается, кто и в какой мере несет ответственность в случае навигационной аварии в зоне действия Служб управления движением судов (СУДС), а также правовые документы, которые возлагают ответственность как на капитана (экипажи судов), так и на оператора СУДС. Автор рассматривает наличие документов на международном и национальном уровнях, которые регламентируют взаимоотношения капитана судна (экипажа) и СУДС во время плавания судна в зоне действия данной СУДС, а также насколько оператор СУДС ответственен за свои действия или бездействие в случае аварий. Рассматривается, все ли аспекты учтены в документах, регулирующих такие взаимоотношения. Возможное изменение таких документов и правил взаимоотношения связанных с появлением таких новых направлений как e-Навигация, a-Навигация, а также с появлением морских автономных надводных судов (МАНС).

**Ключевые слова:** Служба управления движением судов (СУДС); конвенция; резолюция ИМО; Международная ассоциация маячных служб (МАМС); национальное законодательство; оператор СУДС.

---

### **Общие положения**

Обеспечение безопасности человека на море было и остается важнейшей проблемой судоходства, судостроения и смежных областей техники. Среди различных сфер человеческой деятельности одними из наиболее опасных являются те, которые связаны с необходимостью пребывания людей в море.

Опасность вызывается обычно аварийной ситуацией, которая может возникнуть на судне в любой момент времени, начиная с выхода его в рейс и заканчивая возвращением в порт приписки.

Безопасность человека в море зависит от состояния всего комплекса технических средств, обеспечивающих транспортировку людей и грузов, а также от правильности выполнения разнообразных работ в морских условиях. Риск для жизни людей может быть вызван различными обстоятельствами: ошибками, допущенными судоводителями или судовым персоналом, недочетами при проектировании и постройке судна, воздействиями неблагоприятных факторов, отказами систем и устройств судна.

По оценкам специалистов, причинами 80% аварий являются неправильные действия судового персонала. В целом риск для жизни людей возникает как в связи техническими проблемами, неисправностью судовых систем, устройств, так и вследствие ошибочных действий членов экипажа из-за недостаточной ситуационной осведомленности, которая включает полученную информацию от судовых систем, информацию о состоянии погоды, метеорологический прогноз, состояние прилива и течения и их влияние и, в том числе, информацию от СУДС.

Неэффективное использование различных ресурсов мореплавателями (электронного оборудования, карт и навигационных изданий, включая электронные издания, факторов окружающей среды, информации СУДС) приводит к неправильной, неточной

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

оценки ситуации, неверному прогнозированию, принятию неправильного решения или ошибок при реализации принятого решения.

Несмотря на внедрение в практику судоходства самых передовых достижений науки и техники, использование при строительстве и оборудовании судов новейших технологий, ежегодно в море происходят трагедии, десятки судов тонут, горят, взрываются, наконец — просто бесследно исчезают. Гибнут сотни людей. Что приводит к авариям?

В зависимости от обстоятельств, морские происшествия можно разделить на следующие основные группы:

- 1) вызванные штормами, ограниченной видимостью, плавающим льдом;
- 2) происшедшие в результате ошибки судоводителя или лоцмана, в том числе в районах активного судоходства;
- 3) столкновение с неизвестными предметами;
- 4) маневрирование на ограниченном пространстве (в порту, в районах якорных стоянок, на рейде);
- 5) смещение грузов, их самовозгорание и взрыв.

Свою существенную долю в возникновение аварийных ситуаций вносят также: неполадки рулевой системы, поломки двигателей, последствия неправильного понимания радиосообщений, терроризм и пиратские нападения.

В районах действия СУДС количество столкновений и других аварий, сопровождающихся потерей судов значительно меньше. Проектирование и увеличение количества новых систем управления движением судов во всем мире, должно привести к дальнейшему уменьшению количества подобных происшествий. Повышению безопасности судоходства способствует и реализация во всех областях морской индустрии требований Конвенции SOLAS, положения которой охватывают самый широкий диапазон вопросов: от проектирования и строительства судов до правил перевозки отдельных типов грузов. Во время тренировок на береговых тренажерах, а также на учениях, проводимых на борту судна, члены экипажа отрабатывают действия по борьбе с водой и огнем, а также проведение эвакуации пассажиров. И все же, несмотря на весь комплекс принимаемых мер, суда, в том числе и самые современные, продолжают гореть и тонуть, а люди — гибнуть.

Так, посадка на мель или выброс на скалы могут привести к взрывам и возникновению пожаров на борту судов, особенно крупных танкеров, как это произошло в случае с «Торри Каньоном» в 1967 г. Посадка этого супертанкера на скалы в районе островов Сциллы сопровождалась серией взрывов и пожаров, в результате повреждений корпуса морская поверхность была загрязнена на рекордной площади. Безусловно, нефть и нефтепродукты, перевозимые в значительных количествах, всегда таят опасность возгорания, однако это же в равной степени относится и к другим грузам. Уголь и некоторые виды руд, удобрения и даже некоторые виды пищевых продуктов, безобидные в обычных условиях, при массовой транспортировке могут стать причиной трагедии [[https://vuzlit.com/1074863/analiz\\_avariynosti\\_sudov\\_more](https://vuzlit.com/1074863/analiz_avariynosti_sudov_more)].

### **Функции и обязанности СУДС / VTS**

Переоборудование портовых или береговых радиолокационных станций (РЛС) в сложные организационно-технические комплексы с несколькими объектами и многочисленным персоналом привело к необходимости использования понятия «системы», как можно видеть в приведенных выше примерах терминов, предшествующих СУДС (*vessel traffic system* — VTS). Более того, в зарубежных источниках и до настоящего времени встречаются термины *vessel traffic system* и *VTS system*, означающие организационно-техническую систему, обеспечивающую функционирование служб VTS. В более широком понимании в состав такой системы включаются не только объекты, оборудование и персонал, но и зона (акватория) действия с установленными фарватерами, схемами разделения движения и СНО, правила плавания и процедуры взаимодействия

с судами. В действующих Руководящих указаниях Международной ассоциации маячных служб (МАМС) 2015 г. также используется термин *VTS system*, означающий комплекс оборудования, обеспечивающий работу *VTS*, и приведены примерные требования к эксплуатационно-техническим характеристикам такого комплекса. Таким образом, понятие «системы», закрепленное в отечественном термине СУДС, вполне обосновано и имеет аналоги в зарубежных источниках [<http://www.morvesti.ru/themes/1693/91343/>].

Определение *VTS*, приведенное в Резолюции А.1158(32) Международной морской организации (ИМО), гласит: «Службы управления движением судов (*VTS*) означают службы, внедренные правительством и имеющие возможность вступать в контакт с находящимися в движении средствами и реагировать на изменяющуюся ситуацию в районе действия СУДС с целью повышения безопасности и эффективности судоходства, безопасности человеческой жизни на море и поддержки защиты окружающей среды». Это определение СУДС о ее правовом статусе и наделенном функционале. То есть резолюция рассматривает *VTS* в первую очередь с позиций мореплавателей. В п. 3 этого документа указаны основные цели СУДС, где говорится, что:

1) целью СУДС является способствование безопасности человеческой жизни на море, повышение безопасности и эффективности судоходства и поддержка в вопросах защиты окружающей среды в районе СУДС посредством снижения развития небезопасных ситуаций следующим образом:

— предоставление своевременной и релевантной информации о факторах, которые могут оказать влияние на передвижение судов и предоставить помощь при принятии решений на судне. Сюда могут относиться:

— местоположение, идентификация, намерения и перемещение судов;

— информация по безопасности на море;

— ограничения судов в районе СУДС, которые могут стать причиной ограничений для мореплавания других судов (например, маневренность) или стать причиной иных потенциальных препятствий;

— другая информация, например, официальные варианты предоставления сообщений и сведения, относящиеся к Международному кодексу по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС); и

— поддержка смежных служб и сотрудничество с ними;

2) мониторинг движения судов и управление им с тем, чтобы обеспечить безопасность и эффективность перемещения судов. Сюда могут относиться:

— планирование перемещений судна заранее;

— организация находящихся в движении судов;

— организация распределения судов;

— учреждение системы дистанций при движении;

— учреждение системы планов рейсов или проходов;

— предоставление рекомендаций по маршруту; и

— обеспечение соблюдения регуляторных положений, на которые имеются полномочия, а также обеспечение выполнения этих полномочий;

3) реагирование на развитие небезопасных ситуаций, куда могут относиться:

— судно без четко определенного маршрута или местоположения;

— судно, отклоняющееся от маршрута;

— судно, нуждающееся в направлении к расположению якорной стоянки;

— судно, имеющее дефекты или недостатки, такие как неисправность навигационного оборудования или оборудования для маневрирования;

— суровые метеорологические условия (например, плохая видимость, сильный ветер);

— судно, испытывающее риск посадки на мель или столкновения;



— реагирование в чрезвычайной ситуации или поддержка служб, действующих в чрезвычайных ситуациях.

Как достигнуть перечисленных выше целей? Для достижения этих целей СУДС должна предоставлять информацию или рекомендации, предупреждения и инструкции, как будет признано необходимым [https://www.imo.org/en/MediaCentre/IMOMediaAccreditation/Pages/Assembly32Preview.aspx].

Введенные в действие приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 226 Требования к радиолокационным системам управления движением судов, объектам инфраструктуры морского порта, необходимым для функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, объектам и средствам автоматической информационной системы, службе контроля судоходства и управления судоходством (далее — Требования) разработанные в соответствии с ч. 1 ст. 15 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях обеспечения безопасности деятельности, осуществляемой в морских портах и на подходах к ним), дают такое определение систем управления движением судов: «СУДС создаются и действуют в целях повышения безопасности мореплавания и эффективности судоходства, охраны жизни на море и защиты морской среды, побережья, береговых и шельфовых сооружений от негативных последствий судоходства».

Выполнение функций СУДС обеспечивается установлением зон действия, включением в состав СУДС объектов, оборудования, технических средств и персонала, реализацией организационных и эксплуатационных мер». Тем самым подчеркнут «системный» характер СУДС. Однако понятие «службы» остается необходимым при рассмотрении VTS/СУДС как структурного подразделения с соответствующим персоналом, входящего в состав портовой администрации, службы капитана порта или общегосударственной структуры, такой как береговая охрана в ряде зарубежных стран или российский «Росморпорт» [http://www.morvesti.ru/themes/1693/91343/].

В п.5 Требований указано что Функции СУДС и порядок их выполнения определяются Резолюцией Международной морской организации (ИМО) А. 857(20) (актуальная редакция — это резолюция А.1158(32)) и Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации.

В англоязычном термине *VTS* ключевым словом является *traffic* (трафик), под которым понимается некоторое множество судов, движущихся по данной акватории или морскому пути. Именно трафик является объектом деятельности *VTS*, что четко разъясняется в Резолюции А. 1158: «*VTS* должна быть способной взаимодействовать с трафиком и реагировать на ситуации, связанные с трафиком, в своем районе действия». В русскоязычном термине СУДС взамен «трафика» используется «движение судов», что придает термину некоторую неоднозначность, поскольку позволяет подразумевать как одновременное движение нескольких судов, так и индивидуальное (последовательное) движение судов за определенный отрезок времени. Вероятно, более точным переводом на русский язык слова *traffic* мог быть «судопоток», но этот вариант «за давностью времени» обсуждению уже не подлежит. Управление же индивидуальным движением судна не может являться объектом деятельности СУДС, что вполне определено следует из Резолюции А. 1158 и Руководства МАМС. Более того, интенсивность движения судов (*traffic volume*), подразумевающая одновременное движение нескольких судов, стоит на первом месте среди факторов, определяющих необходимость введения СУДС.

Повышает ли ответственность оператора СУДС и правильно ли определение «управление», применяемое в отечественном термине СУДС? Применительно к СУДС под па-

раметрами объекта управления (движения судов) понимаются скорости движения, минимальные расстояния сближения, отклонения от оси фарватера и т.д. или обобщенные показатели, такие как интенсивность движения в порту или частота аварийных случаев.

Как научно-технический термин «управление» включает широкий спектр воздействий на технические, производственно-экономические и иные объекты управления (процессы, системы) — организация (планирование), мониторинг, контроль, регулирование и прочее. Так регулирование является частным видом управления, когда решается задача стабилизации параметров объекта управления на заданном уровне. Контроль — часть процесса управления, когда параметры объекта сравниваются с заданными значениями с выдачей предупредительных сигналов. Мониторинг — наблюдение за объектом, сбор и обработка его параметров, например, в статистических целях. Применительно к СУДС под параметрами объекта управления (движения судов) понимаются скорости движения, минимальные расстояния сближения, отклонения от оси фарватера и т.д. или обобщенные показатели, такие как интенсивность движения в порту или частота аварийных случаев. Соответственно, различаются два уровня управления — тактический и стратегический.

Можно ли рассматривать деятельность VTS/СУДС как услуги? Несколько лет назад в нашей стране остроту этому дискуссионному вопросу придавал так называемый «официальный» перевод Резолюции ИМО А. 857 на русский язык, где *services* в начале текста переводились как «службы», а далее, как «услуги», что в результате приводит к ряду странностей. Так, например, *allied services* переведены как «смежные услуги», хотя под ними понимаются смежные (союзные, родственные) службы, которые наряду с VTS участвуют в обеспечении движения судов. Как следует из Руководства МАМС, к таким службам относятся лоцманские, буксирно-эскортные, швартовные, а также службы, осуществляющие административно-властные полномочия (портовый контроль, пограничные, таможенные), с которыми взаимодействуют VTS/СУДС.

В разделе 2 «Термины и определения» согласно п.3 Резолюции А. 1158 указано — «*VTS provider means the organization or entity authorized by the Government or competent authority to provide vessel traffic services*», что в русскоязычном переводе звучит как «Поставщик СУДС означает организацию или учреждение, уполномоченным правительством или компетентным органом предоставлять услуги по управлению движением судов», а термин «Участвующие суда» обозначает означает судно, от которого требуется участие в работе службы управления движением судов.

В соответствии п. 6.1 в районе СУДС участвующие суда должны:

- предоставлять требуемые СУДС сообщения или информацию;
- принимать во внимание предоставленную СУДС информацию или выпущенные СУДС рекомендации и предупреждения;
- соблюдать требования и инструкции, направленные судну от СУДС, за исключением случаев, когда существуют причины, вступающие с ними в противоречие и относящиеся к вопросам безопасности или защиты морской среды; и
- сообщать СУДС о любых случаях загрязнения или опасности для судоходства.

Не определенные в качестве участвующих суда могут принимать участие в СУДС, при условии соблюдения требований СУДС и любых рекомендаций, выпущенных поставщиком СУДС.

Если капитаны принимают решение о несоблюдении каких-либо выданных СУДС инструкций, от них требуется сообщать о своих действиях.

Закрепленные в национальных нормативных актах функции VTS/СУДС становятся юридическим понятием, поскольку при расследованиях инцидентов и аварийных происшествий в их зонах действия неизбежно встает вопрос: а выполнила ли VTS/СУДС должным образом свои обязанности (установленные функции)? Кроме того, пользова-

тели СУДС (мореплаватели и береговые службы) должны знать, что VTS/СУДС может и обязана делать. Рассмотрим кратко, как функции СДС формулируются в нормативных актах некоторых стран.

В США Правила деятельности VTS установлены в части 161 тома 33 свода Федеральных правил (*US CFR 33-161*), носящей название «Управление движением судов». VTS обеспечивают мореплавателей информацией, относящейся к безопасности судовождения. При определенных обстоятельствах VTS может выдавать указания для управления движением судов, устанавливать порядок входа судов в зону действия VTS, перемещения в ней или выхода из этой зоны. В «Национальных стандартных эксплуатационных процедурах VTS», изданных Береговой охраной США как законодательно уполномоченной Администрацией VTS, декларируются четыре основные функции VTS: наблюдение, информирование, выдача рекомендаций и выдача указаний, которые в совокупности образуют «континуум управления движением». Отмечается, что эти функции независимы друг от друга и могут осуществляться в любом порядке. Например, VTS может не выдавать рекомендацию перед выдачей указания [<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/33/part-16>].

В Австралийских «Правилах для VTS» штата Виктория требования к функциям VTS изложены как задачи и соответствующие действия VTS устанавливаются индивидуально и подразделяясь на четыре категории:

- связанные с обеспечением судов информацией;
- связанные с обеспечением судов рекомендациями;
- связанные с выдачей судам предупреждений о потенциальной опасности;
- связанные с выдачей судам указаний в случаях очевидной и немедленной опасности.

Далее указывается, что категории 1, 2 и 3 являются эквивалентом службы информации, а категория 4 — эквивалентом службы организации движения [<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/33/part-16>].

Согласно Правилам плавания в морских водах Германии на центры VTS возлагаются следующие функции:

- предоставление информации о движении судов (*traffic information*);
- содействие/помощь движению судов (*traffic assistance*);
- регулирование движения судов посредством указаний (*traffic instructions*);
- управление судопотоком (*traffic flow control*) в Кильском канале [<http://www.morvesti.ru/themes/1693/88173/>].

Новая редакции Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395, в части, касающейся деятельности СУДС, несколько отличается от прежней, в том числе, в п. 18 Правил есть упоминание о «функциях СУДС», однако далее нигде по тексту нет полного перечня этих функций.

Согласно п. 20 организация движения судов в зоне действия СУДС осуществляется с учетом особенностей морского порта на основании суточного графика расстановки и движения судов в морском порту и включает:

- выдачу разрешений на движение судов и расстановку судов в зоне действия СУДС;
- планирование движения судов;
- использование обязательных докладов судов о начале, окончании движения и прохождении регламентированных маршрутных точек;
- использование маршрутов и приоритетных направлений движения судов;
- использование одностороннего движения судов по фарватерам;
- установление скорости и интервалов движения судов.

В п. 21 этого же документа указано, что на основании суточного графика расстановки и движения судов с учетом возможных изменений во времени подхода судов или начала их движения, а также гидрометеорологической обстановки СУДС или СКУС обеспечивает движение в первоочередном порядке судов, терпящих аварию или бедствие, в том числе судов, находящихся на буксире, судов аварийно-спасательных служб, следующих для оказания помощи терпящим бедствие или аварию судам, судов, имеющих на борту больных или следующих для оказания помощи, военных кораблей и военно-вспомогательных судов (кораблей и судов Военно-Морского Флота) и пограничных органов, судов, прибывающих по приглашению Правительства РФ, пассажирских судов, судов с опасными грузами, судов, осуществляющих доставку скоропортящихся грузов и живых животных, судов, работающих на регулярных линиях, зарегистрированных в соответствии со ст. 114.1 и 114.2 КТМ РФ.

Согласно п. 22 Регулирование движения судов осуществляется СУДС посредством передачи судам обязательных для исполнения указаний в отношении:

- очередности и времени начала движения;
- маршрута, интервала и скорости движения;
- порядка прохождения судами фарватеров и их пересечений;
- запрета на дальнейшее движение;
- мест якорной стоянки или укрытий.

Из п. 19—23 следует, что СУДС осуществляет: передачу судам информации, организацию движения, регулирование движения и помощь в судовождении, однако функция контроля СУДС за положением судов на якоре и обязанность СУДС информировать капитана порта о выявленных нарушениях отсутствуют. Вероятно, детализация этого пункта, как и полный перечень функций конкретной СУДС, потребуется в Обязательных постановлениях в каждом морском порту.

Также Правилами предусмотрены случаи оказания помощи в судовождении согласно п. 25. Порядок оказания помощи в судовождении, включая интервал передачи информации, согласовывается между СУДС и судном. Судно уведомляется СУДС о начале и окончании помощи в судовождении, подтверждает получение информации и рекомендаций СУДС, а также сообщает СУДС о предпринимаемых действиях [<https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1546923/>].

### **Ответственность за аварийные случаи в зоне действия СУДС**

И все же аварии в зоне действия СУДС бывают, какие бы меры не принимались, понятие «человеческий фактор» и техническая составляющая (выход из строя какого-либо механизма, влияющего на движение и управляемость судна) не исключены.

Расследование данных происшествий в Российской Федерации проводится согласно «Положению о расследовании аварий или инцидентов на море» утвержденного приказом Минтранса России от 8 октября 2013 г. № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (далее — Положение).

При расследовании таких аварий должны учитываться все аспекты согласно уровню ответственности, всех причастных к данному происшествию.

Пункт 2 Положения устанавливает порядок расследования и учета аварий или инцидентов, произошедших (в прямой связи с эксплуатацией судна) с самоходными судами, буксируемыми судами или иными плавучими объектами (только на период их перегона) на море, в акваториях морских портов и на участках рек с морским режимом судоходства, или с участием таких судов и объектов, плавающими:

- под Государственным флагом Российской Федерации;
- под флагами иностранных государств в предусмотренных настоящим Положением случаях.

В соответствии с п. 3 Положения целью проведения расследования аварийных случаев является установление причин аварийных случаев и выработка рекомендаций по их предотвращению в будущем.

Пункт 5 устанавливает, что расследование аварийных случаев включает сбор и анализ доказательств, установление причин, подготовку соответствующих рекомендаций по предупреждению таких аварийных случаев в будущем и повышению уровня безопасности мореплавания, включая повышение уровня подготовки персонала.

Расследование аварийных случаев осуществляется отдельно и независимо от любого другого расследования, проводимого в рамках уголовного, административного или иного производства, и не препятствует любому другому расследованию.

Органом расследования аварийных случаев является Ространснадзор.

Для расследования аварии Ространснадзор создает комиссию, в состав которой включаются представители организации/организаций, уполномоченной/уполномоченных на классификацию и освидетельствование судов, представители капитана морского порта, расположенного вблизи места аварийного случая, и/или представители капитана морского порта регистрации судна/судов, с которым/которыми произошел аварийный случай.

Исходя из данного документа, комиссия, созданная Органом расследования, при расследовании любого аварийного случая выявляет причины и выдает рекомендации для предотвращения таких происшествий, но не устанавливает виновных лиц и это ключевой момент. Хотя зачастую органы прокуратуры и другие принимают такие заключения для основания выхода в суд и признания вины в том или ином нарушении лиц причастных, в том числе и операторов СУДС если аварийный случай с судном произошел в зоне действия СУДС.

При расследовании аварийного случая, связанного с посадкой на мель контейнеровоза «*Rise Shane*» (флаг Панамы) 9 ноября 2021 г. в районе мыса Козина в Заливе Восток неподалеку от морского порта Находка, согласно заключению комиссии, одной из причин данного происшествия признан «... выбор оператором системы управления движения судов места якорной стоянки для судна на не безопасном расстоянии от навигационной опасности.»

На запрос предоставить акт расследования для изучения на каком основании была признана данная причина, орган расследования указал что данный акт согласно Положения предоставляется только судовладельцу. То есть, причину выявили как будто и указали на это, а на основании чего и почему сделан такой вывод, не указано.

Что значит «не безопасное расстояние», когда решение о том опасно или нет принимает капитан судна исходя из существующей и прогнозируемой метеорологической обстановки, и других факторов. При этом не учтены следующие факты.

1. СУДС Находка не уполномочена давать указания о месте якорной стоянки для судов, которые в соответствии с п. 86 Обязательных постановлений в морском порту Восточный «с приближением глубокого циклона, тайфуна или при фактической скорости ветра более 25 метров в секунду и высоте волны более 1,5 метра судно по указанию капитана морского порта» покидают акваторию морского порта.

2. В целях обеспечения безопасности мореплавания, после указания капитана морского порта судам покинуть порт согласно п.86, СУДС Находка согласовывает с инспекцией государственного портового контроля в морском порту Восточный (далее ИГПК) очередность выхода судов, дает разрешение судам на съёмку с якоря и выход из залива Находка. Далее суда самостоятельно выбирают один из нижеперечисленных способов штормования и сообщают об этом на СУДС Находка:

— штормование в определенных участках подходной зоны к заливу Находка для оформленных и не оформленных пограничными властями иностранных судов, по согласованию с ФПС;

— постановка на якорь в заливе Восток, который определен Извещением Мореплавателям ИМ 1807/08(3) как «укрытие иностранных судов в штормовых условиях и для осуществления вынужденных заходов иностранных судов».

3. Большая часть залива Восток не имеет зоны покрытия акватории средствами радиолокации СУДС и информационно обеспечена только автоматической информационной системой (АИС), информация которой может дополнять радиолокационную, но не является системой непрерывного и точного определения места судна;

4. Оператор СУДС Находка не выбирал место якорной стоянки для судна, оно было выбрано капитаном судна, и оно было достаточно безопасным в момент постановки на якорь в 14.54 8 ноября 2021 г., при существующем и прогнозируемом восточном и юго-восточном ветре.

И это только один частный случай.

### **Заключение**

Судам приходится совершать переходы из одной зоны СУДС в другую, в разных зонах могут быть различия в функциях СУДС, связанных с различиями в покрытии акватории различными техническими средствами СУДС, капитанам/судоводителям необходимо это учитывать. Незнание возможностей СУДС не исключает вероятности того, что это негативно скажется на достижении целей СУДС, связанных с повышением уровня безопасности мореплавания.

Никто кроме капитана и экипажа не знает конкретных особенностей технического и мореходного состояния судна и как судно может повести себя в различных условиях плавания, выбор конкретного решения, как и ответственность за безопасность судна всегда остается за ними.

СУДС является инструментом в руках капитана порта, на которого возлагается ответственность за обеспечение безопасности мореплавания в акватории морского порта и на подходах к нему, но зона действия СУДС зачастую выходит за пределы этих границ. И, в таком случае, СУДС — чей инструмент?

**Глушаненко М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **О некоторых вопросах зачисления в бюджет доходов от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам**

**Аннотация.** В статье представлены результаты системно-правового анализа законодательства Российской Федерации в области автомобильных дорог и дорожной деятельности, бюджетного законодательства Российской Федерации, а также законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях. В результате исследования правовых вопросов, в том числе касающихся внесения платы за проезд по платным автомобильным дорогам, проблем правового регулирования, в части распределения доходов от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам, представлены выводы относительно выявленных противоречий и коллизий законодательства Российской Федерации. По результатам осуществленного анализа в результате применения формально-догматического и системно-правового подходов к исследованию теории и реализации механизма правового регулирования по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам раскрыты отдельные пробелы и противоречия законодательства, предложены пути их устранения.

**Ключевые слова:** платные автомобильные дороги, платные участки автомобильных дорог, обязанность по внесению платы за проезд, дорожная деятельность, дорожное хозяйство.

---

Развитие и эксплуатация автомобильных дорог во многом зависит от финансирования дорожной деятельности, поскольку при условии достаточного объема финансового обеспечения надлежащим образом осуществляются работы по содержанию автомобильных дорог, их эксплуатация, увеличивается их пропускная способность, а также обеспечивается безопасность движения транспортных средств.

В качестве приоритетной задачи владельцев автомобильных дорог необходимо выделить обеспечение безопасного проезда пользователей автомобильными дорогами. В процессе функционирования транспортной системы необходимо установление правового регулирования возникающих транспортных отношений, в том числе в сфере дорожного хозяйства, которое является условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности. Общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права, понимание места и роли транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права.

Актуальность темы исследования заключается в необходимости решения вопросов, касающихся распределения доходов от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам в отношении платных автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в целях установления механизма правового регулирования, предусматривающего зачисление таких доходов в бюджеты субъектов РФ, местные бюджеты, а также возможности их направления в целях осуществления дорожной деятельности.

---

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

Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлена обязанность по внесению платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования, их участкам (вне зависимости от их значения).

За неисполнение обязанности по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам или платным участкам автомобильных дорог ст. 12.21.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность.

При этом ст. 46 Бюджетного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что суммы штрафов, установленных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, подлежат зачислению в федеральный бюджет по нормативу 100% в случае, если постановления о наложении административных штрафов вынесены, в том числе должностными лицами федеральных органов исполнительной власти, их структурных подразделений, территориальных органов и структурных подразделений территориальных органов, иных федеральных государственных органов.

Таким образом, учитывая, что федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор, рассматривает дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.21.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, анализ положений вышеуказанных нормативных правовых актов, свидетельствует, что доходы от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам (их участкам) вне зависимости от их значения зачисляются в федеральный бюджет и, соответственно, вопрос распределения доходов от штрафов за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам (их участкам) регионального или межмуниципального, местного значения законодательством РФ не урегулирован.

Кроме того, необходимо отметить, что соблюдение порядка внесения платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог (вне зависимости от их значения) является предметом федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте.

В связи с изложенным представляется, что рассматриваемая проблема приводит к ряду негативных факторов в отношении автомобильных дорог регионально или межмуниципального, местного значения в частности:

- появлению выпадающих доходов из бюджетов субъекта Российской Федерации и местных бюджетов;
- снижению уровня содержания автомобильных дорог;
- снижению эффективности и качества работы дорожных предприятий;
- увеличению аварийности на автомобильных дорогах;
- повышению транспортных издержек, связанных с перевозкой грузов.

Кроме того, недостаток финансирования дорожной инфраструктуры препятствует развитию не только дорожной отрасли, но и развитию автомобильного транспорта, в том числе в части внедрения и использования инновационных технологий для совершенствования сферы перевозок и логистики, которая позволяет обеспечить развитие платформы для внедрения инновационных транспортных средств с элементами искусственного интеллекта и беспилотного транспорта.

Таким образом, вопрос распределения доходов от штрафов за неисполнения обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам является важным источником формирования бюджета субъекта РФ и местного бюджета в целях осуществления дорожной деятельности.



В этой связи, для решения обозначенной проблемы потребуется комплексное внесение изменений в законодательство Российской Федерации, в том числе: в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ (в части разграничения обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным (их участкам) в зависимости от их значения), в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (относительно разграничения предмета федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте), в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части закрепления ответственности за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд исключительно по платным автомобильным дорогам федерального значения (их участкам)).

**Губарева А. Н., Елхов М. М.**  
магистранты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Влияние санкций на международный арбитраж**

**Аннотация.** Институт международного коммерческого арбитража крайне важен при заключении внешнеэкономических сделок, однако он имеет сильную зависимость от санкций. В связи с этим, статья посвящена исследованию и анализу влияния санкций, примененных в отношении Российской Федерации, в организации правосудия. В работе уделяется внимание разбору и противодействию последствий, причиненных в результате наложения санкций в юридической сфере, рассматриваются пути их решения в сложившейся в Российской Федерации ситуации, а также риски и перспективы в урегулировании международных коммерческих споров.

**Ключевые слова:** арбитражный суд; арбитражное решение; иностранный суд; международный коммерческий арбитраж; ограничительный характер; санкции.

---

В XX веке мировая экономика показала достаточно серьезный рост торговли и иностранных инвестиций. С целью поддержки мирового товарооборота осуществлено создание ряда правовых и организационных инструментов, например, соглашения о свободной торговле, двусторонние и многосторонние договоры о защите инвестиций, таможенные союзы, Всемирная и региональные торговые организации, и многие другие. Основной целью этого являлось обеспечение беспрепятственного перемещения товаров и услуг, основанного на принципах свободной и конкурентной торговли. С этой же целью государства делегировали часть своих судебных полномочий участникам экономических отношений, которые получили право самостоятельно избирать способы разрешения коммерческих споров, а наибольшую популярность приобрел международный коммерческий арбитраж. Его главным преимуществом является возможность обеспечения равного и беспристрастного отношения арбитров к сторонам, будь то государство, юридическое или физическое лицо, вне зависимости от их правового статуса, размера, типа собственности и национальной принадлежности.

Однако, уже в этом году российские компании и российские офисы иностранных компаний оказались в совершенно новых экономических и правовых реалиях. Регулирование привычной экономической деятельности резко изменилось с февраля 2022 г. и до сих пор претерпевает изменения.

Санкции 2022 г. против российских лиц вызывают трудности как в экономике, так и в организации правосудия. Отношения с иностранными контрагентами сейчас осложнены с идеологической и финансовой точки зрения.

Президент России подписал закон, ставший образцом противодействия ограничительным экономическим мерам с помощью национальных защитных норм, расширяющий с 19 июня 2020 г. исключительную компетенцию арбитражных судов по рассмотрению санкционных споров, а также возможности лиц, в отношении которых иностранной юрисдикцией применяются меры ограничительного характера (санкции). Так, положения Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации дополнены:

- ст. 248.1 (исключительная компетенция арбитражных судов в Российской Федерации по спорам с участием лиц, в отношении которых введены меры ограничительного характера);

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Ю. А. Тарасенко.**

- ст. 248.2 (запрет инициировать или продолжать разбирательство по спорам с участием лиц, в отношении которых введены меры ограничительного характера).

Закон предусматривает, что стороны могут обратиться за разрешением спора в арбитражный суд субъекта РФ по месту своего нахождения или месту жительства.

Для того чтобы спор был передан в российский суд необходимы следующие условия:

- отсутствие в производстве иностранного суда или международного коммерческого арбитража, находящихся за пределами территории РФ, спора между теми же лицами, о том же предмете и по тем же основаниям;

- соглашение сторон, в соответствии с которым рассмотрение споров с их участием отнесено к компетенции иностранного суда и международного коммерческого арбитража, находящихся за пределами территории РФ, неисполнимо по причине применения в отношении одного из лиц, участвующих в споре, мер ограничительного характера иностранным государством, государственным объединением и/или союзом и/или государственным (межгосударственным) учреждением иностранного государства или государственного объединения и/или союза, создающих такому лицу препятствия в доступе к правосудию.

Стоит обратить внимание на понятие ограничительных мер, раскрытие которого не отражено в тексте закона. В связи с этим на практике возможно возникновение вопросов об отнесении к ограничительным мерам тех или иных запретов либо ограничений, применяемых против физических или юридических лиц другими государствами, государственными объединениями или международными организациями. Неясно, могут ли такие ограничительные меры включать в себя запрет на въезд на территорию того или иного государства, или просто отказа в выдаче визы, применения экспортных ограничений или вынесения какого-либо административного предписания или запрета иностранным государственным органом (например, предписания антимонопольного, налогового органа или органа валютного контроля, антидемпинговые меры и т.д.) [2, стр. 145—148].

Изначально законопроект содержал отсылку на меры ограничительного характера, предусмотренные Федеральным законом от 4 июня 2018 г. № 127-ФЗ «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия Соединенных Штатов Америки и иных иностранных государств», однако, этот нормативный акт также не содержит термина «меры ограничительного характера». С большой вероятностью первым обстоятельством, которое придется доказывать при обращении в арбитражный суд в соответствии с новой ст. 248.1 АПК РФ, является существование и содержание ограничительных мер, введенных против того или иного лица. Так, среди доказательств этого обстоятельства являются официальные письма, полученные от иностранных регуляторов, протоколы осмотра сайтов с текстом соответствующих нормативных актов или пресс-релизов регуляторов о введении санкций, либо заключение специалистов (юридических консультантов, правоведов и т.п.), связанных с данным вопросом.

Очевидно, что иностранным контрагентам, которые уже боятся вступать в договорные отношения с подсанкционными лицами, например, из-за боязни вторичных санкций, необходимо будет оценивать новые, весьма существенные, риски того, что спор по контракту будет перенесен в Россию.

Это может повлечь для санкционных лиц и для других российских компаний в случае наличия минимального риска включения их в санкционные списки дополнительные транзакционные издержки (мероприятия комплаенс, уступки при согласовании договоров, дополнительные обеспечения, например, независимые гарантии и т.п.). Исходя из того, что большая часть российских компаний попадает в санкционные списки хаотично, без каких-либо на то оснований и исключительно по политическим мотивам, изменения могут затронуть деятельность значительной части российских компаний, ведущих международный бизнес.

«К сожалению, российские суды не пользуются безоговорочным авторитетом среди иностранцев и не считаются ими абсолютно независимыми и беспристрастными» [1, стр. 63—66]. Поэтому не стоит ожидать увеличения количества пророгационных оговорок в пользу российских судов в связи с принятием Закона. Таким образом, возможность широкого применения новых правил об исключительной подсудности иностранными юридическими лицами вызывает сомнения.

Закон уменьшит базу иностранных контрагентов для санкционных лиц и, учитывая, что под санкциями в России находятся весьма крупные компании рынка, что весьма вероятно повлияет на инвестиционную сферу России в целом.

Еще одной существенной проблемой является потенциальная невозможность исполнения решения российского арбитражного суда за рубежом. Признание и исполнение иностранных решений возможно на основе международных соглашений и правил взаимной вежливости. Однако, стоит указать, что количество стран, в которых может быть исполнено решение российского суда несравнимо с арбитражными решениями, которые могут быть исполнены на основании Нью-Йоркской конвенции 1958 г. о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений.

Закон не препятствует признанию и приведению в исполнение решения иностранного суда или иностранного арбитражного решения, вынесенного по иску лица в соответствии с ограничительными экономическими мерами. Иностранное судебное или арбитражное решение, которое вынесено в отношении лица, находящегося под ограничительными экономическими мерами, то признание и приведение в исполнение иностранного решения допускается, если данное лицо не имело возражений против рассмотрения с его участием спора иностранным судом, международным коммерческим арбитражем, который находится за пределами территории РФ, в том числе не обращалось с заявлением о запрете начинать или продолжать разбирательство в иностранном суде, международном коммерческом арбитраже, находящихся за пределами территории РФ.

Целью изменений является законодательное закрепление гарантий законных интересов отечественных и иностранных граждан и юридических лиц в отношении которых иностранное государство, государственное объединение и (или) союз и (или) государственное учреждение иностранного государства применяют меры ограничительного характера.

Между тем, решения и определения арбитражного суда, которые вынесены на основании ст. 248.1 и 248.2 АПК РФ, в России будут исполняться. «Успех для санкционного лица будет зависеть от наличия или отсутствия активов иностранца в пределах территории Российской Федерации. В то же время иностранный контрагент, скорее всего, не сможет исполнить в России вынесенное иностранным судом или международным коммерческим арбитражем судебное или арбитражное решение против санкционного в случае, если имеется соответствующий антиисковый запрет российского суда. Это даст защиту активов санкционных лиц в России, однако не уберезет их иностранные активы» [3, стр. 131—149].

Следует отметить, что Закон не дает ответов на вопросы о том, что делать санкционному лицу, если возникли определенные трудности на этапе признания и приведения в исполнение иностранного судебного или арбитражного решения, вынесенного в его пользу, которые связаны с санкциями.

Итак, опираясь на вышесказанное, новый закон может повлиять на бизнес российских организаций следующим образом:

- российские организации, в отношении которых введены санкции или споры, с которыми связаны с санкциями, получают возможность при наличии оговоренных выше условий перенести споры со своим участием в российские суды;

- российские лица, в отношении которых введены либо потенциально могут быть введены санкции и которые тем не менее заинтересованы в сохранении коммерческих отношений с иностранными контрагентами, будут вынуждены разрабатывать и предлагать своим иностранным партнерам договорные механизмы, позволяющие сохранить баланс интересов сторон в случае спора.

Введение санкций против России и ряда российских юридических и физических лиц, а также ответные меры, предпринятые Россией, стали шоком для мировой экономики и в прицеле для бизнеса. Это повлияло на расторжение многочисленных контрактов, отмене проектов, прекращению оплат по договорам, приостановке миграции рабочей силы, ограничению обмена информацией, проблемам в области кибербезопасности и др. Также произошли значительные негативные изменения в сфере спорта, культуры, образования и многих других гуманитарных областях.

События, происходящие на данный момент, смело дают понять, что мировую экономику, а, следовательно, и международный коммерческий арбитраж ждут серьезные преобразования.

### **Литература**

1. Кириллова, Е. А. К вопросу применения презумпции исключительной компетенции арбитражных судов в Российской Федерации // Юрист. — 2021. — № 8.
2. Щукин, А. И. Совершенствование российского судопроизводства в условиях экономических санкций: исключительная компетенция и получение экзекватуры (часть 1) // Закон. — 2021. — № 1.
3. Щукин, А. И. Совершенствование российского судопроизводства в условиях экономических санкций: неисполнимость юрисдикционного соглашения и антиисковый запрет (часть 2) // Закон. — 2021. — № 2.

**Ефремова Д. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Организационно-правовые основы цифровизации транспортной отрасли (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»)**

**Аннотация.** Актуальность исследования вопросов правового обеспечения цифровизации перевозочных процессов и функционирования ОАО «РЖД» связана с необходимостью оптимизации с учетом достижений научно-технического прогресса и реализации целей, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года в части инновационного развития, технологических процессов ОАО «РЖД». Целью подготовки статьи является формирование на основе результатов системно-правового исследования предложений по внесению изменений и дополнений в правовые акты, регламентирующие порядок осуществления технологических процессов у ОАО «РЖД» в условиях цифровизации транспортного комплекса. Для достижения поставленной цели использовалась методика сравнительно-правового анализа исследований опыта зарубежных стран по правовому регулированию цифровизации в сфере железнодорожного транспорта, что позволило оценить значимость зарубежного опыта и возможность его применения в интересах совершенствования функционирования ОАО «РЖД». Решение исследуемой задачи также было обеспечено за счет применения методики формально-догматического анализа норм российского законодательства, обеспечившего возможность выработки предложений по устранению пробелов и коллизий законодательства в исследуемой сфере общественных правоотношений. Реализация в законодательстве сформулированных в результате проведенного исследования предложения может способствовать оптимизации системы правового регулирования технологических процессов по ОАО «РЖД» с учетом потребности в их цифровизации, что, в свою очередь предопределено потребностями повышения эффективности, функциональности холдинга, а также обеспечения безопасности процессов перевозок.

**Ключевые слова:** правовое обеспечение; железнодорожный транспорт; цифровизация; цифровая трансформация; пассажироперевозки; грузоперевозки.

---

Железнодорожный транспорт осуществляет важнейшую миссию в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении и является более энергоэффективным, чем любой другой вид транспорта, и эту энергоэффективность можно приумножить. Особая роль железных дорог РФ определяется дальностью перевозок. Способ реорганизации позволяет упростить взаимодействие железных дорог с дочерними предприятиями, повысить значимость железных дорог РФ.

Стоит отметить, что возможности для развития экосистем в последние годы отображаются именно в процессах технологизации и цифровизации. Для достижения эффективности процессов трансформации идей, знаний, информации, ресурсов в успешные инновационные продукты и проекты необходимо создавать и развивать так называемые инновационные экосистемы как самостоятельные омниканальные платформы, обеспечивающие благоприятные условия для развития компаний.

---

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

Таким образом, необходимо совершенствовать технологию обслуживания пассажиров. Рассматривая вариант трансформации в направлении экосистемы в транспортной сфере, что может позволить повысить показатели эффективности и улучшить систему контроля, особенно при расчетах производственно-перспективных функций.

Железнодорожный транспорт — более энергоэффективным, чем любой другой вид транспорта, и его энергоэффективность непрерывно улучшается. Однако переход к новым и усовершенствованным технологическим укладам все еще сдерживается существующими инфраструктурными ограничениями и требует принципиальных изменений в управлении всей инфраструктурой, учитывая соответствие научно-техническому прогрессу, целям Указа Президента РФ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» от 21 июля 2020 г. № 474, Транспортной стратегии до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., разработанную Минтрансом, и Стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 г.

Транспортной стратегии до 2030 г. задает вектор развития, ценностные и технологические ориентиры, в том числе для железнодорожной отрасли. Для решения ряда поставленных задач будет разработана генеральная схема развития опорной транспортной сети. Для обновления направления развития инфраструктуры начата разработка транспортно-экономического баланса — эта масштабная работа будет проводиться совместно с Минэкономразвития России и научными организациями.

Следует отметить возложенную на ОАО «РЖД» функцию по объединению и координации усилий в целях развития в Российской Федерации высокотехнологичной области квантовых коммуникаций, закрепленную подписанным в июле 2020 г. Соглашением о намерениях между Правительством Российской Федерации и ОАО «РЖД».

Цель цифровой трансформации ОАО «РЖД» — повышение конкурентоспособности Компании за счет выстраивания на основе цифровых технологий эффективных процессов, гибко адаптируемых под изменения рыночных условий. Внедрение новых технологий и подходов вместе с изменениями культуры, бизнес-процессов и технологической базы позволит обеспечить достижение стратегических целей ОАО «РЖД» в условиях цифровой экономики:

- 1) повышение эффективности внутренних процессов предприятия;
- 2) повышение привлекательности для клиентов;
- 3) выход на мировой рынок с высокотехнологичными сервисами.

На сегодняшний день экосистемный подход малораспространенная на территории РФ, требуя больших подтверждений на практике. Основное преимущество — позволяет компаниям покрывать максимальный объем потребностей клиентов благодаря обширной партнерской сети.

Проблема правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации заключается в том, что транспортные услуги, которые основаны на использовании цифровых платформ, не могут регулироваться только на национальном уровне, потому что для такого рода логистических сервисов и транспортных компаний практически не существует границ выхода на рынок любой страны мира.

Одной из таких задач является унификация стандартов электронных сообщений. ОАО «РЖД» разрабатывает новые решения совместно с партнерами на площадках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Международном союзе железных дорог (МСЖД), Международном комитете железнодорожного транспорта (ЦИТ).

В рамках цифровизации грузовых перевозок железнодорожным транспортом стоит также задача по организации совместной работы в электронном формате с таможенными органами. В настоящее время реализуется пилотный проект с ФТС России, ГТК Беларуси и БЧ по применению электронной транзитной декларации между нашими странами.

С 2019 г. пилотном маршруте Наушки—Брест сведения электронной транзитной декларации предоставляются в автоматизированную систему БЧ с применением веб-сервисов. Такой порядок позволяет без применения бумажных документов завершить на территории одного государства — члена ЕАЭС таможенный транзит, открытый в другом государстве.

Таким образом, проанализированные факторы по преобразованию построения экосистемной компании задействовав такие инструменты, как цифровизация, тем самым помогут России развить качественную стратегию по управлению деятельностью. Благодаря, новому подходу выведет экономику нашей страны на новый уровень. Поскольку в рассматриваемой транспортной компании присутствует незначительный темп цифровизации, следует предложить возможные варианты решения данной проблемы.

В нынешних условиях сфера перевозок не может функционировать без учета современных механизмов и технологий, поэтому своевременная цифровизация процессов сможет вывести ОАО «РЖД» на новый уровень. Должны нести бремя финансово-правовых затрат для соблюдения и реализации на внутреннем уровне. Президент Российской Федерации уделяет особое внимание развитию цифровой экономики как одной из составляющих экономического прогресса. Все это возможно при грамотной реализации проекта, с учетом соответствующего правового регулирования, тотальном контроле и увеличением специалистов в данной сфере.

Правовое регулирование возникающих в процессе функционирования транспортной системы транспортных отношений является необходимым условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения. В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права.

Поэтому необходимость внедрения экосистемного подхода в деятельность хозяйствующих субъектов, формирования правовой основы для урегулирования данного сегмента деятельности, очевидна.



**Жиров Д. Р.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Особенности правового регулирования составления финансовой отчетности транспортной организации**

**Аннотация.** Финансовая отчетность — это перечень документов, который отражает экономическое положение компании и помогает производить анализ, как с внутренней, так и внешней стороны. Поэтому понимание различных, в первую очередь, правовых аспектов при составлении данного документа организации — актуальный и важный вопрос. Особенно стоит уделять внимание правовому регулированию при формировании отчетности транспортной организации, поскольку осуществление финансово-хозяйственной деятельности в сфере транспорта. Целью статьи является проработка аспектов нормативного регулирования составления финансовой отчетности транспортной организации. Для достижения поставленной цели, был использован сравнительно-правовой анализ, который позволил изучить опыт зарубежных стран в данном вопросе и определить возможность применения его для нужд отечественных компаний. Также была применена методика формально-догматического анализа норм Российского законодательства, которая помогла найти решения по устранению пробелов законодательства в рассматриваемой сфере общественных правоотношений.

**Ключевые слова:** финансовая отчетность, правовое регулирование, международные стандарты финансовой отчетности, российские стандарты финансовой отчетности.

---

Для начала обратимся к правовому регулированию данной области за рубежом, а именно — во Франции.

Являясь членом Европейского Союза (ЕС), Франция подчиняется требованиям бухгалтерского учета, аудита и финансовой отчетности, установленным в Постановлениях и Директивах ЕС, перенесенных в национальные законы и нормативные акты.

Коммерческий кодекс 1966 г. устанавливает основные функции бухгалтерского учета во всех коммерческих организациях и требует от компаний ведения бухгалтерских книг и подготовки годовой финансовой отчетности. Французские стандарты бухгалтерского учета разрабатываются и принимаются Управлением по стандартам бухгалтерского учета (ANC), созданным на основании Постановления № 2009-79 и Декрета № 2010-56, которое является юридическим органом, ответственным за установление стандартов.

В соответствии с нормативной базой ЕС, Регламентом ЕС 1606/2002, в национальном законодательстве, что зарегистрированные на бирже компании обязаны применять одобренные ЕС стандарты IFRS для консолидированной финансовой отчетности. Кроме того, и другим компаниям разрешено применять данные стандарты. Однако ни одной компании не разрешается применять IFRS для подготовки своей индивидуальной финансовой отчетности, вместо этого они должны использовать французские стандарты бухгалтерского учета (French GAAP). ANC пришел к выводу, что во Франции нет спроса на IFRS для малых и средних предприятий, поскольку французские стандарты учета считаются пригодными для их целей.

Требования к аудиту во Франции закреплены в Директиве по аудиту и Регламенте (ЕС) № 537/2014. Стандарты аудита подготавливаются и разрабатываются совместной

---

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

комиссией Национальной компании комиссаров счетов (CNCC) и Высшего совета по аудиту (НЗС), органа аудиторского надзора. НЗС принимает проекты в качестве стандартов профессиональной практики после получения заключения от CNCC. Министерство юстиции в конечном итоге несет ответственность за утверждение данных стандартов, которые основаны на ISA.

Обязательный аудит требуется для всех открытых акционерных обществ и упрощенных акционерных обществ, которые являются частью группы или превышают два из трех следующих пороговых значений:

- 1) 1 млн евро общих активов;
- 2) 2 млн евро оборота или ресурсов;
- 3) 20 сотрудников.

Кроме того, другие предприятия, включая общества с ограниченной ответственностью, которые превышают два из трех следующих критериев:

- 1) 1 550 000 евро общих активов;
- 2) 3 100 000 евро оборота или ресурсов;
- 3) 50 сотрудников.

Российское законодательство же при правовом регулировании при составлении финансовой отчетности ставит перед собой следующие задачи:

- установление единых требований к бухгалтерскому учету и бухгалтерской (финансовой) отчетности;
- формирование правового механизма регулирования бухгалтерского учета.

На данный момент в России установлена следующая система нормативного регулирования в данной области.

Первый уровень представляет собой законодательный уровень, к которому относятся федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, которые устанавливают общие правовые и методологические нормы организации и регулирования бухгалтерского учета в России. Нормы, заключенные в прочих федеральных законах и задевающие проблемы бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности, должны соответствовать Федеральному закону «О бухгалтерском учете».

Ко второму уровню относятся положения по бухгалтерскому учету, иными словами, Российские стандарты, которые ратифицируются федеральными органами исполнительной власти, Правительством РФ.

Третий уровень составляют рекомендации в области бухгалтерского учета. Данный уровень состоит из методических рекомендаций, инструкций и аналогичных документов. Нормативные документы данного уровня разрабатываются и ратифицируются министерствами, 140 федеральными органами, прочими органами исполнительной власти, профессиональным объединением бухгалтеров на основании и становлении документации первого и второго уровней. К третьему уровню также относится План счетов бухгалтерского учета финансово — хозяйственной деятельности организаций и инструкция по его применению, которые были утверждены приказом Минфина России от 31 октября 2000 г. № 94н.

Четвертый уровень представляют Стандарты экономического субъекта. Данный уровень характеризуется документами по формированию и регулированию бухгалтерского учета по различным видам имущества, хозяйственным операциям и обязательствам, являющимся обязательными для определенных организаций. К данному перечню относятся рабочие документы организаций, предназначенные для внутреннего пользования, которые ратифицируются руководителем организации согласно с принятой Учетной политикой.

Стоит также упомянуть сегмент финансового контроля. Если учесть, что основной функцией права является регулятивная, то среди финансовых правоотношений регулятивные занимают особое, господствующее положение. Охранительные же финансо-

вые правоотношения выполняют вспомогательную роль, обеспечивая реализацию регулятивных отношений.

Независимый финансовый контроль осуществляется аудиторскими организациями и аудиторами, может быть обязательным и добровольным.

Финансовый контроль государственных органов и органов местного самоуправления дополняется также аудиторским финансовым контролем — независимым контролем, осуществляемым в качестве предпринимательской деятельности — аудиторской деятельности.

В нынешнем периоде система бухгалтерского учета Российской Федерации изменяется, сближаясь с международными стандартами финансовой отчетности, и осуществляет переход к смешанной модели регулирования. Данные преобразования производятся для создания оптимальной системы.

Развитие рыночной экономики в РФ подтолкнуло участников экономической деятельности к предоставлению ясной и четкой информации об их финансовом состоянии, активах и пассивах для более широкого круга потенциальных пользователей. Благодаря этому уже были произведены значительные улучшения в развитии системы бухгалтерского учета и его стандартизации, а также была проделана работа по внедрению практики международных стандартов финансовой отчетности.

Однако на сегодняшний день присутствуют некоторые недостатки в системе регулирования, к примеру:

- несоответствие принципу нейтралитета;
- регулирование отчетности при учете значений в области вертикального и горизонтального анализа отчетности;
- отсутствие стандартов в целях разделения уровней системы управления.

Следовательно, для точной организации и эффективного функционирования финансового учета важно иметь проработанную законодательную и нормативную базу.

Подводя итог, можно сказать, что система нормативного регулирования при составлении бухгалтерской (финансовой) отчетности имеет свои особенности и недостатки, а также находится на стадии реформирования для сближения с системой МСФО. Поэтому важно дополнительно разъяснить и проработать отдельные законодательные акты и документы, произвести их адаптацию к определенным условиям деятельности компании, а главное — в транспортных организациях.

**Загороднев В. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовая природа агентского договора**

**Аннотация.** В статье рассматривается агентский договор как самостоятельный договор в системе гражданско-правовых обязательств. Исследуются существенные условия договора, его субъекты и содержание договора. Анализируется природа договора агентирования и производится его отграничение от смежных гражданско-правовых договоров.

**Ключевые слова:** гражданско-правовые обязательства; договор агентирования; агент; принципал; комиссия; поручение.

---

По агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершить по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала (п. 1 ст. 1005 ГК РФ). Агентский договор сегодня часто используется в тех случаях, когда есть необходимость делегировать какие-либо функции или полномочия третьему лицу (организации, индивидуальному предпринимателю, частному лицу), которое

в качестве посредника будет выполнять от имени конкретного юридического лица определенные действия.

Договор агентирования взят из англо-американской правовой системы, где он является общим по отношению к специальным договорам комиссии и поручения. При рассмотрении агентирования в российском гражданском праве мы видим заимствования отдельных положений зарубежного права, поскольку институт агентирования в зарубежном законодательстве существует уже давно. В ГК РФ агентский договор является самостоятельным договором наряду с поручением и комиссией. Между названными договорами имеется сходство, поэтому применительно к конкретным жизненным ситуациям зачастую представляется затруднительным дать отдельным действиям правильную оценку.

В своем исследовании стоит выделить особенности агентского договора, провести его отграничение от договоров поручения и комиссии. Во-первых, рассмотрим сферу применения. Она у агентского договора шире, чем у договора комиссии и поручения, так как его предметом являются как юридические, так и фактические действия. Это и проведение преддоговорных консультаций, подыскание клиентов, фактическое использование имущества, то есть действия не вызывающие юридических последствий и производимые в интересах и за счет принципала. Во-вторых, агент предоставляет услуги комплексного характера, т.е. обладает более широким кругом полномочий по сравнению с поверенным и комиссионером. В-третьих, агентские отношения всегда носят длящийся характер. Агент обязуется многократно (в отличие от договора комиссии, который может быть заключен в отношении единичного заключения сделки) совершать для принципала какие-либо действия. В-четвертых, в зависимости от ситуации агент может прибегнуть или к договору поручения, или к договору комиссии, это будет зависеть от соглашения сторон или от усмотрения агента. В-пятых, агентский договор может содержать условие о запрете принципалу заключать аналогичные агентские договоры с другими агентами, действующими на определенной в договоре территории.

---

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

Сторонами агентского договора выступают принципал и агент. Агент, зачастую, — это лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность и, соответственно, обладающее статусом индивидуального предпринимателя. Однако закон не предъявляет специальных требований к правовому статусу этой стороны. Гражданский кодекс РФ единственным существенным условием договора называет его предмет. Так, предметом договора выступают юридические и фактические посреднические услуги. Как и в договорах комиссии и поручения, предмет агентского договора также должен быть уточнен в указаниях принципала. Вместе с тем для определения предмета договора агентирования достаточно указания общих полномочий агента. Стороны могут оговорить лишь определенные рамки поведения агента, в пределах которых он вправе совершать любые действия в интересах принципала. Объем действий агента здесь не будет являться существенным для определения предмета агентского договора. Такой вывод следует из судебной практики [постановление ФАС Западно-Сибирского округа от 22 июля 2008 г. № Ф04- 4241/2008(7912-А674) по делу № А67-2409/2007, постановление ФАС Московского округа от 28 мая 2009 г. № КГ-А41/4010-П по делу № 41-К1-28198/07]. Стоит сказать, что в гражданском законодательстве нет определения понятия «юридические и иные действия», поэтому является спорным, может та или иная деятельность выступать предметом договора агентирования. Судами был сделан вывод, что правовой анализ и анализ документов не входят в предмет агентирования, поскольку они не могут быть проведены от имени другого лица. Изучение и подготовка документов, разработка правовой позиции, представительство в суде, составление юридических документов — это действия по оказанию юридических услуг.

Что касается формы, то специальных требований к форме агентского договора в законе не установлено, и поэтому она должна соответствовать общим правилам о форме сделок (ст. 158—165 ГК РФ). Обычно — это простая письменная форма. Если полномочия агента на совершение сделок от имени принципала определены в агентском договоре, принципал не вправе в отношениях с третьими лицами ссылаться на их отсутствие у агента, то есть налицо особая форма представительства без доверенности.

Срок агентского договора не является существенным условием и определяется по усмотрению сторон. Договор может заключаться как на определенный срок, так и без указания срока (ст. 1005 ГК РФ). Цена также определяется соглашением сторон.

Содержание любого гражданско-правового договора составляют права и обязанности сторон. Можно выделить следующие основные обязанности агента:

— Исполнять поручения в соответствии с условиями договора и указаниями принципала. Если агент действует от собственного имени, он становится стороной сделок, заключенных им с третьими лицами.

— После заключения сделки агент должен передать права и обязанности по ней своему принципалу. Такой подход характерен для договора комиссии (абз. 2 п. 1 ст. 1005 и абз. 2 п. 1 ст. 990 ГК РФ).

Если же агент по условиям заключенного с принципалом договора действует от его имени, права и обязанности по заключенным агентом с третьими лицами сделкам возникают непосредственно у принципала, минуя агента. Такая ситуация характерна для договора поручения, поэтому не случайно здесь субсидиарному применению подлежат нормы о договоре поручения. В обоих случаях агентский договор не может быть сведен к традиционному договору поручения или комиссии, поскольку предметом агентского договора становится совершение не только юридических действий, но и иных, то есть фактических действий.

Агент обязан представлять принципалу отчеты (в том числе финансовые) о ходе выполнения поручений в порядке и сроки, установленные договором (если они не установлены — по мере исполнения или по окончании действия договора). Агент имеет право привлекать к исполнению поручения третьих лиц на основе субагентского до-

говора (если иное не установлено договором). При этом он остается ответственным перед принципалом за исполнение поручения. Субагент не вправе заключать сделки от имени принципала, кроме действий на основе передоверия (п. 2 ст. 1009 ГК РФ). Принципал, в свою очередь, обязан:

После получения отчета в течение недели уплатить агенту вознаграждение, если иной порядок не предусмотрен договором или не вытекает из существа договора или обычаев делового оборота. Например, допускается агенту самому удержать сумму причитающегося вознаграждения из денежных средств, переданных ему третьими лицами по заключенным сделкам.

Прекращается агентский договор в случае отказа одной из сторон от исполнения договора, заключенного без определения срока окончания его действия; смерти агента, признания его недееспособным, ограниченно дееспособным или безвестно отсутствующим; признания индивидуального предпринимателя, являющегося агентом, банкротом.

Подводя итог, можно еще раз отметить, что проблемы правового регулирования агентских отношений сводятся, прежде всего, к проблемам квалификации договора именно как агентского, его сравнительной характеристике по отношению к таким сходным правовым конструкциям, как поручение и комиссия. Конструкция агентского договора в российском праве используется в тех ситуациях, когда невозможно обойтись одной из традиционных конструкций договоров поручения, комиссии, возмездного оказания услуг, когда оптимальным является именно агентский договор.

**Загороднев В. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Агентский договор в российском законодательстве и международной коммерческой практике**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению актуальных проблем правового регулирования агентского договора — одного из основных договоров, оформляющих отношения представительства в коммерческом обороте.

**Ключевые слова:** торговое представительство; агентский договор; посредник; агент.

---

В странах континентальной системы права отношения торгового представительства оформляются, как правило, договорами поручения, комиссии, коммерческого (торгового) представительства. Кроме того, разграничивается прямое и косвенное представительство. Это различие находит отражение в конструкциях, соответственно, договоров поручения и комиссии.

Англо-американское право включает отношения представительства в понятие агентского договора. Агентирование, понимаемое в широком смысле, может охватывать случаи как прямого, так и косвенного представительства, а агент может быть уполномочен на совершение по поручению и в интересах принципала юридических действий, а также действий фактического характера

Институт агентирования проникает и в континентальную систему права, а также в основанное на ней российское законодательство. Агентский договор — один из наиболее распространенных договоров, оформляющих отношения представительства в международном коммерческом обороте. В связи с этим возникает необходимость в исследовании отличительных признаков этого договора. Представляется важным рассмотреть следующие вопросы: о возможности совершения агентом исключительно действий фактического характера при осуществлении им своих полномочий; о возмездности агентирования; об обязанности агента по предоставлению отчетов о ходе выполнения поручения принципала.

Согласно п. 1 ст. 1005 ГК РФ по агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. Глава 52 ГК РФ, посвященная агентированию, насчитывает всего 7 статей и отсылает к гл. 49 («Поручение») и 51 («Комиссия») ГК РФ, применяемым к отношениям, вытекающим из агентского договора, в зависимости от выступления агента от имени принципала или от собственного имени, если правила этих глав не противоречат положениям гл. 52 ГК РФ или существу агентского договора (ст. 1011 ГК РФ).

Совершение агентом действий фактического характера. Одним из основных является вопрос о допустимости совершения по агентскому договору исключительно действий фактического характера.

Гаагская конвенция о праве, применимом к агентским соглашениям 1978 г. (Гаагская конвенция), согласно ее абз. 2 ст. 1 распространяется на такую деятельность агента, которая состоит в получении и передаче предложений или в проведении переговоров за счет других лиц, т.е. на действия фактического характера. В современных условиях все большее значение приобретают акты негосударственной (частноправовой, неконвенционной) унификации — рекомендательные акты международных правительственных и неправительственных организаций, обобщающие международную

---

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

коммерческую практику и обычаи ( типовые контракты, руководства по составлению контрактов, унифицированные правила, модельные законы и т.п.).

Одним из самых востребованных документов негосударственной унификации являются Принципы международных коммерческих договоров УНИДРУА 2010 г. (Принципы УНИДРУА), признанные международным сообществом в качестве авторитетного источника общих принципов международных коммерческих договоров. Они регулируют обширный круг вопросов: заключение договоров и полномочия представителей; действительность договоров, в том числе основания оспаривания и противоправности договоров; толкование, содержание, условия договоров, договоров в пользу третьих лиц; исполнение, последствия неисполнения, прекращение договора; возмещение убытков, зачет, уступка прав, перевод обязательств и уступка договоров; исковая давность и др.

В рамках Международной торговой палаты (МТП) также были разработаны акты негосударственной унификации, затрагивающие в том числе вопросы коммерческого агентирования: Руководство по составлению коммерческих агентских контрактов 1983 г. (Руководство) и Типовой коммерческий агентский контракт 2002 г. (Типовой контракт). Они предназначены непосредственно для сторон агентского контракта. Типовой контракт представляет собой проект, образец агентского контракта, используемый при составлении индивидуальных контрактов. Руководство обобщает сложившуюся в международном коммерческом обороте практику и содержит перечень рекомендаций для сторон агентского контракта.

Данные документы определяют объем полномочий агента следующим образом. В соответствии с положениями Типового контракта торговый агент способствует продаже товаров принципала (ст. 1.1). При этом его функции ограничены сбором заказов у потребителей. Согласно ст. 3.3, если иное специально не согласовано, агент не вправе заключать от имени принципала договоры с третьими лицами или иным образом возлагать на принципала обязанности в отношении третьих лиц. В свою очередь, Руководство рекомендует сторонам четко формулировать в контракте, может или нет агент заключать от имени принципала соглашения, обязывающие последнего. Расширенный объем полномочий агента должен быть обозначен в ясно выраженной форме.

Таким образом, согласно положениям, содержащимся в рекомендательных актах МТП, совершение агентом исключительно действий фактического характера, т.е. выступление в качестве посредника (поиск контрагентов, проведение переговоров), предполагается. В этих же документах специально оговорено, что возможность заключения агентом договоров по поручению и в интересах принципала не является нормой для международной коммерческой практики, поэтому поручение агенту только фактических действий закреплено в качестве общего правила.

В целях гармонизации законодательства государств — членов Европейского союза (ЕС) в отношении агентских договоров 18 декабря 1986 г. была принята Директива ЕС № 86/653/ЕЭС «О координации законодательства государств-членов в отношении независимых коммерческих агентов» (Директива ЕС). Согласно ее § 2 ст. 1 коммерческим агентом является лицо, на которое в качестве независимого посредника возлагается постоянная обязанность либо проводить переговоры по купле-продаже товаров для другого лица, именуемого принципалом, либо проводить переговоры и заключать сделки от имени и за счет принципала. Коммерческое агентирование рассматривается в данном случае как договор поручения, т.е. основывается на прямом представительстве, принятом в странах континентальной Европы, в частности во Франции, в Германии, Бельгии.



**Захарова В. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Дефиниция пиратства в российском и международном морском праве**

**Аннотация.** В данной статье анализируется пиратство как одна из наиболее острых проблем современной международной безопасности. Рассматривается определение пиратства по действующему международному праву и российскому законодательству; раскрываются основные признаки пиратства; упомянуты спорные вопросы относительно состава преступления пиратства.

**Ключевые слова:** пиратство; международное право; международно-правовая дефиниция «пиратства»; национальные уголовные законы; разбой; «цель преступления»; «личные цели».

---

В последние годы проблема борьбы с преступностью на море на международном уровне приобретает все большую актуальность. Главным образом это объясняется активизацией деятельности пиратов во многих регионах мира, а также тем фактором, что пиратство все теснее переплетается с такими международными явлениями, как терроризм, торговля людьми и наркотиками, и другими опасными противоправными деяниями. Российская Федерация как активный участник транснациональных перевозок в составе различных международных организаций принимает самое непосредственное участие в развитии организационных и технических мер по предупреждению и пресечению вышеназванных негативных явлений.

Понятие «пиратство» в отечественной и зарубежной литературе определяется как незаконный захват, ограбление или потопление гражданских морских и воздушных судов. В то же время в современном международном праве «пиратство» — это уголовное преступление международного характера. Помимо захвата и ограбления торговых и других судов в мирное время, к пиратству приравнивается нападение во время войны боевых кораблей, подводных лодок и военных самолетов на торговые суда нейтральных государств. Определение пиратства и меры борьбы с ним регламентированы в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Пиратство зародилось в глубокой древности одновременно с развитием морской торговли и началом войн на море. Оно считалось одним из дозволенных способов обогащения наравне с морской торговлей. Долгие годы центром пиратства была дельта реки Нил, где местные жители с разрешения фараонов грабили потерпевших кораблекрушение. Пиратством занимались финикийцы, позднее к ним присоединились греки. Расцвет античного пиратства приходится на эпоху гражданских войн в Древнем Риме.

Несмотря на выработанное мировым сообществом универсальное международно-правовое определение пиратства и признание необходимости совместных усилий для борьбы с этим явлением, в национальных законодательствах до сих пор нет единогласия в вопросах криминализации рассматриваемого преступления. В связи с этим представляется актуальным рассмотреть современное состояние международной и национальной уголовно-правовой базы борьбы с пиратством.

На сегодняшний день преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств, а также за счет совершенствования и унификации национальных законов.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Международно-правовая дефиниция «пиратства» однозначно указывает, что таковыми могут считаться только действия, совершенные в открытом море или ином месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

Одной из главных проблем пиратства как юридического состава преступления, регулируемого международным законодательством, является противоречивость национальных правовых систем в определении пиратства, элементов состава данного преступления и уровня его общественной опасности. Национальные уголовные законы, определяющие пиратство, противоречат как международному законодательству, в том числе и ратифицированному данными странами, так и национальному праву других стран, что в совокупности с действием в отношении пиратства и пиратов принципа универсальной юрисдикции зачастую создает проблемы в привлечении пиратов к ответственности за совершенные преступления.

В настоящее время специальные составы пиратства имеются в уголовном законодательстве большинства стран мира, включая такие государства, как Австралия, Аргентина, Армения, Боливия, Вануату, Великобритания, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Замбия, Грузия, Израиль, Казахстан, Кирибати, Коста-Рика, Куба, Македония, Мексика, Молдова, Нидерланды, Новая Зеландия, Оман, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Республика Корея, РФ, Сальвадор, Сингапур, Словения, Соломоновы острова, США, Таджикистан, Украина, Фиджи, Филиппины, Хорватия, Черногория, Чили, Эквадор, Эстония.

Нет таких составов в Уголовном кодексе Австрии, Азербайджана, Албании, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Индии, Испании, Италии, Киргизии, Латвии, Литвы, Мавритании, Мальты, Монголии, Норвегии, Пакистана, Парагвая, Перу, Судана, Таиланда, Туниса, Туркменистана, Узбекистана, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, Шри-Ланки, Японии.

Так, ст. 381 Уголовного кодекса Нидерландов расширяется понятие пиратства до вообще любого акта насилия, совершаемого в открытом море одним судном по отношению к другому судну, его экипажу и пассажирам, грузу или иной собственности, не будучи военным судном или не имея принадлежности к стране, воюющей с государством, национальную принадлежность которого имеет потерпевшее судно [1]. Более того, состав пиратства по уголовному законодательству Нидерландов привязан не к осуществлению непосредственно акта пиратства, как например, в Уголовном кодексе РФ, но к моменту поступления лица на службу на судно, заведомо для него используемое для совершения актов пиратства. Разница в моменте окончания преступления может создать достаточно серьезные препятствия в сфере международного уголовно-правового сотрудничества. Приравнение к пиратству любого акта насилия в отношении судна в открытом море так же противоречит Римской Конвенции 1988 года, ратифицированной Нидерландами.

Уголовный кодекс Украины определяет пиратство как «использование вооруженного или невооруженного судна для захвата другого морского или речного судна с целью получения материальной выгоды или иных личных целей, применение насилия, ограбления или иных враждебных действий в отношении экипажа или пассажиров захваченного судна». В данном определении момент окончания преступления так же прослеживается менее четко, нежели, например, в Уголовном кодексе РФ, а так же не упомянуты закрепленные в международном законодательстве действия против непосредственно судна или груза, которые в ратифицированном Украиной международном законодательстве отнесены к актам пиратства.

Уголовные законы некоторых государств не содержат специальных норм, определяющих пиратство и устанавливающих наказание за совершение актов пиратства. Так, Уголовный кодекс Германии и Уголовный кодекс Китайской народной республики не предусматривают запрета на пиратство в виде специальной нормы. Акты пиратства уголовный закон этих стран квалифицирует как посягательство на морское или воз-

душное сообщение (Германия) или насильственный захват и удержание морского, речного судна или автомобиля с применением угроз, насилия или иных способов (КНР). В Уголовном кодексе Румынии пиратство отнесено к преступлениям против собственности, в Уголовном кодексе Никарагуа — к преступлениям против внешней безопасности государства, а в Уголовном кодексе Черногории — в главу «Преступления против безопасности общественного транспорта».

Примером имплементации международных норм о пиратстве путем их трансформации может служить определение пиратства в ч. 1 ст. 289 Уголовного кодекса Молдовы: «ограбление, совершенное в личных целях экипажем или пассажирами судна в отношении лиц или имущества, находящихся на борту этого судна, либо в отношении другого судна, если суда находятся в открытом море или другом месте, находящемся вне юрисдикции какого-либо государства».

Отсылочный характер носит имплементация в Уголовного кодекса Вануату, Канады, Новой Зеландии (согласно ч. 1 ст. 74 УК Канады пиратство совершает каждый, кто выполняет любое действие, которое по международному праву является пиратством).

В уголовном законодательстве только двух европейских стран, таких как Нидерланды и Эстония указано место совершения акта пиратства — «открытое море», как обязательный элемент состава данного преступления, в то время как в международном законодательстве — это важнейший аспект в определении пиратства. Национальные законодательства, не упоминая этот признак пиратства, по сути, полностью приравнивают пиратство к разбою, совершаемому в море. Если преступное деяние, идентичное пиратству, совершается в территориальных водах какой-либо страны, то преступники должны нести ответственность в рамках законодательства данной страны за иные преступления. В случае совершения такого преступления, к лицам, совершившим его, не сможет быть применен принцип универсальной юрисдикции. Кроме того, будет нарушена норма Конвенции ООН 1982 г., позволяющая любому государству осуществлять преследование и захват пиратского судна и находящихся на нем пиратов, и привлекать их к ответственности в рамках своего законодательства и самостоятельно определять дальнейшую судьбу пиратского судна и груза.

Если морской разбой, совершенный в пределах территориальных вод какого-либо государства будет признан пиратством, это позволит любому желающему государству использовать свои военные корабли для захвата пиратского судна, а так же пересечь границу территориальных вод государства без его согласия, вести на его территории морской или абордажный бой с применением вооружения, и нарушать суверенитет и иные международные права государства целым спектром различных способов. Такие события могут приводить к конфликтам, как на дипломатическом, так и военном уровне. Как следует из вышесказанного, данная проблема является достаточно серьезной и может повлечь к тяжелым последствиям для всего мира, если не приложить усилия к ее решению. С другой стороны, данная проблема на практике обходится благодаря тому же принципу универсальной юрисдикции в совокупности с принятием международным сообществом дополнительных договоров.

Принцип универсальной юрисдикции в отношении пиратов и пиратских судов выражается «в праве любого государства преследовать и захватывать судно, признанное в пиратстве или подозреваемое в пиратстве при имеющихся на то серьезных основаниях, привлекать пиратов к ответственности по своим национальным законам своими же судебными учреждениями, решать вопросы о судьбе судна и груза». Естественно, данный принцип едва ли может быть осуществлен в территориальных водах какого-либо государства. Но практика совершения актов пиратства такова, что большая часть из них совершается в Аденском заливе и окрестных морях, в пределах территориальных вод Сомали. Учитывая факт отсутствия сильной центральной власти в Сомали на протяжении последних 30 лет и, как следствие, невозможность сомалийцев самостоя-

тельно бороться с пиратами, Сомали выдало разрешение военным кораблям других стран, в том числе Российской Федерации и ЕС действовать в пределах своих территориальных вод в рамках международного законодательства по борьбе с пиратством — включая право пересекать границу территориальных вод Сомали и применять силу против пиратов. Поскольку большинство актов пиратства совершается именно в территориальных водах Сомали, то вышеуказанными действиями мирового сообщества проблема противоречия национальных законодательств и международных актов по вопросу места совершения пиратства частично нивелируется. В других странах случаи морского разбоя в пределах территориальных вод достаточно редки, что позволяет избегать вышеуказанной проблемы противоречия и привлекать преступников к уголовной ответственности по национальному уголовному законодательству.

Установленное международным законодательством право любого государства, если оно совершило захват лиц, уличенных в пиратстве, на применение к ним норм своего законодательства или передачу их другим странам, иногда приводит к интересной реализации на практике. Так, большая часть пиратов, захваченных силами охраны правопорядка различных стран, передаются Кении для суда и вынесения приговора по ее законодательству. Законы Кении предусматривают крайне упрощенный и ускоренный порядок судопроизводства в отношении лиц, обвиняемых в пиратстве. В то же время, законодательства европейских стран зачастую имеют достаточно сложные и дорогостоящие, растянутые по времени процедуры суда над иностранными гражданами и привлечении их к ответственности. Зачастую виновные в пиратстве даже уходят от ответственности при попытке осудить их по европейским законам. Для избежания этого страны Европейского Союза, Британского содружества и США подписали с Кенией совместный меморандум, уточняющий вопросы передачи лиц, обвиняемых в пиратстве в руки кенийского правосудия.

Стоит отдельно упомянуть спорные вопросы относительно состава преступления пиратства в том виде, в котором он содержится в ст. 227 Уголовного кодекса РФ. Данная статья не содержит упоминания о месте совершения акта пиратства. Это противоречит международному праву в виде подписанных и ратифицированных Российской Федерацией международных актов и может приводить к коллизиям и проблемам, уже упомянутым в данной работе — нарушение суверенитета и иных международных прав государства. По мнению А. Колодкина, такое противоречие может осложнять борьбу с пиратством, привлечение пиратов к ответственности, и деяния, схожие с пиратством по объективным и субъективным признакам кроме места совершения преступления, то есть совершенные не в открытом море, а в территориальных водах Российской Федерации или ее внутренних водах, должны быть квалифицированы как разбой [1]. Разбой несет в себе меньшую опасность, и привлечение к ответственности преступников, совершивших разбой по нормам, предусматривающим ответственность за пиратство есть нарушение закрепленного ст. 6 Уголовного кодекса РФ принципа справедливости, как считает В. В. Ровнейко [2].

Одним из наиболее сложных для установления и определения признаков пиратства является признак цели, в российском уголовном праве сформулированный следующим образом: «с целью завладения чужим имуществом». Понятие «цель преступления» можно определить как представляемый в мыслях субъекта преступления результат, вытекающий из совершения им преступного деяния, лежащий вне объективной стороны. Уголовный кодекс РФ сужает данный признак субъективной стороны по сравнению с таковым, установленным международными актами. Если международное право оперирует весьма широким понятием «личные цели», то российское законодательство установило в качестве обязательного признака субъективной стороны пиратства именно цель завладения чужим имуществом. Термин «личные цели» может быть истолкован по-разному, круг более конкретных целей, включаемых или не включаемых в

число личных так же имеет спорные пределы. Так, по одному из толкований, нападение, например, на морское судно с целью захвата заложников и дальнейшим выдвиганием требования к какому-либо государству, то есть носящее террористический характер, не может быть квалифицировано как пиратство. Вторая точка зрения заключается в том, что личные цели должны быть отграничены лишь от государственных. То есть любой захват судна, совершенный не во исполнение государственного поручения или военного приказа, является совершенным с личной целью и должен быть квалифицирован как пиратство.

Установленная в ст. 227 Уголовного кодекса РФ формулировка «в целях завладения чужим имуществом» имеет иной акцент. Факт совершения акта пиратства по личной инициативе, исходя из политических, религиозных и иных убеждений, по приказу какого-либо государства или военного приказа, не несет в себе юридической важности для квалификации преступных действий данного рода как пиратство. Этот факт может нести крайне важные политико-дипломатические последствия.

Как показывает изучение зарубежного законодательства, только в отдельных странах конструкция состава пиратства в уголовном законе основана на конвенционных нормах (Вануату, Федерация Боснии и Герцеговины, Канада, Новая Зеландия) или хотя бы ориентирована на них (Македония, Молдова, Словения, Филиппины, Эстония). Соответственно применительно к этим странам можно говорить об имплементации международных норм о пиратстве в форме инкорпорации, отсылки или трансформации. В большинстве стран конструкция состава пиратства не имеет отношения к международно-правовому пониманию этого деяния (Армения, Грузия, КНР, Оман, ПМР, РФ, Таджикистан и др.).

Таким образом, любая пиратская деятельность, и пиратское нападение в частности, включает в себя деяния, имеющие признаки других составов преступлений — разбоя, бандитизма, убийства и др. В этом отношении без особой нормы о пиратстве можно было бы и обойтись, как это сделали некоторые государства. Но весь смысл специальной криминализации пиратства заключается в формулировании особого деяния, в отношении которого данное государство готово осуществлять универсальную юрисдикцию в соответствии с нормами международного права. Неоправданно устанавливать универсальную юрисдикцию в отношении актов разбоя, совершенных в речных или иных внутренних водах другого государства.

### **Литература**

1. Колодкин, А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. — Москва : Статут, 2007.
2. Ровнейко, В. В. Пиратство: его правовые проблемы // Московский журнал международного права. — 1999. — № 2 (34).

**Захарова В. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Проблемы уголовного наказания морских пиратов**

**Аннотация.** В статье рассмотрена сущность морского пиратства как юридического феномена. Проанализированы основные международные акты, ратифицированные и имплементированные в отечественное законодательство. Перечислены признаки морского пиратства, а также основные нормы уголовного права, регулирующие наказание морских пиратов. В рамках работы были проанализированы основные проблемы уголовного преследования и наказания морских пиратов, а также сформулирован оптимальный вариант уголовного наказания.

**Ключевые слова:** морское пиратство; имплементация международных актов; универсальная юрисдикция; международный судебный орган; трибунал; национальные суды.

---

Современная жизнедеятельность государства и общества определяется большим количеством факторов. Нарушение тех или иных правовых норм влечет за собой негативные последствия для государства, в том числе, и для ее экономической сферы. Именно по этой причине исследуемая тема является актуальной. Проблема морского пиратства является общемировой, ущерб от которой ежегодно оценивается в десятки миллиардов долларов. Возмещение данного ущерба часто происходит за счет включения данной суммы в стоимость различных товаров, что негативно сказывается на благосостоянии населения. Однако в данной работе, нас больше будет интересовать проблема уголовного наказания морского пиратства.

Как уже было оговорено, пиратство — явление мировое. Россия, являясь частью мира и активно участвующая в торговых морских отношениях, уделяет вопросу морского пиратства как теоретическое, так и практическое значение.

Ущерб, наносимый пиратами, помимо издержек, связанных с выкупом судна, иллюстрируется посредством:

- задержки в поставках товаров, возникающая в следствие простоя морского судна;
- издержек, связанных с ремонтом и техническим обслуживанием судна.

Пусть и наша страна не является лидером по пиратским захватам, она является участником международных торговых отношений. Лидером в данном аспекте, как многим известно, является Сомали. В виду бедности и низкого уровня социального благосостояния, для многих жителей данной страны, пиратство является главным источником заработка.

С целью обеспечения необходимых мер безопасности, Организацией объединенных наций в рамках резолюции 1816, было принято беспрецедентное решение, согласно которому военно-морским силам других государств разрешено входить в территориальные воды Сомали для пресечения актов пиратства [<http://www.un.org/russian/document/scresol/res2008/>].

Так как пиратство феномен, в основном, международный, уголовное наказание морских пиратов было имплементировано в отечественное законодательство из международных правовых актов.

Важно применять реальный подход к оценке потенциальной безопасности, которую в себе таит морское пиратство. Формальный подход сулит пренебрежением защиты

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

безопасности граждан Российской Федерации, которую гарантирует основной закон государства.

Отметим следующие основные международные акты, ратифицированные Российской Федерацией:

- 1) Женевская конвенция об открытом море 1958 г.;
- 2) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.;
- 3) Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства;
- 4) Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе.

Однако, не следует поддаваться заблуждению, и полагать, что регулирование ответственности и наказания за преступления в сфере морского пиратства, реализуются только посредством международных актов. Уже давно в отечественном законодательстве, закреплено право осуществления уголовного наказания.

Прежде чем, мы остановимся на отечественных нормах уголовного наказания морских пиратов, перечислим признаки, наличие которых является обязательным для получения возможности применения данных норм.

1. Четкое разграничение ситуаций, попадающих под критерий морского пиратства. А также, как и в других уголовных преступлениях, определение состава преступления.

2. По аналогии с другими уголовными преступлениями, обязательно определение санкций за совершенное уголовное преступление.

3. Принцип справедливого наказания. Необходим тщательный контроль за исполнением наказания.

Уголовное наказание за морское пиратство, а также действия, ведущие к ним, четко прописаны в Уголовном кодексе Российской Федерации, а именно в ст. 227. Право осуществлять уголовное преследование и наказание прописано в ст. 11 и 12. Так как морское судно, признается территориальной частью государства, которому оно принадлежит, применение данных статей в контексте уголовного наказания достаточно логично и рационально. Важным условием является следующее:

Преступление против интересов, охраняемых УК РФ, подлежат уголовной ответственности в соответствии с УК РФ, если в отношении этих лиц по данному преступлению не имеется решения суда иностранного государства.

Следовательно, согласно данному пункту, уголовной ответственности подлежат лишь те лица, по которым нет решения суда иностранного государства.

Отечественный подход к определению юридической сущности морского пиратства отличается от конвенционного определения, на которое равняется весь остальной мир. Следовательно, приведение отечественной трактовки в соответствие с международным пониманием может поспособствовать унификации критериев морского пиратства, что позволит оптимизировать процесс его квалификации.

Другой важной проблемой, обсуждаемой на международном уровне, является создание условий заблаговременного реагирования и выявления пиратских судов. Данные мероприятия требуют больших материальных затрат и человеческих ресурсов. По этой причине, соответствующие изменения не столь популярны среди международных законодателей, которые предпочитают решать вопросу о наказании в отношении лиц уже совершивших пиратское преступление, нежели в его диагностике и дальнейшего недопущения.

Следующей проблемой, которую можно выделить в контексте уголовного наказания морских пиратов, является определение принципа «универсальной юрисдикции». Вопрос определения «универсальной юрисдикции», затруднен тем, что нормы международного права не содержат универсального понятия юрисдикции в ее общем виде. Вследствие этого, желая добиться успехов в борьбе с международными преступлениями

ми, в том числе, морским пиратством, ООН включил в программу соответствующей комиссии пункт: «Обязательство выдавать или осуществлять судебное преследование» [URL: [http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_2005\\_v2\\_p2.pdf&lang=EFSRAC](http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc_2005_v2_p2.pdf&lang=EFSRAC)].

Причиной, по которой интерес к привлечению к ответственности морских пиратов, возник не одновременно с появлением данного феномена, является отношение государств к данному вопросу. В начале, морское пиратство, не воспринималось как нечто преступное или незаконное. И лишь после того, как ряду государств удалось сформировать и укомплектовать военно-морские силы, былая нужда в морском пиратстве пропала, и государства постепенно начали бороться с данным видом международных преступлений.

Последним пунктом, на котором хотелось бы заострить внимание, является предлагаемая некоторыми учеными мера по созданию международного судебного органа, отвечающего за все преступления и нарушения, связанные с морским пиратством. В качестве основы предлагается создание трибуналов по примеру Югославского или Ливанского трибуналов. Однако данные мероприятия являются дорогостоящими и сложно компонентными. В связи с этим Т. А. Зайцева, предлагает в качестве альтернативы «наиболее эффективной моделью рассмотрения дел о морском пиратстве являются национальные суды государств, правоохранительным органам которых будут передаваться захваченные подозреваемые в морском пиратстве лица, а также доказательства, согласно механизму, в предлагаемой Конвенции об уголовном преследовании за морское пиратство» [1, стр. 30]. Наиболее оптимальным будет решение передачи преступников в родное государства для отбывания соответствующего уголовного срока. При этом важно соблюдение условий неминуемости привлечения к уголовной ответственности.

#### **Литература**

1. Зайцева, Т. А. Международно-правовые проблемы уголовного преследования морских пиратов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2018.



**Кабанова М. А.,**  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Роль антимонопольного законодательства в цифровой экономике**

**Аннотация.** В настоящей статье рассматривается вопрос реформирования законодательства о конкуренции и монополии в цифровой сфере. Затрагиваются основные проблемы цифровизации и возможности их решения.

**Ключевые слова:** конкуренция; монополия; антимонопольное законодательство; цифровизация; цифровые экосистемы.

---

Состояние современной российской и всемирной экономики характеризуется противоречивыми явлениями и тенденциями, вызванными различными факторами научного, политического и санитарно-эпидемиологического характера, способствовавшие глобальной экономической нестабильности и потенциальной возможности передела мировых рынков.

В настоящее время в мире происходит передел существующих рынков и конкуренции хозяйствующих субъектов из-за пандемии, экономического и военно-политического кризиса.

Появляются и развиваются информационно-телекоммуникационные сети, которые становятся новыми монополистами в сфере информации (Microsoft, Meta и др.), также их называют экосистемами. Выдвигают свои условия как отдельным государствам, так и целому миру. Они функционируют на основе собственных правил, которые никто не вправе изменить и единственный способ борьбы с ними — это запрещать их деятельность на определенной территории.

Одним из актуальных примеров может стать событие января 2021 г., когда *WhatsApp* выпустил новое обновление, где у приложения появлялась новая возможность передавать все личные данные пользователей в рекламную систему *Facebook* (отключение данной функции было невозможно). Если пользователь с этим не согласен, то он не сможет пользоваться *WhatsApp*.

После изменения политики *WhatsApp*, пользователи начали массово переходить к его конкурентам (*Signal, Telegram*).

Как видно из примера, их деятельность нуждается в регулировании с позиции законодательства о конкуренции и монополии. Персональные данные должны быть под полной защитой государства, т.к. в цифровой сфере они обладают значительной стоимостью.

Из вышеуказанного мы можем сделать вывод, что в настоящей статье будет рассматриваться такая проблема в антимонопольном законодательстве, как роль законодательства о конкуренции и монополии в цифровой экономике.

Также в цифровой экономике существует широкая сфера, связанная с big data, обработкой, автоматизированным изучением и монетизацией персональных данных людей; сговора крупнейших платформ с целью давления на отдельные категории предпринимателей или целые государства; использование *big data* с целями разработки таргетированной рекламы, основывающееся на анализе предпочтения тех или иных людей.

*Big Data* (большие данные) — это структурированные или неструктурированные массивы данных большого объема. Их обрабатывают при помощи специальных авто-

---

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

матризированных инструментов, чтобы использовать для статистики, анализа, прогнозов и принятия решений.

Сам термин «большие данные» предложил редактор журнала *Nature* Клиффорд Линч в спецвыпуске 2008 г. [<https://www.nature.com/nature/volumes/455/issues/7209>]

Указанные выше обстоятельства нуждаются в детальном регулировании, которое обусловлено тем, что сфера персональных данных является одной из наиболее тесно связанных с личностью, что должно само по себе исключать индифферентный подход.

В рамках регулирования отношений личности и экосистемы, публичный элемент должен осуществлять усиленную защиту персональных данных личности, ограничение произвольного размещения такой информации, а не постоянно меняющихся и двойственных нормам сообществ, таких как *Facebook, Twitter, Instagram*), ценности которых зачастую выражают мнение малой части их пользователей. Цифровизация на данный момент является слабоконтролируемой государственной сферой, что, несомненно, порождает разного рода злоупотребления, а также порождает незаконные предприятия, чья деятельность не подконтрольна государственной власти.

Применение мер законодательной ответственности к *Big-Tech* (также их называют ИТ-гиганты — используется для описания четырех или пяти американских транснациональных онлайн-сервисов или компьютерных и программных компаний, которые доминировали в киберпространстве в течение 2010-х гг.: *Google (Alphabet), Amazon, Meta (Facebook), Apple* и иногда *Microsoft*. Термин Банда из четырех для этого контекста был придуман в 2008 Эриком Шмидтом, Филлом Саймоном и Скоттом Галлоуэем, как описывающий компании, «стоящие за потребительской революцией в Интернете» и которые «избегают налогов, вторгаются в частную жизнь и разрушают рабочие места») осложняется тем, что многие из них не имеют представительств или филиалов в конкретном государстве, из чего вытекает, что применение санкций административного, имущественного или уголовного характера к ним попросту не будет иметь никакого реального значения. Поэтому актуальное регулирование деятельности цифровых компаний, в частности, выраженное в положениях Федерального закона от 1 июля 2021 г. № 236-ФЗ «О деятельности иностранных лиц в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет” на территории Российской Федерации», который обязывает иностранных юридических лиц открывать на территории РФ официальные представительства и филиалы.

Все это является необходимым в связи с тем, что цифровая сфера является наиболее неурегулированной и склонна к лоббистскому воздействию со стороны третьих лиц, которые отстаивают свои собственные, а не общественные интересы.

Таким образом мы видим, что присутствие таких компаний на территории РФ может в некоторых случаях повлиять на законное осуществление их деятельности на территории РФ, т.к. фактическое отсутствие государства в сети Интернет в предыдущие 15—25 лет создало ощущение вседозволенности как у пользователей, так и у самих цифровых компаний.

Заключение. По мере рассмотрения различных аспектов цифровой сферы современного общества необходимо высказать следующие выводы.

Современная экономическая жизнь показывает, что появляются новые способы монополизации экономики, среди которых особенно следует отметить экосистемы, включающие в себя сферы хозяйственной деятельности с совершенно разным укладом.

При реформировании законодательства о конкуренции и монополии необходимо особенно учитывать требования современности в части цифровизации мировой экономики, под которое должно приспособляться антимонопольное законодательство.

Цифровизация представляется весьма важным процессом, который таит в себе не только положительные черты, но также и отрицательные, а именно — риск монополи-

зации указанной сферы, недобросовестное осуществление деятельности таких цифровых компаний, а также возможности прямого нарушения закона. Представляется, что ближайшее десятилетие будет направлено на внедрение государства в ранее неподконтрольную сферу Интернет для усиления своего влияния и распространения своего суверенитета на Интернет пространство.

Карпушин А. О., Левшенко Д. Ю., Дьяченко Ю. С.,  
студенты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## Специфика внедрения беспилотных автомобилей в России

**Аннотация.** В статье авторы выявляют и дают описание особенностей внедрения беспилотных автотранспортных средств на территории Российской Федерации, описывают какие разработки беспилотных автомобилей актуальны на данный момент, какие тест-испытания данные модели прошли, как подобные автомобили должны рассматриваться с точки зрения норм права и вопросов правового регулирования.

**Ключевые слова:** беспилотные транспортные средства; автоматизация вождения; искусственный интеллект; тестирование беспилотных автотранспортных средств; правовое регулирование.

---

В настоящее время развитие компьютерных технологий и высокоинтеллектуальных автоматизированных систем достигает немыслимых масштабов. Каждый год и даже каждый месяц появляются статьи о всевозможных прорывах в области искусственного интеллекта, как от российских, так и от иностранных компаний. Такие разработки призваны облегчить жизнь человека и минимизировать риск возникновения “человеческого фактора” в управлении сложными процессами.

Среди всего разнообразия машин выделяются беспилотные транспортные средства (БТС). Автомобили такого формата занимаются перевозкой грузов и людей только с тестовым инженером, как в России, или без ответственного за вождения лица вовсе, как в США и Израиле. БТС появились сравнительно недавно, и успели привлечь к себе внимание, не только обычных людей и изобретателей, но и правоведов, судей и адвокатов, ведь юридический аспект внедрения подобных разработок важен не менее технологического.

Вопросы о том, какие на данный момент доступны разработки в России и за рубежом, как осуществляется контроль и тестирование такого вида транспортных средств, и кто должен нести ответственность за беспилотные автомобили, будет рассмотрен в данной статье.

Начать стоит с тех продуктов и сервисов, которые уже доступны во всем мире. Разработки в этом направлении принадлежат компаниям *BMW, Google, Tesla, Yandex* и другим.

Так, корпорация *Google* разработала свой вариант беспилотного автомобиля — *GoogleCar*. Он снабжен видеокамерами, датчиками, которые установлены на крыше, радарами, находящиеся в передней части авто и еще одним датчиком зафиксированный на одном из задних колес, определяющий позицию автомобиля на карте. Все это позволяет автомобилю успешно передвигаться без участия человека. Было проведено множество тестирований данного БТС и по результату был выявлен ряд недостатков. Например, автомобили *Google* не могут передвигаться в плохих погодных условиях, также они не в состоянии распознавать временные сигналы светофора, не могут отличить полицейских от простых пешеходов и т.д. Но разработчики обещают, что к 2030 году данные недостатки будут устранены.

Компания *Mercedes-Benz* выпустила свой беспилотный грузовик. Он оснащен системой автоматического управления *HighwayPilot*. Она так же, как и вышеперечисленные проекты самоуправляемых ТС, предполагает использование многочисленных датчиков, радаров, камер и активных регуляторов скорости, на основе которых реализовано

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **М. А. Матвеева.**

автономное вождение. При условиях, если отсутствует дорожная разметка или плохая погода, автомобиль просит водителя взять управление на себя, сообщая об этом звуковыми и световыми сигналами

В России сроки введения автономного транспорта ограничиваются 2030 г. Автономный транспорт намного безопаснее. По данным журнала *The Economist*, примерно 90% всех дорожно-транспортных происшествий происходят по вине человека. В свою очередь, беспилотные автомобили *Google* наездили уже несколько тысяч километров без единой аварии. Автомобили компания *Tesla* проехали в общей сложности 130 млн км и только недавно произошла первая авария с грузовой фурой, закончившаяся смертельным исходом. В ходе расследования было выяснено, что автомобилист не держал руки на руле, а это противоречит правилам *Tesla*, ибо они требуют, чтобы даже во время включенного режима автопилота водитель следил за дорогой и руки его находились на руле. Специалисты утверждают, что автономные автомобили могут значительно снизить количество аварий и происшествий, которые происходят из-за ошибок водителей. Мнение специалистов и статистика аварий в совокупности доказывают безопасность автономного транспорта. Также, помимо безопасности, автономные автомобили обладают целым рядом преимуществ:

- 1) данные транспортные средства могут уменьшить количество пробок;
- 2) улучшить экологическую ситуацию;
- 3) уменьшить расход топлива;
- 4) осуществлять перевозку грузов в опасных зонах.

Несмотря на другие примеры беспилотников, в России самой успешной и продвинутой в это области является компания «Яндекс» или «Yandex». В 2018 г. она начала разработку собственных высокоинтеллектуальных транспортных средств, сопровождая программирование и сборку еще и тестирование на территории России, США и Израиля. Рассмотрим эти примеры далее.

Сначала Яндекс обратился к Министерству транспорта Израиля с целью тестирования своих беспилотных транспортных средств, а именно автомобилей, за пределами Российской Федерации. В декабре 2018 г. российская компания получила долгожданное разрешение и в скором времени приступила к тестам в городе Тель-Авив.

Первый этап испытаний проходил в северной части города, так как там движение более спокойное, чем в центре. Это дало возможность протестировать беспилотные аппараты в условиях, отличающихся от условий на дорогах России. Ежедневно автомобили ездили по круговым перекресткам, отрабатывали популярные в Израиле дорожные сценарии, при этом делив дорогу с велосипедами и мотоциклами. Адаптация к зарубежным автомагистралям прошла довольно успешно.

После успешного первого этапа испытаний Министерство транспорта Израиля решило продолжить испытания, но уже в более сложных условиях. Беспилотные автомобили отправили в самую оживленную часть города — в его центр. Однако, во время тестирования в центральной части города, беспилотники «столкнулись» с определенными проблемами: дороги казались слишком узкими из-за припаркованных по обеим сторонам обочины машин, пешеходы перебежали дорогу в неположенном месте, мотоциклисты часто перестраивались из ряда в ряд. Живые автомобилисты могли развернуть свой транспорт на 180 градусов или проскочить на красный свет светофора. Такие внезапности помогают беспилотному транспорту принимать самостоятельно решение, поэтому главная сложность в автоматическом управлении автомобилем — прогнозирование человеческого поведения.

«В условиях малоинтенсивного движения большинство соблюдает правила. Но как только движение становится более оживленным, поведение водителей меняется — они чаще нарушают правила. Их решения становятся все менее и менее предсказуемыми. Сейчас мы учим автомобили справляться с этим, они должны быть готовы к подоб-

ной ситуации» (Дмитрий Полищук, руководитель направления беспилотных автомобилей «Яндекса»).

В Израиле «Яндекс» добился значительных успехов благодаря сотрудничеству с Министерством транспорта Израиля, поэтому к концу 2019 г. автопарк беспилотников российского происхождения расширился до десяти автомобилей, чтобы увеличить объем получаемых данных для аналитики.

Основная точка тестирования в России — Москва. Еще одна тестовая зона находится в Иннополисе. Два года назад Яндекс запустил на территории Иннополиса первый в Европе сервис роботакси без человека за рулем. Жители Иннополиса используют роботакси для ежедневных поездок.

Беспилотные автомобили начали перевозить пассажиров в Иннополисе в августе 2018 г. С тех пор они совершили больше 20 тыс. поездок. Количество поездок зависит от погоды и сезона. Например, летом жители города вызывают машину 40—50 раз в день, а зимой почти в два раза чаще — 70—80 раз.

Беспилотные автомобили работают в Иннополисе семь дней в неделю, с шести часов утра до одиннадцати вечера. Сервисом могут воспользоваться те, кто живет в городе или часто бывает здесь по работе. Чтобы прокатиться на машине, нужно обратиться в консьерж-сервис — городскую службу, которая помогает жителям с бытовыми делами. Сейчас доступ к такси имеют более трех тысяч человек. Они могут вызвать машину в обычном приложении Яндекс Go.

Перечисление тех городов, где разрешена эксплуатация беспилотных транспортных средств:

1) г. Москва (для эксплуатации ВАТС 1, не предусматривающей перевозку пассажиров и багажа):

2) г. Москва (Для эксплуатации ВАТС 1, предусматривающей перевозку пассажиров и багажа):

3) г. Иннополис, Республика Татарстан;

4) Федеральная территория «Сириус».

Разрешенные зоны для эксплуатации ВАТС 2:

5) г. Иннополис, Республика Татарстан;

6) территория инновационного центра «Сколково».

Проблема правовой регламентации беспилотного транспорта может свести на нет все его преимущества. В связи с необходимостью правовой регламентации необходимо определить составы административных правонарушений и уголовных преступлений, связанные с использованием беспилотного транспорта. Также, требуется определить субъекты гражданско-правовой ответственности за причинения имущественного ущерба по вине беспилотного транспорта. Все эти проблемы остаются нерешенными и требуют разработки новой законодательной базы, которая будет регламентировать данную сторону.

Если посмотреть на мировой опыт развитых стран, то законодательство большинства стран на сегодняшний момент запрещает использование полностью автономных автомобилей на дорогах общего пользования. Отдельные законодательные инициативы относительно автономного транспорта приняты в странах Евросоюза. Так, директива ЕС 347/2012 и 351/2012 от 1 января 2016 г. предписывает оснащать все грузовые автомобили, зарегистрированные или используемые в границах ЕС, специальными системами, обеспечивающими безопасность дорожного движения. Венская конвенция о дорожном движении требует от водителей постоянного контроля автомобилем, что мешает проведению испытаний беспилотных машин на дорогах общего пользования. Евросоюз хочет внести в конвенцию поправки, чтобы дать возможность развивать технологию. Регулирование в области беспилотного транспорта имеет сегодня как удачные, так и неудачные примеры. Национальное управление безопасностью движения на трассах в 2016 г.

официально уравнило водителя-человека и компьютер, который управляет беспилотным автомобилем компании *Google*. Данное решение достаточно сильно упрощает развитие беспилотного транспорта. США в решении данной проблемы продвинулись дальше остального мира. Там существуют отдельные законодательные акты, принятые в некоторых штатах (например, Флорида, Невада, Мичиган), которые регламентируют испытания и передвижения беспилотных транспортных систем.

Законодатели штата Аризона в США в прошлом году пытались принять закон, регулирующий использование беспилотных автомобилей на дорогах штата. Но они не смогли разрешить проблему, кто должен отвечать за аварию, случившуюся с участием «беспилотника»: владелец машины, разработавшая технологию компания или автопроизводитель, изготовивший и продавший автомобиль. В Калифорнии в декабре 2015 г. власти огласили предварительные правила для беспилотных автомобилей. Закрепление данных правил в виде закона необходимо, прежде чем одно из транспортных средств может быть продано потребителям. Они требуют от водителей в случае необходимости быть готовыми взять полный контроль над своим автомобилем. Предложенные департаментом автомобилей Калифорнии правила предлагают сохранить ответственность водителей за соблюдение правил дорожного движения независимо от того, находятся ли они за рулем или нет.

К сожалению, сегодня Россия меньше других стран продвинулась в разработке законодательства в сфере использования беспилотников. В Европе, и особенно в США уже вступили в силу акты, регламентирующие движение беспилотников на дорогах общего пользования на уровне отдельных регионов. Поэтому обсуждение, инициированное в нашей стране, очень важно для реализации дорожных карт НТИ *AutoNet* Агентства стратегических инициатив, а также программы создания отечественных беспилотников в целом. Российские законодатели предложили разрешить использование беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в том случае, если в его кабине будет находиться водитель, который в случае необходимости сможет переключить процесс управления в ручной режим. Проект решений заседания также содержит ответ на главный вопрос, который до сегодняшнего дня заводил в тупик законодателей целого ряда стран — кто должен отвечать за аварию, случившуюся с участием «беспилотника»: владелец машины, разработавшая систему искусственного интеллекта компания или автопроизводитель, изготовивший и продавший автомобиль.

Согласно постановлению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» собственник высокоавтоматизированного транспортного средства несет ответственность за дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах Российской Федерации, произошедшие с участием принадлежащего ему высокоавтоматизированного транспортного средства при проведении эксперимента, при отсутствии виновных действий других участников дорожного движения, приведших к данному дорожно-транспортному или иному происшествию на автомобильной дороге. Собственником высокоавтоматизированного транспортного средства считается юридическое лицо, которому на праве собственности принадлежит высокоавтоматизированное транспортное средство и которое участвует в проведении эксперимента на добровольной основе. Таким образом, следует, что ответственность за беспилотный автомобиль несет или его страхующий инженер-водитель или владелец машины по документам, то есть, например, руководитель отдела разработок.

Подводя итог, можно сделать вывод, что на данный момент вопросы внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств в повседневную жизнь граждан Российской Федерации особо актуальны. Осталось только инженерам-разработчикам и законодателям создать благоприятную технологическую и правовую среду.

**Ковра М. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Виды ответственности за нарушение налогового законодательства в предпринимательской сфере**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрены налоговые правонарушения в предпринимательской сфере, ответственность за данные правонарушения, виды наказания предпринимателей за неисполнение налогового законодательства.

**Ключевые слова:** налог; налоговый контроль; налоговое правонарушение; налогоплательщик; предприниматель; санкции.

---

В современном обществе налоги являются необходимым звеном экономических отношений в государстве. На сегодняшний день налоги являются главным источником формирования доходов государственного бюджета, с помощью которого государство реализовывает свои функции в полном объеме. Бюджет расходуется на развитие всех отраслей народного хозяйства, социально-культурные программы, оборону и управление. Из этого следует, что государство всегда отдает приоритет обеспечению жесткой финансовой дисциплины, для чего возникает потребность совершенствования в налоговом законодательстве такого порядка, который мог бы мог гарантировать своевременную и полную уплату налогоплательщиками налоговых платежей.

Налоговый контроль — основа осуществления контрольной функции государства и, в первую очередь, призван гарантировать имущественные права Российской Федерации и территориальных составляющих. В связи с этим контроль над уплатой налогов можно рассматривать как важнейший компонент системы государства, результативность функционирования которого достигается за счет проверки своевременности исполнения налогоплательщиками своих обязательств.

Обязанность платить налоги закреплена конституционно, это элементарное требование к человеку и гражданину, который живет в обществе и пользуется благами государственной деятельности, однако законность и обязательность указанного способа пополнения государственного бюджета понимают не все налогоплательщики.

В налоговом законодательстве существуют понятия «законные и незаконные действия налогоплательщиков». К законным действиям относятся правомерные действия, связанные с уменьшением налогов, применением льгот. К действиям, которые имеют незаконный порядок, относятся налоговые преступления, связанные с уклонением от уплаты налогов, занижением суммы доходов, сокрытием имущества, за счет которого должно производиться взыскание налогов.

Согласно ст. 106 НК РФ налоговым правонарушением признается противоправное действие в виде незаконного использования налоговых льгот, несвоевременной оплаты или предоставления недостоверных данных для исчисления и уплаты налогов, за которое НК РФ устанавливает ответственность.

Уклонение от налогов физическим или юридическим лицом является налоговым преступлением. Правоотношения по вопросу о налоговых преступлениях возникают между налоговыми органами и налогоплательщиками. Лица, уменьшающие свои налоговые обязательства запрещенными законом способами, несут уголовную, налоговую и административные виды ответственности. Ответственность устанавливается в зави-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**



симости от характера правонарушения и размера ущерба, который влечет за собой налоговое преступление.

К ответственности привлекаются юридические и физические лица. Основными нормативными актами, регламентирующими в РФ ответственность предпринимателя за нарушения законодательства о налогах и сборах, являются Налоговый кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях РФ и Уголовный кодекс РФ. Основанием для привлечения к ответственности является факт нарушения налогового законодательства.

Ответственность налогоплательщика в соответствии с Уголовным кодексом Российской Федерации наступает, если налогоплательщик допустил неуплату налогов или сборов в крупном или в особо крупном размере. За уклонение от уплаты налогов или сборов налогоплательщик наказывается либо штрафом, либо принудительными работами, либо арестом на определенный срок, либо лишением свободы на длительный срок, лишением права занимать определенные должности и заниматься определенной деятельностью на установленный срок.

Деятельность предпринимателя осуществляется в конкретных организационно-правовых формах, выбор которых зависит от того, в какой сфере предприниматель ведет свою деятельность, каковы его финансовые возможности. Под предпринимательской ответственностью понимается совокупность мер государственного принуждения, которые предусматриваются нормами права, впоследствии которые влекут за собой негативные последствия в виде лишения прав в процессе реализации предпринимательской деятельности.

Необходимо установить все факторы, затрагивающие состав правонарушения, которые формируют объективную и субъективную стороны, а также подтверждающие о наличии объекта и субъекта конкретного правонарушения. Если отсутствует хотя бы один из перечисленных элементов, то привлечение лица к ответственности согласно ст. 106—108 НК РФ налоговое правонарушение характеризуется следующими факторами:

- нарушением законодательства признается виновно совершенное беззаконно действие (бездействие) налогоплательщика, за которое настоящим Кодексом установлена ответственность;

- организации несут ответственность за совершение налогового законодательства в виде штрафных санкций; а так же за несвоевременное перечисление налогов и сборов в виде пени;

- к ответственности за несоблюдение законодательства о налогах и сборах привлекаются налоговые и таможенные органы и их должностные лица.

Согласно ст. 110 НК РФ нарушение налогового законодательства характеризуется признаками умысла и неосторожности, а также они раскрывают обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность за совершение правонарушения. Мерой наказания за совершение налогового преступления является налоговая санкция, которая устанавливается и применяется в виде денежных взысканий (штрафов).

К правонарушениям в сфере налогов, которые могут быть совершены предпринимателями, и за которые они будут нести налоговую ответственность можно отнести следующие:

- в случае если предприниматель нарушает сроки и уклоняется от постановки на учет в налоговом органе (ст. 116 НК РФ);

- в случае если предприниматель не представляет налоговую декларацию (ст. 119 НК РФ);

- в случае если у организации грубые нарушения правил учета доходов и расходов и объектов налогообложения (ст. 120 НК РФ);

- из-за неуплаты или неполной уплаты суммы налога (ст. 122 НК РФ);

— в случае невыполнения налоговым агентом обязанности по удержанию и (или перечислению налогов (ст. 123 НК РФ);

— нарушение порядка пользования или распоряжения имуществом, на которое наложен арест (ст. 125 НК РФ);

— нарушение требований, установленных НК РФ в отношении налоговых проверок, непредставление предпринимателем налоговому органу требуемых сведений, необходимых для осуществления налогового контроля (ст. 126 НК РФ);

— неправомерное несообщение данных о налогоплательщике другой организацией (кроме банка) или представление документов с заведомо ложными сведениями (ст. 129.1 НК РФ).

Мерой ответственности за совершение налогового преступления является санкция. Санкции устанавливаются и применяются в виде денежных взысканий (штрафов) в размерах, предусмотренных в НК РФ.

В соответствии с КоАП РФ к административной ответственности привлекается физическое или юридическое лицо, совершившее противоправное, виновное действие (бездействие).

Административная ответственность предусмотрена за следующие правонарушения в области налогов и сборов, такие как:

— в случае если предприниматель ведет свою деятельность без государственной регистрации (ч. 1 ст. 14.1 КоАП РФ);

— при несоблюдении срока постановки организации на учет в налоговый орган (ст. 15.3 КоАП РФ);

— при нарушении срока представления налоговой декларации предпринимателем (ст. 15.5 КоАП РФ);

— при грубом нарушении правил предпринимателем ведения бухгалтерского учета и представления бухгалтерской отчетности (ст. 15.11 КоАП РФ);

— при невыполнении в срок соответствующего предписания (постановления, представления, решения) органа уже после государственного контроля (ст. 19.5 КоАП РФ);

За совершение административных правонарушений к предпринимателю могут быть применены следующие меры административных наказаний: предупреждение; возмездное изъятие орудия совершения или предмета административного правонарушения; конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения; административный арест; дисквалификация; лишение специального права, предоставленного физическому лицу; административное приостановление деятельности.

Согласно выявленным нарушениям у предпринимателя уполномоченные должностные лица ФНС, которые проводили проверку, составляют протокол об административном правонарушении, данные действия предусмотрены п. 15 ст. 101 и п. 13 ст. 101 НК РФ. Рассмотрение дел по этим правонарушениям исполняется судом.

За более тяжкие преступления предприниматель привлекается к уголовной ответственности в соответствии с главой 22 Уголовного кодекса РФ. Закон не ограничивается применением к виновным налоговым санкциям или наложением административных наказаний, однако также устанавливает в ряде случаев уголовную ответственность за несоблюдение законодательства о налогах и сборах. В случае если физическое лицо или предприятие не предоставляет налоговую декларацию или другие требуемые сведения, представление которых является обязательным или другие документы с заведомо ложными сведениями, то данные деяния являются уголовно наказуемыми.

Так, ст. 198 УК РФ предусматривает ответственность за уклонение от уплаты налогов, сборов и пошлин в крупном и особом крупном размерах. Мера наказания предусматривает следующие виды санкций:

- штрафы в размере от 100 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере заработной платы или другого дохода виновного;
- исправительные работы;
- арест на срок до шести месяцев;
- принудительные работы сроком до 12 месяцев;
- лишение свободы до трех лет с лишением права занимать соответствующие должности или запрет на ведение деятельности.

Предприниматель может быть освобожден от уголовной ответственности в случае совершения уголовного преступления впервые либо при полном погашении суммы по налоговым обязательствам.

В случае если предприниматель скрывает собственные денежные ресурсы или имущество, за счет которых должна производиться уплата налогов, влечет за собой следующие виды санкций, предусмотренные ст. 199. 2 УК РФ:

- штраф в размере от 200 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного;
- принудительными работами сроком до пяти лет;
- лишение свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать конкретные должности или заниматься деятельностью.

По данным ФНС России, в 2021 г. было проведено 9334 выездных проверок, из них результативных — 8977 проверок (96,2% от общего количества), а также 62 802 102 камеральных проверок, по итогам 2 447 065 проверок (3,9% от общего количества) выявлены нарушения.

Данные ФНС России говорят о невысокой результативности проверок налоговыми органами, но, не смотря на это, приносят доход в бюджет РФ. Сумма, взысканная по итогам проверок (включая недоимку по налогам и сборам, а также пени и штрафы), составила 142 млн руб., что на 16,3% меньше по сравнению с 2020 г.

Согласно статистическим данным из практики Верховного Суда РФ за 2021 г. по налоговым статьям всего осуждено 5108 человек, из них к лишению свободы — 754, к лишению свободы условно — 1732, к штрафу — 578.

Таким образом, при совершении налоговых преступлений предприниматель возлагает на себя налоговую ответственность, административную ответственность, а также возможность привлечения к уголовной ответственности.

**Ковра М. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Ответственность за нарушение законодательства о налогах и сборах юридическими лицами**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрены основные аспекты ответственности за налоговые правонарушения, в частности налоговой, административной, уголовной. Проанализировано правовое регулирование, по видам ответственности, выделены проблемы, вытекающие из текущего законодательства по видам санкций, предложены направления по совершенствованию законодательства.

**Ключевые слова:** налог; налоговое правонарушение; налогоплательщик; ответственность; юридические лица; санкции.

---

Формирование института ответственности за налоговые правонарушения происходило наряду с формированием современного налогового законодательства, которое было обусловлено следующими периодами: формирование налоговой системы, характерной для рыночной экономики; приведение налогового законодательства в соответствие с Конституцией РФ, принятие Налогового кодекса Российской Федерации (НК РФ) и Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ).

На современном этапе налоговые правонарушения и ответственность за совершение правонарушений регламентированы НК РФ и КоАП РФ, также возможно привлечение по Уголовному кодексу РФ (УК РФ). Ответственность, к которой привлекается юридические лица, допустившее нарушение налогового законодательства, может быть налоговой, административной, уголовной. Вид санкции и порядок ее применения зависит от того, какое именно действие или бездействие было совершено нарушителем и каков размер ущерба, причиненный государству.

Определение налогового правонарушения закреплено в ст. 106 НК РФ, согласно которой таковым «признается виновно совершенное противоправное (в нарушение законодательства о налогах и сборах) деяние (действие или бездействие) налогоплательщика, плательщика страховых взносов, налогового агента и иных лиц, за которое НК РФ установлена ответственность». В связи с тем, что налоговые правонарушения регламентируются и КоАП РФ, то верным будет дополнить рассматриваемое определение словами: «...и КоАП РФ». Такое определение вернее отражает содержание налогового правонарушения и позволяет выделить его характерные признаки, к которым можно отнести: налоговым признается деяние, связанное с нарушением только законодательства о налогах и сборах; налоговым правонарушением признается виновно совершенное деяние; совершенное деяние может быть признано налоговым правонарушением исключительно при наличии причинно-следственной связи между деянием и вредными последствиями; формальным признаком налогового правонарушения является наказуемость деяния, которая представляет собой применение соответствующих налоговых санкций.

Налоговые правонарушения юридических лиц заключаются в несоблюдении норм налогового права при выполнении определенных обязательств по уплате установленных налогов. Налоговые правонарушения определены НК РФ гл. 16 «Виды налоговых правонарушений и ответственность за их совершение». В состав налоговых правона-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

рушений включены: несвоевременный порядок регистрации в лице налогоплательщика в налоговых органах; ненадлежащее осуществление учета понесенных расходов и полученных доходов, повлекшее изменение размера облагаемой налогом базы; неуплата налогов; несоблюдение способа передачи учетных документов на проверку; отказ от представления в налоговые органы отчетности и иной документации, необходимой налоговым службам для исполнения контролирующих функций.

Юридические лица несут ответственность за совершение налоговых правонарушений на основании ст. 107 НК РФ, условия, которые должны выполняться при вынесении решения о применении санкций к юридическому лицу определяет ст. 108 НК РФ и применяются вне зависимости от того, умышленно было совершено правонарушение или по неосторожности. При этом наказание за умышленное несоблюдение требований законодателя всегда строже, чем за случайное нарушение. Привлечь юридическому лицу к ответственности за нарушения в сфере налогообложения можно в порядке, определенным законодательством. Повторное привлечение юридического лица к ответственности за одно и то же нарушение не допускается. Конституционный Суд РФ определил, что положения п.1 и 3 ст.120 и п.1 ст.122 НК РФ не должны применяться одновременно за совершение действий (бездействия), повлекших занижение налогооблагаемой базы и, как результат, неуплату налогов и сборов, что не исключает возможности их применения в отдельности на основе оценки судом фактических обстоятельств конкретного дела.

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ, приняв во внимание изложенные выше выводы Конституционного Суда РФ, в п. 41 постановления от 28 февраля 2001 г. № 5 «О некоторых вопросах применения части первой Налогового кодекса Российской Федерации» разъяснил арбитражным судам соответствующие положения о недопустимости одновременного применения ответственности по ст.120 и 122 Кодекса: «пункт 2 статьи 108 Кодекса закрепляет принцип однократности привлечения лица к ответственности за совершение конкретного правонарушения».

Споры по поводу разграничения ответственности, предусмотренной ст. 120 и 122 НК РФ остаются. На практике налоговые органы предпочитают руководствоваться логикой, что применяется та статья, по которой будет больше штраф. Правомерность такого подхода рассматривали в Постановлении ФАС Северо-западного округа от 24 августа 2004 г. № А13-3081/04-15. Четкое понимание разграничения применения поможет налогоплательщику избежать законным способом более суровой ответственности, так как статья 122 НК РФ предусматривает штраф в размере 20% от недоимки, в отличие от п. 3 ст. 120 НК РФ, который предусматривает 10%-ный штраф.

Согласно ст. 114 НК РФ, мера ответственности юридического лица за совершение налоговых правонарушений выражается в наложении на виновное лицо налоговой санкции в денежном размере, установленном НК РФ и зависят от вида нарушения.

Размер штрафа за несоблюдение порядка регистрации в налоговой инспекции на основании ст. 116 НК РФ составляет до 10 тыс. руб.; за ведение деятельности без регистрации размер штрафа составляет 10% полученного дохода, но не меньше 4 тыс. руб. — основание п. 2 ст. 116 НК РФ.

Кроме того установлен штраф за непредставление отчетных документов в размере 5% налога, который должен был быть включен в декларацию, за каждый месяц просрочки, но не более 30% и не менее 1 тыс. руб. — основание п. 1 ст. 119 НК, также за несоблюдение способа передачи декларации в контролирующий орган штраф составляет 200 руб. — основание ст. 119.1 НК РФ; за несоблюдение правил ведения учета при однократном нарушении штраф 10 тыс. руб.; при совершении правонарушения на протяжении более чем одного налогового периода размер штрафа составляет 30 тыс. руб. Штраф за нарушение, которое повлекло изменение налоговой базы в сторону уменьшения составляет 20% суммы недоимки, но не меньше 40 тыс. руб. на основании ст.

120 НК РФ, а за неумышленную неуплату (полную или частичную) налога составляет 20% суммы недоимки, при этом за умышленную неуплату налога 40% суммы недоимки.

Кроме того в НК РФ на основании ст. 112 «Обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность за совершение налогового правонарушений» определены смягчающие обстоятельства. В составе: тяжелое семейное или личное положение; наличие угрозы или принуждения со стороны третьих лиц; наличие зависимости от третьих лиц, в силу которой нарушитель не мог не допустить несоблюдения требований законодателя. При этом суд имеет право корректировать наказание, как в сторону уменьшения, так и в сторону увеличения вдвое в том случае, если нарушение было совершено при отягчающем обстоятельстве и закреплено п. 4 ст. 114 НК РФ. Судом в соответствии с п. 2 ст. 112 НК РФ, признается факт повторного привлечения к ответственности за аналогичное противоправное деяние.

Ответственность за налоговые правонарушения зависит от факторов, оценить которые необходимо при вынесении решения о наказании, применяемом к налогоплательщику не только на основании НК, но и на основании КоАП и УК РФ, которые также определяют меры ответственности за налоговые правонарушения. Разделение противоправных деяний на разные категории и применение к ним разных видов ответственности обусловлено их разнообразным характером и различным размером ущерба, который влечет за собой их совершение. Именно поэтому помимо налоговой ответственности за налоговые правонарушения может возникать административная и уголовная. К любому из перечисленных видов ответственности нарушитель может быть привлечен только судебном порядке, причем вид судебной инстанции, в которую обращается налоговый орган, зависит от того, к какой категории относится налогоплательщик. Так, иск подается: в арбитражный суд, если нарушитель имеет статус юридического лица.

Административная ответственность за налоговые правонарушения состоит из двух кодифицированных нормативно — правовых актов: КоАП РФ и НК РФ и означает что для признания деяния административным правонарушением в сфере налогового законодательства, необходимо наличие соответствующей нормы в одном из них. Фактическим основанием административной ответственности является совершение административного правонарушения, предусмотренного КоАП РФ, либо налогового правонарушения, предусмотренного НК РФ налоговое правонарушение является разновидностью административных. Таким образом, фактическим основанием административной ответственности является совершение административного правонарушения, предусмотренного КоАП РФ, либо налогового правонарушения, предусмотренного НК РФ, ответственность, предусмотренная НК РФ, имеет больше административную природу, позволяет нам говорить о том, что и налоговое правонарушение является разновидностью административных.

Круг правонарушений в области налогов и сборов составляют правонарушения, закрепленные в ст. 116, 119—19.2, 120, 122, 122.1, 123, 125, 126, 126.1, 128—129.6 НК РФ и ст. 15.3—15.9, 15.11 КоАП РФ. При этом правонарушения, предусмотренные иными главами, нежели главой 15 КоАП РФ, не относятся непосредственно к административным правонарушениям в области налогового законодательства. При этом к административной ответственности, в соответствии с примечанием к ст. 15.3 КоА РФ, могут быть привлечены только должностные лица, которые нарушили закон в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения своих служебных обязанностей.

В состав правонарушений, за которые законом предусмотрена административная ответственность, входят: непредставление в налоговую инспекцию документов, необходимых для осуществления контроля размер штрафа возложенного на ответственное лицо за такое нарушение от 300 до 500 руб., основание ст.15.6 КоАП РФ; несоблюдение

сроков сдачи отчетности, при котором на ответственное лицо налагается штраф в размере от 300 до 500 руб. — основание ст. 15.5 КоАП РФ; ненадлежащее ведение бухгалтерского учета — размер штрафа, возложенного на ответственное лицо составляет от 5 до 10 тыс. руб. При повторном совершении правонарушения размер штрафа составляет от 10 до 20 тыс. руб. на основании ст. 15.11 КоАП РФ.

К уголовной ответственности за совершение налогового преступления может быть привлечено только физическое лицо. В том случае, если нарушение законодательства было допущено юридическим лицом, санкция будет наложена на ее директора или главного бухгалтера, хотя в некоторых случаях возможно и привлечение к ответственности учредителей или иных лиц, которые оказывали непосредственное влияние на осуществляемую ей деятельность. Содержание ответственности за налоговое правонарушение определялась и в судебных актах. Так, например, в п. 3 «Обзор практики разрешения арбитражными судами споров, касающихся общих условий применения ответственности за нарушения налогового законодательства, ВАС РФ указал, что «ответственность, предусмотренная статьей 13 Закона Российской Федерации «Об основах налоговой системы в Российской Федерации», по своей правовой природе сходна с административной ответственностью».

Критерием для определения тяжести преступления (и, как следствие, установления наказания) является размер причиненного ущерба. Во всех перечисленных ниже статьях он подразделяется на две категории: крупный и особо крупный. При этом для разных видов правонарушений значение, которому ущерб должен соответствовать для отнесения его к определенной категории, будет различным. Узнать точную сумму недоимки, при которой ущерб может быть признан крупным или особо крупным, можно в тексте статьи, устанавливающей санкцию за определенное правонарушение.

Факт неуплаты налогов в меньшем, чем установлено законодателем для крупного, размере не позволяет квалифицировать правонарушение как уголовное преступление. Однако это вовсе не означает, что нарушитель не будет привлечен к ответственности, так как обязанность по уплате штрафов, установленных административным законодательством, у него сохранится (в случае привлечения к административной ответственности).

При этом законодатель освобождает от уголовной ответственности лиц, совершивших налоговое преступление впервые и погасивших сформировавшуюся у них задолженность, а также уплативших все сопутствующие пени и штрафы (п. 3 ст. 198, п. 2 ст. 199, п. 2 ст. 199.1 УК РФ). Для нарушителей, совершивших деяние, предусмотренное ст. 199.2 УК РФ, подобное послабление не предусмотрено.

В ст. 199 УК РФ устанавливается ответственность за уклонение от уплаты налогов, реализованное путем непредставления обязательной документации в контролирующий орган. Точно так же является нарушением умышленное включение в такую документацию сведений, не соответствующих действительности. Санкция для руководителя в этом случае более жесткая: за ущерб в крупном размере нарушителя оштрафуют на сумму от 100 тыс. до 0,5 млн руб. или лишат дохода за период от года до двух лет. Кроме того, суд может принять решение о его привлечении к принудительным работам (не более чем на два года), арестовать его (до полугода) или лишить свободы на срок до двух лет.

Особо крупный размер ущерба наказывается штрафом в размере заработка за период от года до 3 лет или в виде фиксированной суммы от 200 до 500 тыс. руб. Также суд может вменить осужденному выполнение принудительных работ сроком до пяти лет или лишить его свободы на срок до шести лет.

В ст. 199.2 УК РФ устанавливается ответственность юридических лиц в случае сокрытия принадлежащего им имущества, на которое может быть обращено взыскание при неисполнении ими своих обязательств налогоплательщиков (налоговых агентов).

В случае если размер активов предпринимателя, утаенных им от налоговиков, является крупным, суд может вынести решение о наложении на него штрафа в размере от 200 тыс. до 0,5 млн руб. или дохода, который он может получить в течение промежутка времени от полутора до трех лет. Кроме того, суд вправе привлечь виновника к принудительным работам продолжительностью до трех лет или лишить его свободы на тот же срок. В качестве дополнительной меры воздействия возможно принятие решения о запрете на выполнение осужденным определенных трудовых функций на срок до трех лет.

Таким образом, необходимо формирование унифицированных и в то же время универсальных норм административного и налогового права, позволяющих различать все вопросы в строгом соответствии с законодательством, не допуская при этом разночтения норм административного и налогового законодательства РФ.



**Коломейцев Г. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовое регулирование рынка ценных бумаг в Германии**

**Аннотация.** Цель статьи — проанализировать особенности зарубежного законодательства о фондовом рынке ценных бумаг на примере Германии. На основе анализа публикаций Бундесбанка, ЕС, профильных германских ведомств, законодательных актов в настоящей публикации показаны особенности регуляции фондового рынка Германии. Автор использовал системы подход, что позволило проанализировать тему исследования комплексно, систематизировать данные и сформулировать некоторые выводы относительно возможного дополнения к российскому законодательству. Проведенное исследование позволило сделать вывод о том, что российский законодатель в своей правотворческой деятельности использовал опыт Германии в сфере инсайдерского права. Результат данного исследования может быть полезен при оценке нынешнего законодательства.

**Ключевые слова:** фондовая биржа, законодательство Германии, ценные бумаги, инсайдерская информация.

---

Фондовый рынок ценных бумаг в Германии сформировался намного раньше, чем в Америке. Первые упоминания о торговле ценными бумагами на территории современной ФРГ датируются XVI в. Старейшей из ныне действующих бирж в Германии является Франкфуртская. Датой основания Франкфуртской фондовой биржи считается 1585 г., когда местные торговцы пришли к общему согласию об использовании фиксированных курсов обмена различных денежных единиц. В конце XVIII в. начинает развиваться торговля облигациями, а первая котировка акций датирована 1820 г. Всего к концу XIX в. в Германии действовали уже 29 бирж. С 1949 г., Франкфуртская биржа занимает уже лидирующую позицию в Германии, так как на биржу поступили иностранные и национальные инвестиции. В 2002 г. между представителями немецких рынков проходили переговоры по поглощению Лондонской фондовой биржи, но антимонопольная комиссия Европейского союза отказала в сделке, с пояснением о невозможности появления в Европе фондового монополиста. Тем не менее, несмотря на значительные исторические предпосылки для развития биржевой торговли, доля германских фондовых рынков в мировом соотношении по размеру капитализации остается довольно на посредственном уровне и составляет всего 2 трлн долл. Для сравнения: только *NASDAQ* (Американская биржа) обладает капитализацией в 33 трлн. долларов. Возникает закономерный вопрос: вследствие чего возникает такая колоссальная разница в размерах капитализации? Достаточно легко проследить историческую тенденцию: англосаксонская система всегда была направлена на саморегуляцию, что подтверждалось наличием независимых организаций. В свою очередь, немецкая практика торгов свидетельствует о широких полномочиях государства в регуляции, установлении многоступенчатого процесса контроля за торгами, что и «сжимает» фондовый рынок в определенных условиях. Темпы экономического развития напрямую зависят от совершенства системы действующего германского законодательства в области государственного регулирования рынка ценных бумаг, а также от того, насколько оно соответствует общепринятым мировым стандартам в сфере защиты прав и законных интересов инвесто-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

ров на рынке ценных бумаг. Поэтому, следует рассмотреть, как именно государственные институты регулируют рынок ценных бумаг в Германии.

В Германии фондовый рынок ценных бумаг регулируется: Законом «О торговле ценными бумагами» 1998 г. (далее — Закон о торговле), Законом «Об инвестициях» 2003 г. (далее — Закон об инвестициях), Законом «О биржах» 2007 г., Законом «О хранении и приобретении ценных бумаг» 1995 г., рядом других законов, а также постановлениями Министерства финансов и Федерального управления финансового надзора (далее — *BaFin*).

Главенствующим нормативно-правовым актом из этого списка является закон «О торговле ценными бумагами», рассмотрим подробнее его положения.

Закон о торговле был принят в 1994 г., и внедрял в германское законодательство международные нормы, законодательство ЕС в сфере рынка ценных бумаг. В 1998 г. была принята новая редакция Закона о торговле.

В § 2 Закона о торговле дается определение ценным бумагам. До принятия закона в праве Германии отсутствовало законодательное определение ценной бумаги, в связи с чем главную роль играло доктринальное толкование, в котором под ценной бумагой понимается «документ, подтверждающий частное право таким образом, что для осуществления данного права необходимо владение этим документом», либо «документ об имущественных правах, посредством распоряжения которым осуществляется гарантированное данным документом право».

Определение, данное в Законе о торговле, рассматривает ценную бумагу не с точки зрения документа, а с точки зрения оборотоспособности и возможности торговли на финансовых рынках: ценными бумагами являются все виды передаваемых ценных бумаг, за исключением платежных инструментов, которые по своему характеру являются торгуемыми на финансовых рынках.

Вместе с тем, определение Закона о торговле дано только в целях его практического применения, что сохраняет значение доктринального толкования. К ценным бумагам Законом о торговле отнесены: акции, иные доли в германских или иностранных юридических лицах, товариществах и прочих предприятиях, долговые документы (сертификаты на получение части прибыли общества или поступлений от его ликвидации, долговые расписки на предъявителя и др.), ценные бумаги, которые дают право на приобретение акций и иных долевых ценных бумаг, доли в активах германских или иностранных инвестиционных обществ, деривативы и другие финансовые инструменты.

Кроме определения ценных бумаг в общих положениях Закона о торговле немаловажными также являются следующие определения: «услуги по ценным бумагам» и «предприятия, оказывающие услуги по ценным бумагам».

В соответствии с п. 4 § 2 Закона о торговле, такими предприятиями считаются кредитные организации, а также учреждения, оказывающие финансовые услуги, и специализированные предприятия, осуществляющие деятельность в соответствии с Законом о кредитных отношениях, оказывающие только услуги по ценным бумагам. Помимо этого, в спектр компетенции организаций входят и дополнительные услуги по ценным бумагам на профессиональной основе или в том объеме, который необходим для коммерческой организации.

В § 31 Закона о торговле перечислены общие обязанности предприятий, оказывающих услуги по ценным бумагам:

- действовать в интересах клиентов с необходимой компетенцией, опираясь на принцип добросовестности;
- принимать необходимые меры во избежание конфликта интересов;
- обеспечивать достоверность и корректность любых сведений, включая рекламные сообщения, доступных клиентам;

- предоставлять клиентам своевременно и в доступной форме информацию, достаточную для оценки рисков, связанных с финансовыми инструментами, и принятия инвестиционных решений;
- сообщать своим клиентам в согласованной в ходе взаимодействия форме о проведенных сделках.

Предприятия, предоставляющие услуги по операциям с ценными бумагами, не имеют права предоставлять или получать какие-либо денежные выплаты от третьих лиц, которые не являются их клиентами, в связи с выполнением своих обязательств по предоставлению услуг или дополнительных услуг по ценным бумагам, за исключением случаев, когда такие платежи производятся в интересах клиентов и улучшают качество услуг, а клиенты уведомляются в полной и ясной форме о платежах до предоставления услуги или дополнительного сервиса по ценным бумагам.

Предприятия, оказывающие услуги по ценным бумагам, обязаны собирать и хранить все сведения об оказанных ими услугах и совершенных сделках с возможностью проверки *BaFin* (§ 34 Закона о торговле).

Важнейшим принципом нормального регулирования рынка ценных бумаг, и одновременно гарантией защиты прав и законных инвесторов является информационная прозрачность рынка. В германском праве, информация не доступная широкому кругу лиц получила наименование инсайдерской.

В Законе ФРГ о торговле ценными бумагами инсайдерская торговля регламентируется главным образом параграфами 12—20, 38 и 39. По замыслу германского законодателя основной особенностью инсайдерской информации является то, что обладатель такой информации не только поставлен в преимущественное положение по сравнению с другими субъектами рынка ценных бумаг, но, что особо важно, способен существенно повлиять на цену финансовых инструментов на рынке ценных бумаг.

Именно на основе указанного критерия Закон ФРГ о торговле ценными бумагами проводит различие между инсайдерской информацией и информацией по оценке стоимости ценных бумаг, полученной исключительно на основании общедоступных фактов.

Инсайдерской информацией, согласно разделу 13, признается конкретная информация об обстоятельствах, неизвестных широкому кругу лиц, включая случаи, которые с достаточной вероятностью могут произойти в будущем, которая касается одного или нескольких эмитентов инсайдерских ценных бумаг и может, если она станет достоянием общественности, существенно повлиять на биржевую или рыночную стоимость ценных бумаг.

Инсайдерская информация должна быть такой по содержанию, что при доступе к ней компетентный инвестор учел бы извлеченную информацию при принятии инвестиционного решения. Инсайдерские операции законодательно запрещены. В частности, запрещается отчуждать инсайдерские ценные бумаги от своего или чужого имени, приобретать для другого лица, предоставлять инсайдерскую информацию другим лицам или предоставлять ее без разрешения, а также содействовать отчуждению или приобретению инсайдерских ценных бумаг.

В инсайдерском праве Германии данный запрет в отношении действий первичного инсайдера распространяется не только на совершение им операций с использованием инсайдерской информации на рынке капиталов, не только на сообщение таких фактов третьим лицам, но и на рекомендации в связи с приобретением или отчуждением инсайдерских бумаг. Вторичному инсайдеру запрещено лишь использовать инсайдерские сведения при заключении сделок с инсайдерскими бумагами за свой или чужой счет, как для себя, так и для любого другого (Закон ФРГ о торговле ценными бумагами).

Столь количественное и императивное предписание государства обусловлено исторически. В ходе восстановления немецкой экономики после Второй мировой войны,

государство было заинтересовано в привлечении частных инвесторов на рынки Германии. Соответственно, инвестиции должны быть защищены от такого рода угроз.

Эмитент финансовых инструментов обязан, согласно § 15 Закона о торговле, незамедлительно раскрывать инсайдерскую информацию, которая относится непосредственно к нему, а также передавать эту информацию для хранения в реестры компаний.

Исключения составляют случаи защиты законных интересов эмитента, отсутствие риска введения инвесторов в заблуждение, наличие гарантий конфиденциальности инсайдерской информации. В этих случаях раскрытие информации осуществляется после прекращения действия соответствующих оснований. Перед раскрытием информации эмитент должен предоставить ее руководству рынков, на которые допускаются финансовые инструменты, где торгуются производные ценные бумаги, а также *BaFin*.

Обязанность по раскрытию информации возлагается дополнительно на сотрудников эмитента. Согласно § 15а Закона о торговле, лица эмитента, осуществляющие управленческие функции, должны в течение пяти рабочих дней сообщить эмитенту и *BaFin* о собственных сделках с акциями эмитента или связанными с ними финансовыми инструментами, в частности деривативами. Эмитенты и лица, действующие по их поручению или в их интересах, должны вести реестры инсайдеров.

Если эмитент не раскрывает инсайдерскую информацию незамедлительно, то он обязан возместить реальный ущерб, причиненный третьему лицу, которое приобрело финансовые инструменты после сокрытия инсайдерской информации и все еще является владельцем финансовых инструментов на момент, когда ему стало известно об инсайдерской информации. Эмитент освобождается от ответственности, если сокрытие инсайдерской информации не явилось результатом прямого умысла или грубой неосторожности, а также если инсайдерская информация стала известна третьему лицу при приобретении или отчуждении финансовых инструментов (ст. 37b Закона о торговле).

Для выполнения задач, поставленных перед Федеральным учреждением ФРГ, Законом ФРГ о торговле ценными бумагами (§ 15—19) созданы условия информационного характера: для участников рынка установлены обязанности по обеспечению доступа к общедоступной информации и, соответственно, для контролирующих учреждений — права на истребование таковой.

Федеральный институт по надзору осуществляет контроль за тем, каким образом эмитент выполняет обязательства по опубликованию новых фактов, возникших в ходе процедурной деятельности, которые могут повлечь существенные изменения в финансовом эквиваленте эмитента или существенно изменить курс ценных бумаг на рынке. Публикация сведений производится в межрегиональном биржевом бюллетене либо по специальной электронной системе банковских учреждений ФРГ. Перед опубликованием такая информация обязательно доводится до сведения руководства бирж. Федеральное учреждение ФРГ, располагая сведениями о нарушении запретов на инсайд, содержащихся в § 14 Закона ФРГ о торговле ценными бумагами, вправе затребовать у участника рынка ценных бумаг все необходимые документы и произвести проверки. При наличии достоверной информации о преступлении, совершаемом на рынке ценных бумаг с использованием инсайдерской информации, Федеральное учреждение ФРГ передает материалы по делу в прокуратуру.

Законом ФРГ о торговле ценными бумагами установлена суровая ответственность за использование инсайдерской информации при совершении сделок на рынке ценных бумаг. Нарушитель запретов, установленных Законом, может быть привлечен к уголовной ответственности в виде лишения свободы на срок до пяти лет или оштрафован на сумму до 1,5 млн евро.

В Германии вопросы надзора за соблюдением норм инсайдерского права, а также преследования нарушителей относились до 2003 г. к компетенции Федерального ведомства по контролю за торговлей ценными бумагами.

В настоящее время названные функции осуществляет Федеральное учреждение по надзору в сфере оказания финансовых услуг (*BaFin*), а также созданный при нем Совет по ценным бумагам. Для реализации данных задач *BaFin* наделено следующими полномочиями:

- издание императивных распоряжений для исполнения участниками рынка ценных бумаг;
- запрет торговли отдельными финансовыми инструментами;
- требование от юридических и физических лиц предоставления информации, необходимой для осуществления функций по контролю, а также в случае необходимости *BaFin* может выдавать разрешение своим сотрудникам на доступ в служебные помещения и на земельные участки лиц, обязанных предоставить сведения.

Кроме того, *BaFin* может совместно с Национальным банком Германии принимать распоряжения, которые необходимы для устранения факторов, способствующих нестабильности финансовых рынков или утрате доверия к их функционированию (§ 4a Закона о торговле).

Такие распоряжения могут содержать:

- запрет на торговлю одним или несколькими финансовыми инструментами;
- временное прекращение оборота одного или нескольких финансовых инструментов на соответствующих финансовых рынках.

Подводя итог рассмотрения опыта регулирования фондовых бирж зарубежных коллег, мы естественным образом пытаемся сопоставить отдельные положения германского законодательства с отечественным законодательством. Особенно выделяется законодательство об использовании служебной (или инсайдерской) информации, что позволяет прийти к выводу о том, что действующая редакция Федерального закона «О противодействии неправомерному использованию инсайдерской информации» составлялась законодателем с учетом накопленного зарубежными рынками опыта. Однако, на сегодняшний день существуют некоторые пробелы в законодательстве, которые, по моему мнению, необходимо исправить. Этими пробелами являются:

— Отсутствие конкретного понятия служебной информации; необходимо обозначить данную конструкцию путем закрепления ее главного квалифицирующего признака;

— установить перечень ценных бумаг, сделки с которыми будут рассматриваться как сделки, совершенные с использованием служебной информации;

— четко очертить круг лиц, располагающих служебной информацией;

— расширить рамки запрета на использование служебной информации: распространить его также на предоставление рекомендаций на основе служебной информации;

— определить компетенцию Федеральной службы по финансовым рынкам в части выявления и предотвращения правонарушений, связанных с использованием служебной информации;

— предусмотреть меры ответственности за нарушение запрета на использование служебной информации, адекватные степени причиненного вреда

При этом в качестве ориентира нашему законодателю следует ориентироваться на опыт ФРГ, накопленный в данной сфере. Также следует перенять положения и структурный порядок регуляции, который в свою очередь покажет себя в российском правовом применении.

**Конопасевич Я. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Проблемы государственного и муниципального механизмов защиты прав и интересов индивидуальных предпринимателей**

**Аннотация.** В статье освещаются некоторые вопросы защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля. Акцентируется внимание на особенностях государственного надзора в сфере рекламы.

**Ключевые слова:** государственный контроль (надзор); муниципальный контроль; защита прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей; государственный надзор в сфере рекламы; антимонопольный орган.

---

Характеризуя принципы защиты прав предпринимателей в российском законодательстве, в научной литературе указано на то, что «отличаясь особым (базисным) положением в механизме защиты субъективных прав и законных интересов предпринимателей, они реализуются участниками спора по их усмотрению как способ (прием), средство и форма защиты. Обращение субъектов предпринимательской деятельности к данному инструментарию направлено на эффективность восстановления нарушенного права, достижение баланса частных и публичных интересов» [URL:[https://zakon.ru/blog/2021/07/31/perspektivy\\_antimonopolnogo\\_regulirovaniya\\_na\\_cifrovyyh\\_rynках\\_osnovnyye\\_ponyatiya\\_91045](https://zakon.ru/blog/2021/07/31/perspektivy_antimonopolnogo_regulirovaniya_na_cifrovyyh_rynках_osnovnyye_ponyatiya_91045)].

При определении вида и характера конфликтных правоотношений по осуществлению государственного контроля (надзора) и муниципального контроля нормы федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» выражают судебные и несудебные формы защиты. При актуализации способа защиты в отдельных ситуациях, связанных с правовой позицией участника правоотношения по существу спора, они выступают как приемы защиты, например несогласие с фактами, выводами, предложениями, изложенными в акте проверки, либо с выданным предписанием об устранении выявленных нарушений. Названные положения характеризуют инструментальную (процессуальную) сторону защиты прав предпринимателей.

В целом Закон дает целостное представление и регламентирует порядок организации и проведения проверок, а также нормы закона уточняют, что в отношении целого ряда названных в законе сфер другими федеральными законами могут определяться особенности организации и проведения проверок в части, касающейся вида, предмета, оснований проведения проверок, сроков и периодичности их проведения, уведомлений о проведении внеплановых выездных проверок и согласования проведения внеплановых выездных проверок с органами прокуратуры. Касается это, в частности, государственного надзора в сфере рекламы. Федеральным законом от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе» регламентированы вопросы саморегулирования в сфере рекламы, а также полномочий антимонопольного органа, порядка федерального государственного контроля (надзора) в сфере рекламы, а также ответственности за нарушение законодательства РФ о рекламе.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Предметом государственного надзора в сфере рекламы является соблюдение рекламодателями, рекламопроизводителями, рекламораспространителями обязательных требований, установленных Федеральным законом «О рекламе» и иными нормативными правовыми актами РФ в сфере рекламы.

При этом контролируемое лицо, в отношении которого приняты решения, вынесены акты и предписания или совершены действия (бездействие), вправе обжаловать такие решения антимонопольного органа, акты, предписания, действия (бездействие) его должностных лиц. Жалоба подается контролируемым лицом в уполномоченный на рассмотрение жалобы антимонопольный орган, определяемый в соответствии с п. 35 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в сфере рекламы», в электронном виде с использованием единого портала государственных и муниципальных услуг. При подаче жалобы физическим лицом жалоба должна быть подписана простой электронной подписью либо усиленной квалифицированной электронной подписью. При подаче жалобы организацией жалоба должна быть подписана усиленной квалифицированной электронной подписью.

Вопрос усовершенствования процедур организации и проведения проверок остается в числе актуальных. Оптимальной представляется ситуация, когда органы государственной власти осуществляют мероприятия контроля, используя все доступные механизмы, не ограничиваясь исключительно процедурами из Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». А применение норм об административной ответственности уполномоченными должностными лицами для своевременного пресечения противоправных действий недобросовестными хозяйствующими субъектами было бы, как кажется, гораздо более эффективным механизмом защиты законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, а также предупреждения последних. Собственно, именно на это и направлен государственный контроль (надзор), который Закон определяет как деятельность уполномоченных органов государственной власти, направленную на предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическими лицами, их руководителями и иными должностными лицами посредством организации и проведения проверок.

**Конопасевич Я. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **О некоторых особенностях и проблемах правового регулирования рынка рекламных услуг**

**Аннотация.** Автором освещаются некоторые проблемные вопросы подходов к определению сущности рекламы, рекламных услуг и проблемы правового регулирования. Приводятся различия в подходах специалистов разных наук. Акцентируется внимание на понятие «эффективность рекламы».

**Ключевые слова:** реклама; рекламные услуги; рекламная деятельность; эффективность рекламы; правовое регулирование; саморегулирование.

---

Период пандемии оказала влияние на многие сферы общественной жизни и экономики, мировой рекламный рынок не стал исключением. В текущий период рынок рекламы демонстрирует ускоренное восстановление. 1 декабря 2021 г. *GroupM* представила свой новый прогноз развития российского рекламного рынка с 2021 г. по 2025 г. Ожидается, что в следующем году общие затраты рекламодателей вырастут на 16%, до 670—680 млрд руб. Актуальный прогноза относительно увеличения ВВП в предстоящий период позволяет судить об уверенном росте отечественного рекламного рынка. Ожидается его увеличение на 16% в 2022 г. и далее ежегодно на 6—9%, достигнув 830—840 млрд руб. в 2025 г. [<https://oohmag.ru/2021/12/01/rossijskij-gynok-reklamy-yrastet-na-21-v-2021-godu/>]

Одно из самых первых российских исследований в области правового регулирования рекламной деятельности относится еще к советскому периоду и было написано в 1979 г.

Заметный вклад в разработку проблемы внесла рекламовед с юридической специализацией М. В. Баранова. В частности, исследователь дает специальную дефиницию термина «реклама» с точки зрения правового подхода: «Реклама — это особая форма юридически значимой коммуникации, оказывающая воздействие на неперсонифицированный круг лиц с целью законной популяризации и/или реализации объекта рекламирования», в котором подчеркивает юридическую составляющую феномена «реклама» и вычленяет правовые аспекты осуществления рекламной деятельности [1, стр. 519].

Некоторые ученые в своих работах отмечают не только возможность, но и необходимость «интегративного анализа... рекламного права на стыке философии, истории, филологии, социологии, политологии, психологии и в связи с проблемами информатизации общества, реального повышения роли общественного мнения, значения юридической идеологии» [2]. К исследованию разных аспектов правового регулирования рекламной деятельности обращались экономисты, политологи, социологи, филологи и философы.

Интерес к правовым вопросам рекламной деятельности представителей экономических наук объясним, поскольку реклама — коммуникативный инструмент маркетинга, а, следовательно, налагаемые законом ограничения на использование этого инструмента должны были оказаться в поле зрения ученых-экономистов.

Сегодня исследования, касающиеся правовых аспектов рекламной деятельности, в меньшей степени соответствуют существующим реалиям рекламного законодатель-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**



ства. Несмотря на то что сегодня исследованию эффективности рекламы посвящено много публикаций, единое мнение относительно формулирования понятия «эффективность рекламы», как и единый подход в методах ее определения не удалось выработать.

Важно осуществлять мониторинг средств массового влияния, чтобы контролировать и корректировать ее влияние, а также поддерживать стабильность общественных отношений и обеспечивать их гуманизацию.

Также важно эффективное построение системы саморегулирования на рынке рекламы как важнейшего элемента бизнес-регулирования, заменяющего неэффективные механизмы госрегулирования. Саморегулирование способно решать задачи не только эффективного негосударственного регулирования, но и совершенствования законодательства, способствовать развитию экономики и обеспечению интересов всех субъектов рынка, включая потребителя.

### **Литература**

1. Баранова, М. В. Право и реклама (общетеоретический аспект) : монография. — Нижний Новгород, 2010.
2. Кирилловых, А. А. Рекламное право и законодательство: система правового регулирования // Законодательство и экономика, 2012. — № 12. — С. 60—73.

**Корнеева Ю. Д.,**  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Цифровые технологии в организации управления портовой логистики**

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы, связанные с необходимостью цифровизации морских портов. Внедрение цифровых технологий в экономической и социальной сфере формирует новые задачи для субъектов транспортного пространства. Рассмотрены примеры применения цифровых технологий российских и зарубежных морских портов. Выделены преимущества, получаемые от применения цифровых решений. В заключении сделан вывод о необходимости повышения эффективности морских портов за счет цифрового взаимодействия субъектов транспортного пространства.

**Ключевые слова:** морской порт; цифровые решения; морские суда; грузооборот; инновации; инфраструктура морского порта.

---

Особое значение для судоходства имеют порты. Управление трафиком порта, обеспечение погрузочно-разгрузочных работ, безопасность людей на территории — все это задачи портовой команды, выполнение которых невозможно без использования цифровых технологий.

В связи с этим особенно важно учитывать область применения международно-правовых источников, регулирующих цифровые технологии, так как практическое применение цифровой логистики должно найти законодательное закрепление.

Сегодня морское портовое хозяйство России — это 67 морских портов, 117 речных портов.

Впервые в мире беспилотные машины для обработки контейнеров были использованы в порту Роттердам. Это произошло в 1993 г. — начало процесса цифровизации морских портов можно отнести к этому периоду.

Применение цифровых технологий позволило портам:

- повысить объем и эффективность работы по отгрузке товаров;
- сократить время пребывания судна на стоянке в порту;
- принимать большее количество судов;
- оптимизировать работу персонала;
- отслеживать местонахождение и состояние груза и др.

Современный порт — оживленное место с множеством функций. И сегодня порт Роттердам считается передовым европейским портом, в том числе в части применения цифровых решений. Так, им проводится масштабная цифровая трансформация порта («умный порт в мире») с целью приема к 2025 году автономных подключенных грузовых судов (создание детального цифрового двойника порта).

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) работает над совершенствованием структур и инфраструктуры в соответствии с изменениями в технологиях. Порт третьего поколения (по классификации ЮНКТАД) будет считаться неэффективным, если будет допускать «длинные очереди».

В Российской Федерации вопросы повышения эффективности работы и конкурентоспособности морских портов, в том числе с использованием новых технологий, повышения уровня их инновационности и на сегодняшний день являются актуальными.

Выбор и внедрение цифровых решений в деятельность морских портов — это трансформационный и сложный процесс, и одно из приоритетных направлений развития Арктической зоны до 2035 г. Минтранс России инициировал создание Единой за-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

щищенной информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса Арктической зоны Российской Федерации, которая включала функции всестороннего обеспечения грузовых и пассажирских перевозок (картографического, гидрометеорологического, навигационного и связного) всеми видами транспорта в Арктической зоне.

Задача возрождения Северного морского пути предполагает необходимость развития транспортной инфраструктуры и стимулирование роста грузопотока. Эксперты сулят ему большое будущее как едва ли не самой главной морской транспортной магистрали нашей страны, на которой ежегодно увеличивается грузооборот. Такое активное развитие СМП заставляет думать о разработке инновационных и современных решений, которые позволят пользоваться магистралью круглогодично, с минимальным ущербом для экологии и даже интерактивно.

В 2019 г. была запущена первая в мире цифровая система управления арктической логистикой. Система «Капитан» наглядно доказала свою экономическую эффективность. В перспективе «Капитан» имеет потенциал стать частью комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры для увеличения грузопотока по Северному морскому пути.

В ноябре 2020 г. на выездном заседании Совета Федерации, прошедшем в Мурманске, прозвучали предложения по цифровому развитию регионов Арктической зоны России. Среди них — создать в Арктике российскую сеть дата-центров, предоставить особые льготы ИТ-компаниям — резидентам Арктической зоны, сформировать единую цифровую платформу по развитию туризма в Заполярье, к 2030 году полностью устранить в северных регионах цифровое неравенство и т.д.

Цифровизация Арктики может стать экономически выгодным проектом.

В российских морских портах преобладают отдельные информационные технологии и/или автоматизированные системы.

Система электронного документооборота — это самая распространенная автоматизированная система, применяемая в деятельности морских портов.

Также, успешно применяются, такие системы как:

— система взаимодействия морских портов и федеральных органов исполнительной власти (например, КПС «Портал «Морской порт»). Система, работающая на основе принципов и механизмов «единого окна», обеспечивающая электронное взаимодействие всех участников процесса оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска с целью создания благоприятных условий для ускорения товарооборота через таможенную границу Евразийского экономического союза, сокращения времени при совершении таможенных операций, повышения эффективности таможенного контроля;

— система оперативного управления в деятельности контейнерных терминалов (предназначена для управления персоналом и техникой на контейнерном терминале в реальном времени с целью повышения эффективности обработки контейнеров);

— система обслуживания судов «Цифровой порт» на базе технологий блокчейна с целью перевода документооборота судна и порта в электронный вид. Блокчейн позволяет сократить время работы каждого судна на 20—60 минут. Использование технологий также позволяет снизить число спорных моментов и повысить доверие между участниками портовой деятельности, что позволит увеличить пропускную способность порта;

— система «бережливого производства (*lean*-менеджмент)». Заключается в оптимизации процессов за счет выявления и устранения скрытых потерь, обеспечения управленческой инфраструктуры, изменения образа мышления сотрудников, что в свою очередь повышает эффективность деятельности морского порта;

— системы по взаимодействию с информационными системами морских судов и с торговыми порталами по принципу одного окна;

— специализированные системы, такие как охранные системы, системы распознавания номеров контейнеров, автомобилей и железнодорожных платформ и иные системы.

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года установлена необходимость развития информационно-телекоммуникационной инфраструктуры путем устранения «цифрового неравенства» субъектов Российской Федерации, с целью ликвидации инфраструктурных ограничений, повышения доступности и качества транспортной инфраструктуры и ускорения экономического роста инновационного развития Российской Федерации.

Процессы цифровизации включают не только техническую автоматизацию, но и использование систем электронного документооборота, безбумажная технология упрощает/ускоряет взаимодействие порта с субъектами транспорта перенося в электронный формат полные цепочки документов. В феврале 2021 г. Евразийский межправительственный совет утвердил Концепцию развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств ЕАЭС, согласно которой «применение в морских пунктах пропуска цифровых технологий способствует дальнейшему развитию мультимодальных перевозок, создает новые возможности для транспортных систем государств-членов по интеграции в мировую транспортную систему, а также реализации и развитию транзитного потенциала».

Цифровизация логистических операций в портах позволит повысить их конкурентоспособность и увеличить оборот грузов, как основного фактора, способствующего экономическому развитию. Разработка единой компьютеризированной системы для портов сделает обмен документацией максимально эффективным, сократит объем данных. Цифровизация коммуникаций между всеми участниками в портах будет способствовать портовой интеграции, а также взаимодействию между портами, формируя таким образом логистические коридоры.

Оптимизация процедур портовой логистики позволит не только сократить время, необходимое для регулярного контроля запросов, но и контролировать обрабатываемые запросы в реальном времени параллельно с традиционными способами бумажного (дублирующего) протоколирования. Сохранение дублирующего протокола обеспечит большую защищенность цифрового документооборота, что в целом позволит достичь общего улучшения доступности порта и транзита транспортных средств и товаров и минимизирует затраты.

Учитывая изложенное выше, следует отметить, что выбор и внедрение цифровых решений в деятельность морских портов — это трансформационный и сложный процесс, который может быть либо разрушительным, либо переходным. Последствия перехода будут зависеть от характера бизнес-процессов, возникающих в результате адаптации технологий в данном секторе.

Также, необходимо учитывать вопросы, связанные с цифровым взаимодействием морских портов с другими субъектами транспортного пространства с целью обеспечения синхронизации их деятельности в различных аспектах: организационных, кадровых, правовых, финансовых, технологических, безопасности и других.

**Крутой Я. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
anastacy.smirnova@gmail.com

## **Проблемы привлечения контролирующих лиц к субсидиарной ответственности должников**

**Аннотация.** В статье анализируются теоретические и практические проблемы, связанные с привлечением контролирующих лиц к субсидиарной ответственности должников.

**Ключевые слова:** банкротство; ответственность; кредиторы; суд; должник; субсидиарная ответственность; судебная практика.

---

Вопросы привлечения контролирующих лиц к субсидиарной ответственности должников являются предметом пристального внимания практикующих юристов и ученых. Вследствие проводимой ими работы определены наиболее острые и значимые проблемы, связанные с применением правовых норм соответствующего института. Институт субсидиарной ответственности контролирующих должника лиц является новым в нашем законодательстве, при этом сама субсидиарная ответственность, как гражданско-правовой институт, известна еще со времен римского частного права. В законодательстве о несостоятельности (банкротстве) данный институт нашел свое воплощение в отдельной главе, а судебная практика его восприняла таким образом, что наблюдается неизменный рост привлечения контролирующих должника лиц к субсидиарной ответственности.

В этой связи, нельзя не обратить внимание на п. 1 ст. 4 ГК РФ, согласно которому у актов гражданского законодательства нет обратной силы, и они применяются только к тем отношениям, которые возникли после вступления их в силу. По смыслу приведенной нормы, при определении оснований для привлечения лица к субсидиарной ответственности в рамках дела о банкротстве следует руководствоваться законодательством, которое действовало в период совершения лицом инкриминируемых ему действий. При этом отмеченное указание закона является по своей сути процессуальным. Подобный подход к временному действию правовых норм базируется на разъяснениях высших судебных инстанций. Поэтому на практике очень важно правильно установить природу тех или иных норм банкротного законодательства: материальная она или процессуальная. Это позволит более точно ответить на вопрос о возможности применения конкретных норм к оценке обстоятельств и событий, которые произошли до вступления законодательства о банкротстве в силу.

Контролирующие должника лица характеризуются наличием реальной возможности управлять организацией-должником и давать обязательные для исполнения указания его должностным лицам. Другим сущностным признаком таких лиц является получение ими имущественной выгоды в результате незаконных или недобросовестных действий со стороны руководящих органов должника.

Так же, актуальная проблема связана с возможностью привлечения к субсидиарной ответственности в связи с не исполнением должником своей обязанности по обращению в суд с заявлением о собственном банкротстве. Относительно названной стороны рассматриваемых общественных отношений следует указать на особенности распределения бремени доказывания. Обязанность обратиться в суд с заявлением о банкрот-

---

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

стве возникает у директора организации тогда, когда он, действуя добросовестно и разумно, должен был установить наличие хотя бы одного из обстоятельств, свидетельствующих о признаках банкротства. Руководитель должника может быть освобожден от субсидиарной ответственности по указанному основанию при доказанности им следующих обстоятельств:

— в своем поведении он исходил из временного характера возникших финансовых трудностей;

— в силу своего опыта он полагал, что указанные трудности и связанные с ними обстоятельства будут в скором времени преодолены;

— им были совершены все возможные действия для устранения финансовых затруднений или минимизации негативных последствий, в том числе в рамках реализации определенного обоснованного плана.

В случае доказанности всех указанных обстоятельств директор не может быть привлечен к субсидиарной ответственности на период, пока им реализовывался план по выходу из кризиса.

Однако, в судебной практике и научной литературе до сих пор нет четких пояснений относительно способов проверки судом первой инстанции экономической обоснованности указанного выше плана, а также установления момента возникновения у должника признаков банкротства. Полагаем, что для разрешения названных вопросов может быть назначена судебная экспертиза, по результатам которой можно будет достоверно судить о том, добросовестно или недобросовестно действовал директор должника. При этом инициирование проведения данной экспертизы, должно исходить от ответчика. На основании вышесказанного можно сделать вывод, что в случае привлечения руководителя должника к субсидиарной ответственности за неподачу в суд заявления о банкротстве большое значение имеет момент, когда такое заявление должно быть подано. Исходя из требований законодательства, такой момент не будет единым для всех предприятий. Он наступает тогда, когда директор предприятия осознал критичность возникшей ситуации, которая может привести к наступлению банкротства.

**Крутой Я. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

### **Перспективы совершенствования законодательства о субсидиарной ответственности при банкротстве**

**Аннотация.** В статье анализируются теоретические и практические проблемы, связанные с привлечением контролирующих лиц к субсидиарной ответственности должников.

**Ключевые слова:** банкротство; ответственность; кредиторы; суд; должник; субсидиарная ответственность; судебная практика.

---

В настоящее время в целях защиты прав кредиторов и должника в делах о банкротстве появилось много законодательных новелл, касающихся института субсидиарной ответственности руководителя должника. Институт субсидиарной ответственности единоличного исполнительного органа должника является одним из действенных правовых инструментов защиты законных прав и интересов кредиторов и самого должника в рамках российской правовой системы. В последние годы в Российской Федерации законодательство о банкротстве претерпело многочисленные изменения. Так, нормы о привлечении руководителя должника к субсидиарной ответственности получили детальное регулирование в новой гл. III.2 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)».

В связи с запутанностью законодательства о банкротстве, включая институт субсидиарной ответственности, большое значение для формирования трендов и возможных перспектив развития института имеет судебная практика высших судебных инстанций. Зачастую результаты толкований спустя какое-то время становятся частью законодательства. Поэтому следует внимательнее присмотреться к практике Верховного Суда РФ в отношении рассматриваемого института. В последние несколько лет Верховный Суд РФ существенно изменил правоприменительную практику в сфере банкротства. К числу животрепещущих вопросов, которые рассматривались ВС РФ, можно отнести толкование критериев, по которым можно принять решение о привлечении к субсидиарной ответственности, а также путей проверок наличия оснований для применения названной санкции. В целом практика последних лет, по замечаниям специалистов, направлена на расширение сферы применения субсидиарной ответственности к контролирующим должника лицам.

Институт субсидиарной ответственности контролирующих должника лиц не является факультативным способом удовлетворения имущественных притязаний кредиторов в условиях отсутствия имущества у основного должника. Признание организации банкротом и начало реализации ее имущества в ходе конкурсного производства не отменяет действие общеправового принципа имущественной обособленности юридического лица и его участников. Рассматриваемый институт является как раз способом преодоления данной обособленности, обставленным определенным набором условий. Однако практика Верховного Суда РФ в исследуемом аспекте позволяет сделать следующие выводы:

- 1) увеличение перечня лиц-субъектов субсидиарной ответственности;
- 2) введение новых неопровержимых презумпций;
- 3) перераспределение бремени доказывания между сторонами по делу.

---

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

В целом, институт субсидиарной ответственности контролирующих лиц весьма прогрессивный шаг для защиты интересов добросовестных кредиторов, поскольку он направлен на предотвращение использования конструкции юридического лица и ограниченной ответственности его участников вопреки интересам экономического оборота. В случае, когда все же недобросовестным лицам удалось нарушить интересы кредиторов, последние могут использовать исключительную меру в виде субсидиарной ответственности контролирующих лиц. Реформа субсидиарной ответственности, начало которой было положено в 2009 г. принятием Федерального закона от 28 апреля 2009 г. № 73-ФЗ, подошла, судя по всему, к своему логическому завершению. Однако ряд доктринальных вопросов остается в юридической литературе и по сей день. Один из таких вопросов — вопрос о правовой природе субсидиарной ответственности контролирующих лиц. Законодатель именует ответственность контролирующих лиц как субсидиарную. Однако в чистом виде субсидиарной ее назвать не представляется возможным, прежде всего, в силу того, что контролирующее лицо скорее отвечает за свои собственные правонарушения, нежели за действия должника. В таком случае имеются все основания утверждать, что эта ответственность скорее деликтная, нежели субсидиарная.



**Кузнецов К. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
k0nst4nt1n97@mail.ru

## **Характеристика государственной регистрации коммерческой организации и действия после регистрации**

**Аннотация.** В статье проводится исследование общей характеристики государственной регистрации коммерческой организации.

**Ключевые слова:** государственная регистрация коммерческих организаций; юридическое лицо; создание юридического лица.

---

В большинстве правовых систем, в том числе и в российском праве, на сегодняшний день стало закрепление регистрационного порядка. Данная система предполагает момент создания юридического лица, в том числе и коммерческой организации, с момента его регистрации в уполномоченном на то органе.

В российском праве юридически значимым фактом для определения момента создания коммерческой организации является момент записи в единый государственный реестр юридических лиц (далее — ЕГРЮЛ), поскольку в данный момент организация начинает существовать в качестве субъекта права (ст. 51 ГК РФ).

После перехода России к рыночной экономике уведомительный (нормативно-явочный) порядок стал основным способом создания коммерческих организаций. Переход к рыночной экономике потребовал от государства изменения формы участия в создании юридических лиц. Поэтому был определен минимальный набор условий, которым должна соответствовать коммерческая организация на стадии создания.

Суть рассматриваемого способа состоит в том, что лицо, заинтересованное в создании организации, должно только принять решение о ее создании, составить и утвердить документы, которые станут основанием деятельности организации, а также направить заявление о регистрации юридического лица в уполномоченный орган.

Разрешительный порядок создания коммерческой организации предполагает необходимость получения разрешения государства на создание юридического лица.

В то же время нормативно-явочный порядок оставляет за государством возможность контроля допуска к деятельности в сфере предпринимательства лиц, получивших специальное разрешение, о чем свидетельствуют положения Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Распорядительный порядок в отношении создания коммерческих организаций в настоящее время применим к государственным и муниципальным унитарным предприятиям. Например, согласно ст. 114 ГК РФ унитарное предприятие создается от имени публично-правового образования, основанием для его создания является соответствующее решение государственного органа либо органа местного самоуправления.

Применительно к коммерческим организациям выделяют кредитные организации. Так, в соответствии с Федеральным законом от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности» решение о регистрации кредитной организации принимает Банк России, а внесение сведений в ЕГРЮЛ о создании кредитной организации возможно только при наличии решения Банка России.

Для создания юридического лица, в том числе, коммерческой организации, в обязательном порядке должны быть пройдены такие этапы, как принятие решения о созда-

---

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

нии организации заинтересованными лицами, оформление учредительных документов, а также предоставление этих документов в уполномоченный орган, которым является налоговая инспекция, для принятия решения о внесении записи в ЕГРЮЛ о создании юридического лица.

Следует согласиться с мнением, которое высказывается в научной литературе, согласно которому возникновение юридического лица возможно как первоначальное (учреждение), а также в результате реорганизации других юридических лиц. Представляется, что данное мнение в большей степени применимо к коммерческим организациям.

Также данная позиция имеет не только научное, но и практическое значение, поскольку первоначальное учреждение коммерческой организации не влечет какой-либо ответственности по долгам учредителей.

Возникновение юридического лица основано на юридическом составе, в который включают решение о создании организации, составление учредительного документа, внесение записи в ЕГРЮЛ. В отношении отдельных видов коммерческих организаций законодательством могут быть предусмотрены дополнительные основания, а также требования к содержанию перечня документов.

Действующая редакция ст. 52 ГК РФ закрепила общее правило, в соответствии с которым все юридические лица действуют на основании устава, который утверждается учредителем. Исключение составляет хозяйственное товарищество, которое действует на основании учредительного договора, данный договор заключается учредителями, к нему применяются правила ГК РФ, установленные для устава.

Кроме того, действующая редакция ГК РФ допускает возможность использования организацией типового устава, форма которого утверждена уполномоченными государственными органами. При этом порядок утверждения устава устанавливается законодательством о регистрации юридических лиц.

Современный гражданский оборот закладывает в основу коммерческой организации волю учредителя. В литературе высказывается мнение о том, что закрепление типового устава подменяет частноправовое регулирование публично-правовым порядком, а типовой устав рассматривается в качестве некоего нормативного акта, которым регулируется правовое положение определенных юридических лиц. Это связано с тем, что гражданское законодательство допускает случаи деятельности учреждения только на основании утвержденного учредителями или уполномоченным органом типового устава.

Однако с данным мнением нельзя полностью согласиться, так как законодатель не обязывает применять типовой устав, а лишь допускает возможность его применения, что не позволяет говорить о распространении публично-правового порядка в регулировании деятельности по созданию юридического лица, в том числе, коммерческой организации.

Кроме того, ст. 50.1 ГК РФ предусматривает возможность установления требований к решению о создании юридического лица в специальных нормативных актах. Что касается коммерческих организаций, то речь идет о специальных федеральных законах, которыми регулируется порядок создания, деятельности и ликвидации определенного вида коммерческой организации.

Так, в соответствии со ст. 11 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» установлено, что решение об учреждении общества принимается на общем собрании учредителей, а если учредитель один — единолично. Кроме названных в ст. 50.1 ГК РФ требований решение о создании общества должно содержать результаты голосования по вопросам фирменного наименования, места нахождения общества, а также об избрании ревизора или образовании ревизионной комиссии, если данные органы предусмотрены уставом. При этом решение в части устава и по-

рядка формирования уставного капитала должно быть принято учредителями единогласно.

Учредительным документом общества является устав, утвержденный учредителями либо типовой устав, утвержденный органами исполнительной власти, наделенными соответствующими полномочиями, на практике таким органом является Правительство РФ либо министерства или ведомства.

В течении трех дней с момента утверждения типового устава он направляется в налоговый орган для размещения на официальном сайте. При этом вступление в силу нормативного правового акта об утверждении устава ограничено минимальным сроком — пятнадцать дней с момента официального опубликование, иной срок может быть установлен нормативным актом. Такой же порядок предусмотрен для внесения изменений в типовой устав.

Если учредителями общества при регистрации принято решение о том, что общество будет осуществлять свою деятельность на основании типового устава, соответствующие сведения должны быть предоставлены в государственный орган, которым осуществляется регистрация в установленном законом порядке.

Если говорить об уставе, который утверждается учредителями общества, то он должен содержать следующие пункты:

- полное, а также сокращенное наименование организации и сведения о месте нахождения;
- полное сокращенное фирменные наименования общества;
- сведения о составе органов управления обществом, а также сведения о компетенции данных органов. Также в устав включаются сведения о вопросах, решение которых включено в исключительную компетенцию общего собрания;
- сведения о порядке принятия решений органами общества, в том числе сведения о тех вопросах, по которым решения принимаются единогласно либо квалифицированным большинством голосов;
- размер уставного капитала;
- права и обязанности учредителей и участников общества;
- сведения о наличии или отсутствии права на выход из общества, а также порядок и последствия выхода в том случае, если он допускается;
- порядок перехода доли или ее части в уставном капитале к другому лицу;
- порядок хранения документов, а также порядок предоставления обществом информации участникам, а также другим лицам;
- в устав могут быть включены иные положения, если они не противоречат действующему законодательству.

Что касается такого вида коммерческих организаций, как акционерные общества, требования к подготовке документов для государственной регистрации установлены ст. 9—11 Федерального закона «Об акционерных обществах». Решение об учреждении общества также принимается учредительным собранием или единолично в случае, когда общество организуется одним учредителем.

В решении об учреждении обязательно должны содержаться результаты голосования, которое проводилось по вопросам учреждения общества, решение по поводу утверждения устава, избрания органов управления, ревизора или ревизионной комиссии, утверждении регистратора акционерных обществ. При этом решение должно быть принято единогласно по вопросам учреждения, устава, денежной оценки ценных бумаг, а также иного имущества и прав, которые вносятся в оплату акций.

Кроме того, между учредителями акционерного общества должен быть заключен письменный договор о создании, в котором определяется порядок осуществления деятельности по учреждению, категории акций и их типы, размер уставного капитала, по-

рядок его оплаты, права и обязанности учредителей. Действие договора прекращается после истечения срока оплаты акций.

В том случае, если общество учреждается одним учредителем, решение определяет размер уставного капитала, а также категории акций, порядок и размер их оплаты.

Учредительным документом акционерного общества является устав, требования которого обязательны для исполнения акционерами и органами общества. В уставе акционерного общества должны содержаться такие сведения как:

- полное и сокращенное наименование, место нахождения общества;
- количество акций, их номинальную стоимость и категории, а также типы привилегированных акций;
- права владельцев акций каждой категории;
- размер уставного капитала;
- структуру органов управления акционерного общества, их компетенцию, порядок принятия решений органами управления;
- порядок подготовки общего собрания акционеров и порядок его проведения, указание на те вопросы, решение которых принимается единогласно или квалифицированным большинством голосов;
- другие положения, которые предусмотрены законодательством.

Нормы ст. 11 Федерального закона «Об акционерных обществах» закрепляют особенности требований, которые предъявляются к уставу публичного и непубличного акционерного общества. Так, устав непубличного общества может устанавливать ограничения количества акций, которые принадлежат одному акционеру, суммарную стоимость акций, максимальное число предоставленных одному акционеру голосов.

Для устава непубличного общества обязательным является включение сведений о публичном статусе общества; наличие в структуре органов управления совета директоров, его компетенцию.

Порядок учреждения полного товарищества и товарищества на вере установлен нормами гл. 4 ГК РФ. В соответствии с ними, документом который составляется при учреждении товарищества и который является учредительным документом товарищества, назван учредительный договор, который подписывается всеми участниками.

Сведения, которые должны содержаться в учредительном договоре, перечислены в п. 4 ст. 52 ГК РФ. К ним относятся сведения о наименовании товарищества, его организационно-правовой форме, месте нахождения, порядке управления деятельностью. Кроме того, ст. 68, 83 ГК РФ устанавливают дополнительные требования к учредительному договору товарищества. Это указание на состав и размер складочного капитала, порядке изменения долей участников в складочном капитале, сведения о размере, составе, а также порядке и сроках внесения вкладов участниками товарищества, об ответственности за нарушение участниками обязанности по внесению вкладов.

Порядок создания крестьянского (фермерского) хозяйства (далее — КФХ) определен в ст. 86.1 ГК РФ.

Создание КФХ допускается только физическими лицами. Учредительным документом, необходимым для составления и предъявления для государственной регистрации, в КФХ является соглашение о создании фермерского хозяйства. Однако такое соглашение не требуется, если учредителем является один гражданин.

В указанное соглашение должны быть включены следующие сведения:

- о членах КФХ;
- о признании одного из членов фермерского хозяйства его главой, полномочиях главы хозяйства;
- о порядке управления фермерским хозяйством;
- о правах и обязанностях лиц, которые являются членами КФХ;

- о порядке формирования имущества КФХ, а также порядке пользования, владения и распоряжения данным имуществом;
- о порядке включения в члены КФХ и порядке выхода из него;
- о порядке распределения доходов, полученных в ходе деятельности фермерского хозяйства, а также распределении полученной продукции и плодов.

Обязательным требованием, в котором состоит особенность КФХ, является приложение к соглашению в обязательном порядке документов о том, что участники являются родственниками.

Кроме того, в соглашение могут быть включены иные условия и сведения, которые не противоречат гражданскому законодательству.

Деятельность такой коммерческой организации как потребительский кооператив, кроме норм ГК РФ, регулируется Федеральным законом от 8 мая 1996 г. № 41-ФЗ «О производственных кооперативах». В соответствии со ст. 4, 5 указанного Закона кооператив может быть образован решением учредителей. Для образования кооператива достаточно пяти членов, не менее. При этом членами кооператива могут быть физические лица.

Учредительным документом кооператива является устав, который утверждается общим собранием и в обязательном порядке включает в себя наименование, слова «артель» или «производственный кооператив».

Также устав кооператива должен включать сведения о фирменном наименовании, месте нахождения, размер и условия внесения паевых взносов, об ответственности за невнесение паевых взносов, о характере участия членов кооператива в его деятельности, а также об ответственности по личному участию. Кроме того, устав кооператива должен содержать сведения о порядке распределения прибыли и убытков, размере и условиях наступления субсидиарной ответственности членов кооператива по долгам, о составе органов управления и их компетенции, о порядке принятия решений органами управления кооператива, о порядке выплаты стоимости имущества лицу, которое прекратило членство в кооперативе, а также другие условия и сведения, необходимые для деятельности кооператива.

Унитарное предприятие занимает особое положение в системе коммерческих организаций, в первую очередь, в силу специфического субъектного состава учредителей. Так, учредителем унитарного предприятия в соответствии с Федеральным законом от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» может выступать Российская Федерация или ее субъекты, а также муниципальные образования (ст. 8). Решение о создании унитарного предприятия принимается государственными органами соответствующего уровня, а также органами местного самоуправления, в соответствии с определяющими их компетенцию актами.

Решением Правительства РФ, правительства субъекта РФ, учреждается федеральное казенное предприятие. Решением органа местного самоуправления учреждается муниципальное казенное предприятие.

В решении об учреждении унитарного предприятия должны быть определены предмет и цель деятельности предприятия. На стадии принятия решения о создании унитарного предприятия Правительством РФ, уполномоченными государственными органами субъектов РФ или органами местного самоуправления определяется порядок определения состава имущества, которое закрепляется за унитарным предприятием на праве оперативного управления или хозяйственного ведения, порядок утверждения устава, порядок заключения контракта с руководителем унитарного предприятия, стоимость имущества в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.

Учредительным документом унитарного предприятия является устав, который утверждается уполномоченными государственными органами федерального уровня или субъектов РФ, а также органами местного самоуправления. В устав унитарного

предприятия должны быть включены: полное и сокращенное фирменное наименование; место нахождения; цели, виды и предмет деятельности; органы, которые осуществляют полномочия собственника; наименование органа управления предприятия, порядок назначения его на должность и заключения с ним трудового договора; перечень фондов, которые создаются унитарным предприятием, а также порядок формирования и использования этих фондов.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что порядок регистрации коммерческих организаций определен в основном Федеральным законом «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», а также принятым в соответствии с ним приказом налогового органа. Несмотря на достаточно полную регламентацию порядка подачи документов и проведения регистрации законодательство содержит некоторые пробелы.

**Кузнецов К. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Основания прекращения деятельности коммерческих организаций в порядке ликвидации**

**Аннотация.** Правовое положение коммерческой организации в качестве субъекта гражданского оборота предполагает не только порядок и основания ее возникновения либо изменения, но и порядок и основания прекращения. Действующая редакция ст. 61 ГК РФ предусматривает, что ликвидацией юридического лица является его прекращение, при котором права и обязанности организации не переходят к другим лицам в порядке универсального правопреемства. В статье проводится исследование оснований прекращения деятельности коммерческих организаций в порядке ликвидации.

**Ключевые слова:** прекращение деятельности коммерческих организаций; юридическое лицо; прекращение юридического лица; ликвидация.

---

Понятие ликвидации юридического лица раскрывается в ст. 61 ГК РФ посредством определения юридических последствий. В то же время в указанной норме не раскрывается в полной мере сущность ликвидации, как правового явления. Ликвидация — это сложный юридический процесс.

В литературе высказывается мнение о том, что, ликвидация по сути, представляет собой отдельный юридический факт. С данной позицией нельзя согласиться, поскольку в ликвидацию юридического лица включено множество юридических фактов, имеющих различную природу. К таким юридическим фактам можно отнести решения органов управления организации, юридически значимые сообщения, сделки, административные акты и др.

Поэтому прекращение юридического лица можно назвать целью ликвидации, результатом, который достигается после внесения в ЕГРЮЛ соответствующей записи. Здесь следует отметить, что в настоящее время в российском законодательстве отсутствует целостная концепция прекращения коммерческой организации.

Статья 61 ГК РФ содержит определение ликвидации юридического лица, которое используется в законодательстве и практике. Например, ст. 92 ГК РФ и ст. 57 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» устанавливают правило, согласно которому общество может быть ликвидировано в добровольном порядке единогласным решением участников.

Основанием для ликвидации коммерческой организации является соответствующее решение. При этом решение должно быть принято добровольно, при отсутствии внешнего давления. При этом ГК РФ не содержит норм, в которых бы решение о ликвидации коммерческой организации регламентировалось более подробно. Такая конкретизация может содержать в специальных федеральных законах либо уставе коммерческой организации.

В качестве субъектов принятия решения о ликвидации коммерческой организации законодательством названы учредители, участники, а также уполномоченный орган юридического лица, в зависимости от специфики определенной организационно-правовой формы юридических лиц. Например, в соответствии со ст. 35 Федерального закона «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» решение о

---

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

ликвидации предприятия принимает учредитель, который является собственником имущества, переданного организации.

В корпоративных коммерческих организациях решение о ликвидации принимается участниками соответствующей корпорации в установленном законом и учредительным документом порядке, таким правом может быть наделен орган управления. Так, согласно ст. 65.3 ГК РФ высшим органом корпорации является собрание участников. Иное может быть закреплено в ГК РФ или другим законом.

Вопрос о ликвидации корпоративной организации, о назначении ликвидатора или ликвидационной комиссии, утверждении ликвидационного баланса является предметом исключительной компетенции высшего органа. Например, согласно ст. 104 ГК РФ АО в добровольном порядке может быть ликвидировано решением общего собрания, которое является высшим органом акционерного общества. То есть, например, для ООО добровольной является ликвидация, основанная на решении участников общества или органа управления. АО, в соответствии со ст. 104 ГК РФ и ст. 21 Федерального закона «Об акционерных обществах» может быть ликвидировано и в отсутствие единого решения акционеров.

Следует отметить, что в некоторых случаях согласия участников коммерческой организации недостаточно для ликвидации. Например, согласно ст. 15.2 Федерального закона «О рынке ценных бумаг» при наличии облигаций специализированного общества с неисполненными облигациями добровольная ликвидация данного общества осуществима лишь с согласия владельцев облигации.

На основании уведомления налоговый орган вносит запись о нахождении организации в процессе ликвидации в ЕГРЮЛ. С момента внесения данной записи для ликвидируемой организации наступают следующие последствия:

- в учредительные документы не допускается внесение изменений;
- ликвидируемая организация не может участвовать в качестве учредителя в другом юридическом лице;
- не допускается реорганизация юридических лиц, участником которых является ликвидируемая организация.

Одним из основных вопросов, которые стоят перед ликвидационной комиссией, является выявление кредиторов ликвидируемой организации. Ликвидационная комиссия с этой целью публикует в средствах массовой информации сведения о ликвидации, а также уведомляет кредиторов о ликвидации юридического лица в письменной форме.

Похожее регулирование устанавливает ст. 58 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью», где также распределена очередность выплат из стоимости оставшегося после ликвидации имущества.

Коммерческая организация считается прекратившей существование с момента внесения соответствующей записи в ЕГРЮЛ. При этом для государственной регистрации прекращения юридического лица в налоговый орган должны быть представлены следующие документы:

- заявление о государственной регистрации по форме, утвержденной Приказом;
- ликвидационный баланс;
- документ, подтверждающий уплату государственной пошлины;
- документ, которым подтверждается предоставление в Пенсионный фонд РФ сведений об учете в системе обязательного социального страхования.

В рамках рассматриваемой темы следует остановиться на порядке ликвидации коммерческих организаций не в добровольном порядке. Одним из оснований ликвидации может являться судебное решение. Основанием для вынесения решения суда о ликвидации коммерческой организации, в соответствии с законодательством. Являются следующие иск государственного органа или органа местного самоуправления:



- по требованию о признании государственной регистрации юридического лица недействительной;
- при осуществлении организацией деятельности в отсутствие специального разрешения, необходимого в предусмотренных законом случаях;
- при осуществлении организацией деятельности, запрещенной законодательством или с неоднократным нарушением нормативных правовых актов;
- при достижении организацией цели, ради которых она была создана, если деятельность организации становится невозможной либо существенно затрудняется;
- в других случаях, предусмотренных законом.

Процесс ликвидации компании осуществляется в несколько этапов.

Этап 1. Принятие решения о ликвидации. Подготовка и подача документов о начале процедуры ликвидации компании. В течение трех дней с момента принятия решения о ликвидации необходимо уведомить ИФНС (подп. 4 п. 2 ст. 23 НК РФ) и фонды о принятом решении — ликвидации:

- Инспекция ФНС России по форме С-09-4;
- Фонд социального страхования РФ в свободной форме;
- Пенсионный фонд РФ в свободной форме;

Этап 2. Публикация сообщения о ликвидации общества в журнале «Вестник государственной регистрации». Публикация в «Вестнике» должна быть дважды:

- после принятия решения о ликвидации;
- не ранее чем через месяц после первой публикации.

Этап 3. Уведомление кредиторов о ликвидации. Организация обязана уведомить всех кредиторов, существующих на момент принятия решения о ликвидации, о начале процедуры ликвидации в письменном виде в течение 5 рабочих дней с момента внесения записи в ЕГРЮЛ о начале процедуры ликвидации. У Организации должны остаться доказательства уведомления. Это могут быть заказные письма с уведомлением о вручении, либо, если уведомления вручались курьерской службой, подпись лица, получившего уведомление.

Этап 4. Выездная налоговая проверка. Выездная проверка может быть проведена налоговой инспекцией (ст. 89 НК РФ) и внебюджетными фондами (.).

Этап 5. Сдача промежуточного ликвидационного баланса. Документы на утверждение промежуточного ликвидационного баланса подаются не ранее, чем через 2 месяца после второй публикации в «Вестнике» (п. 1 ст. 63 ГК РФ).

Этап 6. Сдача ликвидационного баланса. При процедуре ликвидации компании необходимо активное сотрудничество бухгалтера ликвидируемой компании.

Кроме описанной выше процедуры ликвидации гражданским законодательством предусмотрена специальная процедура прекращения недействующей организации, которая формально является ликвидацией.

Данная процедура в качестве завершения предусматривает исключение юридического лица из ЕГРЮЛ, что влечет за собой наступление правовых последствий, которые предусмотрены гражданским законодательством для ликвидированных организаций.

Подробно данный вопрос урегулирован ст. 64.2 Федерального закона «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей». Необходимость включения в закон данной нормы обоснована в пояснительной записке к проекту соответствующего федерального закона. Так, введение упрощенного порядка ликвидации юридических лиц приводит к сокращению материальных и временных затрат, которые неизбежны при ликвидации юридического лица в судебном порядке.

Организация признается фактически прекратившей деятельность в том случае, если в течении двенадцати месяцев до момента внесения записи об исключении юридическим лицом не представлены документы отчетности, а также не осуществлялись операции по банковским счетам.

Другие признаки не имеют правового значения для признания юридического лица недействующим. Данный вывод соответствует судебной практике, которая складывается при оспаривании заинтересованными лицами решений налогового органа.

Наравне с ликвидацией коммерческой организации в добровольном порядке достаточно распространенным и сложным является порядок ликвидации организации в процессе банкротства, которому будет посвящен следующий параграф.

Изложенные выше положения, позволяют сделать следующие выводы. Ликвидацией юридического лица является его прекращение, при котором права и обязанности организации не переходят к другим лицам в порядке универсального правопреемства. В соответствии с ГК РФ неисполнение или ненадлежащее исполнение участниками юридического лица обязанностей по ликвидации позволяют заинтересованному лицу обратиться в суд с требованием о ликвидации организации и назначении с этой целью арбитражного управляющего. Представляется, что приведенная правовая норма не является достаточно полной — правильным было бы внесение следующих изменений для коммерческих организаций: невозможность принятия решения о ликвидации организации без принятия решения о назначении ликвидатора или ликвидационной комиссии, либо возложении соответствующих полномочий на органы управления.

**Кулешина М. В.**,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
mas.puchkova@yandex.ru

## **Последствия коррупционной деятельности в российских коммерческих организациях**

**Аннотация.** В настоящее время коммерческие организации с целью получения выгоды, во избежание издержек, облегчения стадии прохождения различных проверок и организационных вопросов, часто обращаются к коррупционной деятельности. Коррупционная деятельность в конечном счете порождает потерю конкурентоспособности и снижению финансовой стабильности коммерческой организации, но и также подрывает экономическое благополучие страны в целом. В статье сделан вывод о необходимости дальнейшего комплексного изучения влияния коррупции, а также внесены предложения по дальнейшей модернизации законодательства в области коррупции.

**Ключевые слова:** коррупция, коммерческая организация, коррупционные отношения, противоправные действия, противодействие коррупции, взятка.

---

Сегодня на всей территории РФ предпринимаются значительные меры по установлению таких законодательных норм, которые позволили бы максимально предотвратить злоупотребление различными субъектами своих прав, соответственно обеспечивая защиту прав и свобод человека и гражданина. То есть государство должно быть тем правовым и, что более важно, регулирующим звеном, обеспечивающим необходимый баланс в обществе, при котором любой гражданин России мог бы чувствовать себя защищенным от любых неправомерных посягательств на его права.

Однако, на сегодняшний день, в нашей стране и во всем мире существует множество явлений, которые, несмотря на упорную, многолетнюю борьбу с ними, остаются серьезной, неискорененной, социальной проблемой. К одному из таких явлений относят коррупционную деятельность. Коррупцию следует рассматривать, как явление, которое широко встречается в деятельности государственных органов, правоохранительных органов, а также коммерческих и иных организаций.

Коррупция — противоправное общественное явление, оказывающее влияние на всю национальную и экономическую безопасность государства. Последствия от коррупционной деятельности достаточно серьезны: неэффективное и несправедливое распределение материальных и нематериальных благ, снижение эффективности деятельности отдельных государственных и негосударственных органов, замедление темпов экономического роста. Именно поэтому, борьба с проявлениями коррупции — одна из самых острых проблем политического и социально-экономического развития в современной России.

В настоящее время такое явление, как коррупция, охватывает фактически все сферы общественной жизни современного общества, в том числе и коммерческие организации. Современная правовая наука рассматривает различные подходы к понятию «коррупция». Однако под коррупцией в коммерческих организациях следует понимать незаконное использование лицом своего должностного положения вопреки законным интересам организации с целью получения благ для себя или третьих лиц.

Деятельность любой, даже небольшой, коммерческой организации в современных условиях хозяйствования является достаточно сложным процессом, который постоян-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Т. С. Эфендиев**.

но подвержен различным внешним факторам, препятствующим стабильному функционированию компании. То есть ежедневно коммерческим организациям приходится сталкиваться с множеством задач — решением различных сложных организационных вопросов, правовыми и экономическими проблемами, техническими вопросами. Зачастую, именно для того, чтобы получить выгоду, избежать издержек, облегчить стадии прохождения различных проверок и организационных вопросов, компании обращаются к коррупционной деятельности.

Коррупция в коммерческой организации может проявляться с следующих форм:

- подкуп органов власти и проверяющих органов для получения какого-либо преимущества для коммерческой организации;
- осуществление подкупа одним субъектом хозяйствования другого;
- дача (или получение) взятки руководителем или сотрудником коммерческой организации, для того чтобы заполучить необходимую информацию, или услугу.

Однако, в конечном счете, именно вышеприведенные действия подрывают репутацию коммерческой организации и сказываются на ее благополучии. Коррупция — одна из главных угроз экономической безопасности, как страны, так и отдельно взятого субъекта хозяйствования. За период функционирования специализированных подразделений по борьбе с коррупцией в органах прокуратуры выявлено более 4 млн противоправных действий в области нарушений коррупционного законодательства. Так, за 2020 г., по данным Следственного комитета, органами прокуратуры изучено более 1 300 000 нормативных правовых актов и их проектов, в которых выявлено свыше 70 000 коррупциогенных факторов, около 200 тыс. нарушений антикоррупционного законодательства, в том числе и в сфере ведения бизнеса [<https://genproc.gov.ru/> (дата обращения: 15 августа 2022 г.)].

При этом, несмотря на проводимый государством надзор, в ряде случаев ответственность за совершенные противоправные действия коммерческой организацией остаются безнаказанными, поскольку, как правило, ответственность несет только лицо, обладающее соответствующими распорядительными полномочиями, между тем ряд соучастников не привлекается в уголовной ответственности, ввиду того, что их деяния не подпадают фактически ни под один состав преступления, предусмотренный законодательством РФ. Именно поэтому в настоящее время установление ответственности субъекта хозяйствования за совершенные коррупционные действия остается нерешенным вопросом.

К последствиям коррупционных проявлений, совершенных коммерческими организациями, следует отнести:

- рост теневой экономики. Такая ситуация приводит к ослаблению государственного бюджета из-за уменьшения налоговых поступлений. В итоге, государство теряет финансовые рычаги управления экономикой, обостряются социальные проблемы из-за невыполнения бюджетных обязательств, снижается уровень финансовой безопасности государства. По данным Министерства внутренних дел, обороты теневой экономики в настоящий момент в России составляют не менее 40% ВВП [<https://xn--b1aew.xn--p1ai/> (дата обращения: 15 августа 2022 г.)];
- нарушение конкурентных механизмов рынка. Примером служит ситуация, когда в выигрыше оказывается тот, кто смог получить преимущество за взятку;
- предприниматели вынуждены тратить свое рабочее время на переговоры с коррумпированными государственными служащими;
- денежные средства, которые привлекаются с помощью взяток, зачастую выбывают из экономического оборота и оседают в форме накоплений, сбережений, недвижимости за рубежом;
- в ущерб эффективным, поддерживаются малопродуктивные проекты. В итоге получают работу нерезультативные подрядчики, финансируются завышенные сметы;

— квалифицированные кадры покидают государственную службу (которые не принимают систему взяток и откатов);

— происходит деформация структуры расходов государства. Причина данного явления кроется в том, что нечестные чиновники направляют государственные ресурсы в сферы деятельности, где строгий контроль затруднителен, а следовательно больше возможностей вымогать взятки;

— растут расходы предпринимателей.

Борьба с коррупцией является одним из специальных направлений правовой политики государства. основополагающими составляющими противодействия коррупции являются: деятельность по предупреждению коррупции, в том числе по выявлению и последующему устранению ее причин, деятельность по выявлению, предупреждению, пресечению, раскрытию и расследованию коррупционных правонарушений, а также по минимизации и (или) ликвидации их последствий.

Основные направления предупреждения коррупции в современном российском обществе можно разделить на две группы, в первую из которых входят меры воздействия на ее структуру, динамику, причины и условия. Вторую группу образует воздействие в отношении отдельных организаций, совершивших или намеревающихся совершить конкретное коррупционное преступление или правонарушение, направленное на достижение ими какой-либо цели.

При этом, безусловно, самый эффективный путь противодействия коррупции — устранения причин, ее порождающих. Однако, в практической деятельности устранить данные причины быстро не так просто, это достаточно сложный и трудоемкий процесс. Именно поэтому, в первую очередь, для минимизации коррупционных проявлений нужны серьезные экономические, политические реформы. Превентивное влияние в области антикоррупционной деятельности государства имеет эффективно разработанная и реально приносящая результаты нормативная база. Любая антикоррупционная политика представляет собой систему правовых, организационных, экономических и иных мер, которые позволяют не только минимизировать последствия, но и предотвратить различные правонарушения в сфере нарушений антикоррупционного законодательства.

Также к важному направлению антикоррупционной политики следует отнести также совершенствование механизма за контролем и распределением бюджетных средств. Так, многие коммерческие организации вовлечены в процесс выполнения государственных и муниципальных заказов и именно отсутствие контроля за действиями должностных лиц как коммерческих организаций, так и должностных лиц государственных органов при осуществлении взаимодействия между ними создает благоприятные условия для развития коррупции. Коррупция в рассматриваемой сфере приносит наиболее существенные последствия для всей экономической системы Российской Федерации, поскольку в данном случае происходит посягательство на правомерное распределение и использование бюджетных средств.

Таким образом, коррупция дает возможность виновникам избежать юридической ответственности за совершенные правонарушения. Такая ситуация влияет не только на репутацию самой компании, но и на экономическое благополучие страны в целом, порождает беззаконие и безнаказанность. Подобная ситуация остается и будет продолжаться оставаться приоритетной проблемой, взаимосвязанной с коррупцией, на решение которой должно быть потрачено достаточное количество сил и времени, поскольку борьба с этим явлением должна быть комплексная и многоаспектная. Противодействие коррупции должно совершаться не только на государственном уровне, правоохранительными органами, как принято считать, но и активно должны вести борьбу с коррупционными проявлениями институты гражданского общества, коммерческие организации и физические лица в пределах их полномочий.

**Леонов Д. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Понятие и правовые основы государственного управления железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** Целью государственного управления в области железнодорожного транспорта является своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей населения и общественного производства в перевозках и потребностей обороны государства, защиту их прав при транспортном обслуживании, безопасное функционирование транспорта. Автор рассматривает важнейшие регуляторы общественных отношений в сфере железнодорожного транспорта, раскрывает принципы управления, а вместе с ними и систему осуществления управления. В данной статье определены субъекты и объекты управления транспортными отношениями путем рассмотрения управленческих отношений как важной составляющей публично-правового регулирования. На основе формально-догматического анализа законодательных актов описана роль федерального органа исполнительной власти министерства транспорта и министерства путей сообщений, выявлены отдельные проблемные вопросы и коллизии правового регулирования: устранение которых путем внесения соответствующих изменений в административные регламенты Минтранса России будет способствовать оптимизации правового регулирования государственного управления в сфере железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; управление, деятельность; законодательство; регулирование; государство.

---

Железные дороги в России являются не только способом организации комфортных и безопасных (по опросу, проведенному Всероссийским центром изучения общественного мнения 22—23 июля 2006 г., большинство россиян считает железнодорожный транспорт самым безопасным) перевозок пассажиров, но и самым экономичным средством транспортировки грузов на большие расстояния.

В постановлении Правительства РФ от 7 сентября 2022 г. № 1579, где рассматривается государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», вносятся изменения в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Особое значение в обеспечении транспортной доступности отведено железнодорожному транспорту, который наряду с гражданской авиацией служит для организации территориальной связности субъектов Российской Федерации. В условиях труднодоступности некоторых населенных пунктов России (таких как Воркута) значение организаций железнодорожных перевозок и развития железных дорог является одним из важнейших в области развития транспортной структуры России.

Учитывая все вышеперечисленное, можно сделать вывод, что организация качественной работы железных дорог, включающая в себя всю инфраструктуру, пути сообщения, систему работы персонала, техническое оборудование, помещения, требует особо тщательного подхода и внимания в разработке правовых основ управления всей системой.

В настоящее время модель транспортной системы России меняется в соответствии с изменениями потребностей в этом общества и государства посредством правового ре-

---

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

гулирования. В транспортной сфере оно представляет собой сложную многоуровневую систему, которая включает в себя федеральные конституционные законы, федеральные законы, акты Президента РФ и Правительства РФ, международные договоры РФ, акты Минтранса России.

На сегодняшний день ведется работа по совершенствованию транспортного законодательства, приведению его в соответствие с Конституцией РФ, Гражданским кодексом РФ. Однако изменения осуществляются недостаточно активно и недостаточно целенаправленно ввиду отсутствия системности. Под системностью автор понимает подход, позволяющий структурировать и организовать связь между друг другом элементов права, который позволит создать из разрозненных элементов единое целое. Данное замечание актуально, поскольку транспортное законодательство на данный момент представляет собой ряд законодательных актов, принятых в разные периоды развития транспортного права, не объединенных воедино. Некоторые документы до сих пор содержат в себе описание деятельности Министерства путей сообщения, которое было упразднено на основе п. 12 Указа Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». Получается, что документы, в которые не внесены поправки, хоть и описывают правовые механизмы работы, не являются полноценным правовым регулятором, так как остается неизвестным, какой орган должен их исполнять. Кроме того, все правовые акты должны учитывать современные возможности техники и устанавливать правила использования технологий, способных привести к взрывам, умышленным или неумышленным. Это также затрагивает вопрос обеспечения безопасности на железнодорожных путях. Повреждения железнодорожных путей могут повлечь за собой сбои в поставках ценных грузов. Правовые акты должны предусматривать возможные инциденты и предупреждать их, предписывая четко определенным органам выполнять четко определенные задачи.

Управленческие отношения на транспорте регулируются частным и публичным правом. И для дальнейшей работы с понятием «государственное управление транспортом», необходимо определить его значение. Под этим понятием автор понимает разновидность управления в частном праве, непрерывно реализуемое государством в целях регуляции качества организации транспортных перевозок.

В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права. При этом активно используются средства как публично-правового, так и частноправового регулирования.

Одной из отличительных особенностей государственного управления в сфере железнодорожного транспорта является высокая степень централизации управления. Связано это с тем, что федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. И как уже было сказано выше, существует ряд упущений, допущенных при разработке и принятии законодательных актов в сфере транспортного права. Проведя анализ нормативных актов, можно сделать вывод, что железнодорожный транспорт относится к федеральному, однако, легального определения термину «федеральный транспорт» нет. Организация перевозок с использованием железнодорожного транспорта в России относится к исключительной компетенции ОАО «Российские железные дороги». Особенностью данного акционерного общества является то, что все его акции являются собственностью Российской Федерации. Любые действия (продажа, передача в залог и другие) осуществляются только на основании федерального закона (ст. 7 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29 ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»).

Для проведения дальнейшего анализа и рассмотрения системы управления железнодорожным транспортом автор считает необходимым определить объект и субъект в рассматриваемой области. Объектом государственного управления железнодорожного транспорта является транспортная деятельность. Под субъектами же государственного управления понимаются органы исполнительной власти, которые реализуют свои полномочия от имени государства. Субъекты являются юридическими лицами.

Федеральным органом, осуществляющим государственное управление железнодорожным транспортом является Росжелдор. Он находится в ведении Минтранса России, которое в свою очередь вырабатывает государственную политику и нормативно-правовое регулирование в транспортной сфере.

Подчиненность Росжелдора Министерству выражается в том числе тем, что Агентство при осуществлении и планировании своей деятельности опирается на утвержденные Минтрансом ежегодные планы работ, отчитывается по выполненным работам, представляет проекты и схемы размещения территориальных органов, согласует зарплаты сотрудников, представляет предложения в проекты нормативных правовых актов, относящихся к сфере деятельности Агентства, для последующего внесения в Правительство РФ. Минтранс России в свою очередь при разработке нормативно-правового акта, если он затрагивает сферу железнодорожного транспорта, может направить запрос в Агентство, которое согласно запросу направит своих специалистов для участия в разработке.

Согласно постановлениям Правительства РФ Агентство обладает рядом полномочий: устанавливает правила и ограничения при инцидентах, вызванных непреодолимыми силами (такие как эпидемия, блокада, военные действия), охраняет государственную тайну в пределах своей компетенции, работает с перечнями железнодорожных станций, графиками движения поездов (Положение о федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397). И помимо всего вышеперечисленного в полномочия Федерального агентства железнодорожного транспорта входит и доведение информации о решениях, принятых Агентством, до организаций и пользователей, рассмотрение обращений, аккредитация специализированных организаций, обеспечивающих безопасность, взаимодействие на разных уровнях с органами исполнительной власти.

Проанализировав полномочия Росжелдора, можно сделать вывод, что оно является регулятором общественных отношений в области железнодорожного транспорта, то есть в сфере своей деятельности. Однако, в ведении Агентства не находятся осуществление нормативно-правового регулирования и надзор, если в конкретных случаях это не допускается указами Президента РФ или постановлениями Правительства РФ.

Основываясь на проведенном анализе, изучив ряд правовых актов, регламентирующих правоотношения в области железнодорожного транспорта, можно сделать вывод о том, что значительное число актов право требует доработки, более системного подхода и тщательного структурирования подзаконных актов. Учитывая монопольный характер деятельности и правового положения ОАО «РЖД» в сфере железнодорожных перевозок, автор считает нужным отметить необходимость в особо тщательной разработке регулирующих работу данного акционерного общества законодательных актов, способных организовать эффективное управление, направленное не на извлечение коммерческой выгоды отдельно взятого предприятия, а на развитие транспортной системы, необходимой для реализации товароперевозок и социально-культурной связи между субъектами РФ. Собранные в одну систему, акты должны составить единый правовой механизм.



**Лялина Е. В.**

магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Недействительность части смешанного договора**

**Аннотация.** В настоящее время конструкция смешанного договора получает все большее распространение на практике, что также ведет к увеличению числа споров, посвященных оспариванию действительности таких договоров, а также отдельных их составных частей, при этом в гражданском законодательстве РФ отсутствуют единые правила о недействительности смешанных договоров, в связи с чем в настоящей статье рассмотрена возможность признания недействительной отдельной составной части смешанного договора, сформулированы выводы о применимости норм Гражданского кодекса Российской Федерации о недействительности части сделки к такому виду договоров, как смешанный.

**Ключевые слова:** смешанный договор; свобода договора; недействительность договора; оспоримость сделки; ничтожность сделки; расторжение договора; гражданское законодательство.

---

Одним из юридических фактов, влекущих возникновение гражданских прав и обязанностей, являются сделки. Согласно ст. 153 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) «сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение и прекращение гражданских прав и обязанностей».

Для того, чтобы сделка порождала права и обязанности и влекла за собой возникновение именно тех последствий, для достижения которых она заключена, она должна отвечать требованиям закона о ее действительности, а именно соответствовать воле сторон, требованиям закона к ее содержанию, совершаться в установленной форме способными к совершению ее лицами. Если хоть одно из условий действительности сделки не соблюдено, она является недействительной.

Необходимо отметить, что гражданское законодательство РФ не содержит определения недействительной сделки. Вопросы, связанные с недействительностью сделок, регулируются ст. 166—181 ГК РФ.

Данное обстоятельство, как и любой вопрос, недостаточно освещенный в законе, породило в научной среде целую череду исследований и трудов, посвященных вопросу установления сущности того или иного явления,

не в полной мере урегулированного законодателем в нормативных правовых актах.

Так в литературе выдвигались различные определения понятия недействительной сделки. О. В. Гутников под недействительностью сделок понимает «отрицание в той или иной степени юридических последствий сделки по основаниям, существующим в момент совершения сделки» [1, стр. 65].

В свою очередь С. С. Музалевский связывает недействительность сделки с ее дефектным составом, при котором сделка сохраняет все необходимые элементы договора, делающие его юридическим фактом, однако не влечет наступление тех правовых последствий, на которые стороны изначально рассчитывали [2, стр. 143—145]. Аналогичной точки зрения придерживаются Абдиримов А. Ф. и Озмаян Ю. З., которые также отмечают, что недействительная сделка, несмотря на наличие порока в ее содержании, остается юридически фактом [3].

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Насер Аль Али**.

Говоря в целом о недействительности сделок, в первую очередь необходимо отметить, что законодательство выделяет два основания, по которым сделка может быть признана недействительной:

- сделка недействительна в силу признания ее таковой судом — оспоримая сделка;
- сделка недействительна независимо от признания ее таковой судом в силу прямого указания на то закона — ничтожная сделка.

Также необходимо обратить внимание на содержание ст. 180 ГК РФ, согласно которой «недействительность части сделки не влечет недействительности прочих ее частей, если можно предположить, что сделка была бы совершена и без включения недействительной ее части». При этом, применяя ст. 180 ГК РФ в части рассмотрения вопроса о признании недействительной части сделки, необходимо учитывать два критерия:

— объективный, представляющий собой возможность деления сделки на части, способность недействительной части отделиться от частей, соответствующих требованиям закона, и отпадать, а действительных частей — сохраняться и существовать без отделенной части;

— субъективный, представляющий собой отношение участников сделки к ее недействительной части при совершении сделки.

Вместе с тем, рассматривая вопрос недействительности смешанного договора, необходимо принимать во внимание саму сущность указанного договора, закрепленную в п. 3 ст. 421 ГК РФ, согласно которому субъекты гражданских правоотношений правомочны заключать договор, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами, — смешанный договор.

В свою очередь Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 25 декабря 2018 г. № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора» в пункте 47 указывает, что «при квалификации договора в целях решения вопроса о применении к нему правил об отдельных видах договоров (пункты 2 и 3 статьи 421 ГК РФ) необходимо прежде всего учитывать существо законодательного регулирования соответствующего вида обязательств и признаки договоров, предусмотренных законом или иным правовым актом, независимо от указанного сторонами наименования квалифицируемого договора, названия его сторон, наименования способа исполнения и т.п.».

Все вышеизложенное прямо указывает на неразрывную связь смешанного договора с законодательным регулированием договоров, элементы которых он содержит. В этой связи важным является вопрос о возможности признания недействительной отдельной части смешанного договора — элементов одного из договоров, которые смешанный в себя включает в случае их несоответствия требованиям закона.

А. И. Бычков предлагает точку зрения, согласно которой существует возможность признания недействительными отдельных составных частей смешанного договора, «если стороны смешанного договора не связали осуществление своих прав и обязанностей по одному из договоров с осуществлением прав и обязанностей по другому договору в составе смешанного и не образовали тем самым единую совокупность обязательств» [4]. В таком случае данные части, элементы смешанного договора можно условно разделить на отдельные относительно самостоятельные договоры, один из которых, в случае его несоответствия требованиям закона или признания оспоримым судом, является недействительным. При этом оставшиеся части смешанного договора сохраняют свою силу.

Согласно позиции Президиума ВАС РФ, содержащейся в постановлении от 8 февраля 2011 г. № 13970/10, «в случае наличия спора о заключенности договора суд должен оценивать обстоятельства и доказательства в их совокупности и взаимосвязи в пользу сохранения, а не аннулирования обязательства, а также исходя из презумпции разум-

ности и добросовестности участников гражданских правоотношений, закрепленной статьей 10 ГК РФ».

Таким образом, суды при рассмотрении вопроса о признании недействительным смешанного договора, должны обращать внимание на содержание соответствующего договора и тех его условий и обязательств, которые оспариваются одной из сторон. В случае, когда в смешанном договоре были соединены элементы, не являющиеся взаимообусловленными и взаимосвязанными, для одного из которых, например, в качестве обязательного требования было установлена письменная форма (реальный договор) и оно не было соблюдено, то недействительным следует признать соответствующий договор в составе смешанного. При этом принятию соответствующего решения должен сопутствовать анализ обязательств, включенных в смешанный договор, на предмет возможности заключения такого договора без включения в него соответствующих недействительных частей.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод о том, что характер смешанного договора — условие о сочетании в смешанном элементов других договоров, предусмотренных законом, — позволяет применять к смешанному недействительность в части отдельно содержащихся в нем обязательств, соответствующих признакам недействительности сделки.

Представляется, что возможность признания недействительной части сделки, закрепленная ст. 180 ГК РФ, применима к смешанному договору в полной мере и особенно в силу того, что смешанный более других договоров поддается расчленению на составные обязательства-части; такое разделение на составные части особо полезно для проведения анализа соответствующих условий на предмет их соответствия требованиям закона.

Проведение такого расчленения и анализ содержания смешанного договора позволит сделать вывод о значимости отдельных его частей для смешанного обязательства в целом, возможность их исключения.

Вместе с тем по результатам проведенного исследования становится очевидной необходимость дополнения норм российской гражданского законодательства уточнением в части правового регулирования вопроса недействительности смешанных договоров в целом, а также внесение в статью 180 ГК РФ изменений в части дополнения ее пунктом о частичной недействительности такого вида договора, как смешанный.

### **Литература**

1. Гутников, О. В. Недействительные сделки в гражданском праве (теория и практика оспаривания). — Москва, 2008.
2. Музалевский, С. С. Историко-правовой анализ недействительных сделок // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2022. — № 6-2.
3. Абдиримов, А. Ф. Понятие и классификация недействительных сделок / А. Ф. Абдиримов, Ю. З. Озмаян // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2022. — № 5-2. — С. 166—170.
4. Бычков, А. И. Вопросы недействительности смешанного договора // Гражданское право. — 2013. — № 6. — С. 18—21.

**Макарьян К. З.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **О коррупционных рисках в государственно-частном партнерстве**

**Аннотация.** В составе проектов государственно-частного партнерства (далее — ГЧП) проектов транспортной сферы составляет незначительную часть, лишь несколько процентов от общего количества. Среди них автомобильные и железные дороги, путепроводы, водные и авиационные порты. Но именно эти проекты, в денежном выражении, по сумме вкладываемых в них средств, составляют до 85% капиталовложений в этой форме бизнеса. А отдельно, среди концессионных соглашений — более 90% [<https://pprcenter.ru/upload/iblock/5b4/5b4d97fb08864dd525b2923a2b14b415.pdf> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. Поэтому есть основания считать, что именно на такие проекты распространяются самые крупные коррупционные риски. В статье рассматриваются особенности коррупционных проявлений при выполнении соглашений о государственно-частном партнерстве. Делается вывод о снижении коррупционных рисков для крупных проектов ГЧП по сравнению и с бюджетным, и с частным финансированием.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство; частный партнер; публичный партнер; концедент; концессионер; концессионное соглашение; концессионная плата; объект концессии.

Впервые понятие ГЧП появилось в отечественном законодательстве с принятием Закона Санкт-Петербурга от 25 декабря 2006 г. № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». Несколько раньше, 21 июля 2005 г., был принят Федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». Начавшаяся практика потребовала более тщательной проработки правовых основ этого перспективного для современной экономики вида отношений. И, наконец, 13 июля 2015 г. был принят Федеральный закон № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Мировой и отечественный опыт указывают на перспективность и полезность ГЧП и для экономики, и, что даже важнее, для социальной сферы жизнедеятельности. Среди безусловных преимуществ отмечается минимизация административного воздействия на проекты, выполняющиеся в рамках такого партнерства, возможность решать региональные задачи в условиях дефицита бюджетных средств, возможность привлечь для выполнения проектов профессионалов, заинтересованных в успешном результате более чем чиновники.

Международный опыт ГЧП демонстрирует хорошую экономическую устойчивость проектов. По мнению Минэкономразвития России, вероятность дефолта проекта ГЧП (включая концессионные проекты) в течение ближайших 10 лет составляет не более 3,8%, а уровень восстановления в случае дефолта в среднем составляет 79,3%. Правда, это мнение министерство позаимствовало у Международного рейтингового агентства *Moody's*, которое вряд ли достаточно тщательно проанализировало российские проекты

[<https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

Бурный рост числа проектов ГЧП сразу после появления закона и достигший пика в 2018 г., позже сменился стагнацией [URL: <https://rosinfra.ru/digest/market> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. Объяснить это можно тем, что вскоре после нормализации законодательства начали осуществляться проекты, потребность в которых уже давно назрела. В том числе и крупнейшие, относящиеся к транспортной сфере. Но многие начавшиеся проекты имеют долгий срок выполнения, а число потенциальных инвесторов — участников партнерства — не бесконечно. И еще не пришло время корректного экономического анализа именно завершенных крупных проектов государственного уровня со стороны частных партнеров.

Кроме того, в случае проектов местного значения, с участием представителей среднего бизнеса, пока складывается судебная практика не в пользу частных партнеров. Что свидетельствует, с одной стороны, о недостаточной юридической грамотности партнеров, так и о необходимости дальнейшего совершенствования законодательства [<https://zen.yandex.ru/media/rosinfra/pravo-na-kompensaciiu-s-kakimi-posledstviiami-stalkivaetsia-investor-pri-rastorjenii-koncessii-5efdcdd37c8a441248d0dd85> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].

Одним из достоинств ГЧП называют низкий уровень коррупции при выполнении проектов. Основным аргументом в пользу этого тезиса представляют то, что при ГЧП снижено влияние чиновников, ответственные решения находятся в компетенции частного партнера. Но есть и противоположное мнение [URL: <http://ancb.ru/publication/read/11827> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. В целях оценки коррупционных рисков при ГЧП полезно сделать анализ их присутствия на разных этапах выполнения проектов. Для этого необходимо представлять, как действует этот экономический инструмент, называемый ГЧП, его особенности и разновидности.

ГЧП представляет собой форму сотрудничества государства и частного бизнеса путем объединения средств и распределения рисков с целью решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях [URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Государственно-частное\\_партнерство](https://ru.wikipedia.org/wiki/Государственно-частное_партнерство) (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. В том числе предприятий различных отраслей, объектов транспорта и социальной сферы.

Эта форма сотрудничества оформляется в виде соглашения между государством или муниципальной властью и представителем частного бизнеса. Административная структура, участвующая в таком соглашении, называется в документах «публичный партнер», а вторая сторона соглашения — «частный партнер» [URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182660/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/) (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. На практике применяются два основных вида соглашений: именно соглашение о государственно- или муниципально-частном партнерстве и соглашение о концессии. Оба вида соглашений имеют одинаковую социальную и экономическую подоплеку, но и существенную разницу в оформлении конечного результата совместного проекта.

В случае государственно (муниципально)-частного партнерства оба партнера участвуют в финансировании и в ином необходимом обеспечении выполнения проекта в долях и с функциями, оговоренными на стадии соглашения. В этом случае объект, появившийся в результате совместной деятельности, становится собственностью частного партнера.

В случае концессионного соглашения новый объект становится собственностью публичного партнера (концедента), а частный партнер (концессионер) получает право владения (эксплуатации) этого объекта с целью покрытия своих затрат и получения прибыли. Из доходов от владения объектом концессионер выплачивает концеденту некоторую сумму. В свою очередь, и концедент бывает должен выплачивать концесси-

онеру компенсацию его убытков при эксплуатации социально значимого объекта [URL:<https://www.kachkin.ru/yuridicheskiy-spravochnik-zastroyshchika/glava-4-1/> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].

В случае появления государственного или муниципального проекта, реализацию которого власть предполагает осуществить, применив инструмент ГЧП, выбор частного партнера происходит на основании конкурса. При этом руководствуются Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Следуя логике рассуждений *Susan Rose-Ackerman*, автора работы «*The Political Economy of Corruption*», когда правительство является покупателем или подрядчиком (в случае ГЧП — партнером), существует несколько причин подкупа чиновников. Во-первых, фирма может заплатить за включение в список квалифицированных участников торгов. Во-вторых, может быть так устроено, что коррумпированная фирма будет единственным квалифицированным поставщиком или может заплатить за то, чтобы ее выбрали в качестве победившего подрядчика. Наконец, в-третьих, после того, как фирма выбрана, она может заплатить за повышение цен или сэкономить на качестве [URL:[http://www.adelinotorres.info/economia/a\\_economia\\_politica\\_da\\_corrup%C3%A7ao.pdf](http://www.adelinotorres.info/economia/a_economia_politica_da_corrup%C3%A7ao.pdf) (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].

Очевидно, первые две причины могут иметь место и в случае ГЧП, если проект интересен настолько, что есть конкуренция на этапе конкурса. Но третья, пожалуй, исчезает. Ведь и концессионер и, особенно, частный партнер ГЧП, будучи либо собственниками, либо владельцами результата, заинтересованы в наилучшем экономическом эффекте от выполнения проекта.

Заключение соглашений о ГЧП происходит на высоком уровне — как государственном, так и муниципальном. И это в определенной мере сковывает недобросовестные действия нижестоящих чиновников, причастных к исполнению проекта. Однако не случайно бытует афоризм: «чем выше должность, тем больше и безопаснее взятка». *Susan Rose Ackerman*, со ссылкой на других авторов, высказывает мнение, что «централизованная коррупция наносит меньший ущерб, чем коррупция на низком уровне. Коррумпированный топ-чиновник с долгосрочной перспективой не будет доводить свою жадность до уровня, уничтожающего экономику» [URL:[http://www.adelinotorres.info/economia/a\\_economia\\_politica\\_da\\_corrup%C3%A7ao.pdf](http://www.adelinotorres.info/economia/a_economia_politica_da_corrup%C3%A7ao.pdf) (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. Если это мнение верно, то оно — в пользу крупных проектов ГЧП.

*Robert Klitgaard* в статье «*International Cooperation Against Corruption*» [URL:<https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/1998/03/pdf/klitgaar.pdf> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)] предлагает способ анализа коррупционной составляющей, применяя математическую формулу:

$$C = M - A,$$

где  $C$  — коррупция,  $M$  — монополия, т.е. уровень концентрации власти у лица, принимающего решение,  $A$  — уровень ответственности лица, принимающего решение.

Если часть принимаемых решений делегируется подчиненным структурам, то формула принимает вид:

$$C = M - D - A,$$

где  $D$  — делегированные полномочия или компетенции.

Следуя логике вышеупомянутого автора, ГЧП как раз та форма, в которой чиновник ( $M$ ) делегирует часть своих полномочий частному партнеру ( $D$ ). И, если логика верна, то это может трактоваться как снижение коррупционного риска при ГЧП.

Большая самостоятельность частного партнера при выполнении соглашения о ГЧП указывает на то, что ослабевают причины коррупционно взаимодействовать с чиновниками. Но при создании объекта соглашения частный партнер вынужден иметь дело

с различными контролирующими, согласующими и фискальными структурами. Причем, чем сложнее этот объект, тем таких контактов больше. И не всегда такие структуры зависимы от позиции публичного партнера — стороны соглашения. В равной мере это относится и к концессионеру. Таким образом, при ГЧП и при концессии проекты сполна несут риски коррупции, в не меньшей степени, чем при иных формах деятельности. Но на более низком уровне, который занимают потенциальные коррупционеры.

Риски, возникающие в процессе реализации проектов ГЧП, кроме традиционных — строительные, экономические, управленческие, дополняются еще специальными: политическими и правовыми. Этими специальными рисками, связанными с действиями отдельных органов власти и с государственной политикой, частный партнер управлять не способен. Эти риски остаются в компетенции публичного партнера [URL:<https://wiselawyer.ru/poleznoe/80877-pravovye-riski-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-sovremennoj-rossii> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. Снижение этих рисков зависит не только от профессиональных качеств представителей публичного партнера — чиновников, но и от их добросовестности. Также, как и при планировании проектов, финансируемых из бюджета, в проектах ГЧП итоговая стоимость реализации может превышать планировавшуюся. Инфляция, удорожание материалов и стоимости работ, международная обстановка — планировать такое трудно [URL:<https://moluch.ru/archive/409/90020/> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. В случае удорожания проекта стороны начинают руководствоваться собственными интересами: у частного партнера может пропасть интерес к проекту, публичный партнер окажется ограничен в бюджете. В любом случае, наименее информированным и подверженным рискам оказывается частный партнер. Чиновник останется и при должности, и при деньгах, а бизнес может вовсе рухнуть.

Увы, как показывает практика реализации крупных проектов ГЧП в России, уже на старте этих проектов, начиная с этапа подготовки и проведения конкурсов, в них «закладывается» коррупционная составляющая. Связанная именно со стремлением потенциальных участников крупнобюджетных проектов опередить конкурентов в борьбе за победу в конкурсе. В печать попадают сведения, полученные от участников тендеров, которые утверждают, что выиграть крупный конкурс без отката чиновникам 30-40% стоимости проекта невозможно [URL:<https://cyberleninka.ru/article/n/korrupsionnye-riski-v-razvitii-sistemy-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-rossii-1/viewer> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)]. Это в свою очередь вынуждает победителя экономить на качестве при выполнении проекта или добиваться дополнительного финансирования из бюджета — с применением той же коррупционной схемы.

Минэкономразвития, озабоченное экономией бюджетных средств, предложило ужесточить контроль за рисками от подписания договоров с бизнесом, усовершенствовав оценку возможных последствий для казны от реализации проектов ГЧП. Инициаторы проекта — публичные партнеры (министерства, органы местной власти), на основании предложенных Минэкономразвития России изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях», должны обязываться прорабатывать различные сценарии развития событий, вероятных при выполнении проектов. Изменения планируется ввести в действия с 2023 г. Предполагается, что изменения обеспечат более четкое структурирование и распределение рисков между сторонами ГЧП, снизят риск досрочного прекращения соглашений.

Эта инициатива вызвала дискуссию. Институт законодательства и сравнительного правоведения при правительстве указал на появление дополнительных преград еще на доконкурсном этапе, что способно исказить поддержку частной инициативы. Критики указывают на то, что уже хватает ограничений со стороны закона о бюджете, актов стратегического планирования и госпрограмм. Ориентированность новых измене-

ний исключительно на финансовую сторону проектов снизит влияние общественной значимости проектов. Предполагают ограничение частной инициативы, ожидают более консервативный подход к проектам со стороны властей. Ссылаясь при этом на опыт строительства автомобильных трасс «Новый выход на МКАД» и «М11 Москва — Санкт-Петербург на участке 15—58 км». В этих проектах превышение бюджета на 5,6 млрд. рублей, по мнению Счетной палаты, произошло в основном из-за слишком долгой процедуры изъятия и оформления земельных участков [URL:<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/02/13/909089-vlasti-uzhestochat-kontrol> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].

Итак, по доле проектов ГЧП в экономике страны Россия в разы отстает от развитых стран. Но безусловная социальная и экономическая полезность такого вида бизнеса послужит все большему его применению. Вероятность этого увеличивается еще и современными обстоятельствами, которые стимулируют вложение свободных средств частного капитала в экономику России. При этом, как видно из изложенного выше, вопрос о том, снижаются ли коррупционные риски при ГЧП по сравнению с бюджетным финансированием и с исключительно частным бизнесом, остается открытым. Продолжается работа по правовому и организационному совершенствованию схемы взаимодействия государства и бизнеса. Ведь, по справедливому утверждению О. И. Роя, «все же механизм такого партнерства является исключительно значимым для решения актуальных государственных задач. С его помощью легче осваивать наиболее затратные проекты, разделять сферы ответственности между всеми участниками соглашения, изыскивать средства на комплексное обустройство задействованных в реализации проектов территорий» [URL:<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/02/13/909089-vlasti-uzhestochat-kontrol> (дата обращения: 1 ноября 2022 г.)].



**Мацинина О. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Нормативно-правовая основа создания и управления холдингами**

**Аннотация.** В статье исследуются основные аспекты системы правового регулирования создания холдинговых компаний, исследуется несколько трактовок понятий «холдинг» и «холдинговые отношения». Рассматривается понятие «холдинг» как особенно-го типа компания, которая формирует свои основополагающие активы в виде акций для последующего управления деятельностью других компаний, а также, рассматривается трактовка совокупности взаимосвязанных юридических лиц. В статье подлежит исследованию правовой статус холдингов в Российской Федерации, а также перспективы развития данной формы предпринимательской и корпоративной деятельности. В статье проведено исследование понятия в качестве предпринимательской единицы, состоящей из материнской компании и дочерних компаний (дочек), которые, в свою очередь, экономически зависимы от материнской компании и подчиняются ее предпринимательским решениям. Такая преобладающая зависимость обусловлена теми самыми долями и акциями, которые составляют львиную долю участия материнской компании в дочерних. Концепция оказания подавляющего давления обусловлена не только с точки зрения преобладания долей или акций, но, в то же время с точки зрения наличия договора или иных обстоятельств, оказывающих определяющее влияние на принятие решений другими участниками холдинга. В настоящее время, в Российской Федерации отсутствует нормативно правовой акт, который мог бы напрямую регламентировать и определять правовой статус холдинговых компаний, таким образом, перед законодателями и коммерческим сообществом встает множество преград, которые мешают полноценному функционированию и прекращению деятельности холдинговых компаний. Данная проблематика также рассматривается с точки зрения устойчивости, надежности и стабильности управления и изменения внутренних предпринимательских отношений между материнскими и дочерними организациями. Также, в данной статье рассматривается проблематика проведения общих собраний акционеров удаленно, так как в свете имеющей место пандемии COVID-19, все больше публичных компаний начинают проводить встречи виртуально на онлайн платформах.

**Ключевые слова:** холдинг; холдинговые отношения; материнская компания; рыночная экономика; правовое регулирование; антимонопольный орган; акционерное общество; кооперация; дочернее хозяйствующее общество; общее собрание акционеров; онлайн-платформа; виртуальное общее собрание акционеров.

---

Во времена процветания современной рыночной экономики гражданское общество наблюдает формирование и создание все большего количества предпринимательских объединений, которые управляются с помощью так называемой холдинговой системы, которая предусматривает оптимизацию и упрощение внутренней управленческой структуры, внутри которой совмещается централизованное управление и управление на базе добровольного объединения нескольких дочерних хозяйственных обществ. Однако, на настоящий момент, в Российской Федерации до сих пор до конца не пролоббирован нормативно правовой акт, который мог бы полноценно напрямую регламентировать и определять правовой статус холдинговых компаний. Таким образом, перед законодателем и коммерческим обществом встает множество преград, которые меша-

---

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

ют полноценному функционированию и прекращению деятельности холдинговых компаний.

Предпринимательские объединения, по сути, являются формализацией происходящих не только в Российской Федерации, но и во всем мире интеграционных движений. Они представляют собой организационно-правовое выражение экономических законов концентрации производства и капитала, экономии затрат и, как следствие, повышения рентабельности производства. Именно поэтому эта тема актуальна в настоящий момент, когда Российская Федерация в значительной степени присоединилась к мировому экономическому сообществу. В соответствии со сложившейся практикой холдингами называют любые конгломератные объединения коммерческих структур, в которых отношения между материнской компанией и дочерними подразделениями регулируются в большинстве своем посредством тех или иных форм договорных отношений, определяемых действующим законодательством.

При широкой распространенности холдинговых компаний и структур в современной предпринимательской практике их правовое обеспечение и регламентируемое управление в значительной степени отстает от требований времени. Российское законодательство о различных предпринимательских объединениях характеризуется отсутствием системности и последовательности в том вопросе. Гражданский кодекс Российской Федерации разделяет несколько форм объединений: объединения юридических лиц в форме ассоциаций или союзов, общественные и религиозные организации. Сущность указанных объединений законодатель раскрывает через понятие «объединение», уточняя специфические черты, характеризующие каждое объединение.

Отсутствие специального нормативно-правового акта в свою очередь порождает правовые и управленческие проблемы организации и деятельности холдинговых компаний, не позволяет четко определить организационную форму предпринимательств и максимально извлечь из нее возможные преимущества. Основной причиной появления холдингов как формы объединения субъектов предпринимательской деятельности является объективное стремление получения большей доходности при меньших затратах, что позволяет осуществить холдинговая система управления. Однако, основанием для установления контроля с точки зрения российского законодательства может стать не только преобладающее участие основного общества в уставном капитале дочернего, но и наличие договора или иных обстоятельств, позволяющих основному обществу (материнской организации) определять решения дочернего.

На настоящий момент, Гражданский кодекс Российской Федерации в какой-то мере все-таки обозначает юридические контуры холдинга. Термин «холдинговая компания» был употреблен впервые в российском законодательстве в Законе РФ от 3 июля 1991 г. № 1531-1 «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации». Согласно этому Закону Государственный комитет по управлению государственным имуществом и комитеты по управлению имуществом субъектов РФ были призваны содействовать созданию холдинговых компаний (п. 2 ст. 4, п. 2 ст. 5 Закона). Понятие холдинга также было дано в Указе Президента РФ от 16 ноября 1992 г. № 1392 «О мерах по реализации промышленной политики при приватизации государственных предприятий». Так, согласно п. 1.1 названного Указа холдинговой компанией признается предприятие независимо от его организационно-правовой формы, в состав активов которого входят контрольные пакеты акций других предприятий. В настоящее время согласно ст. 4 Федерального закона от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности» установлено, что «холдингом признается не являющееся юридическим лицом объединение юридических лиц (далее — участники банковского холдинга)». Таким образом, в случае приобретения одним юридическим лицом контрольного пакета акций других юридических лиц подобное предприятие именуется холдингом. При этом под контрольным пакетом акций понимается любая форма уча-

ствия в капитале предприятия, которая обеспечивает безусловное право принятия или отклонения определенных решений на общем собрании его участников (акционеров, пайщиков) и в его органах управления. Предприятия, контрольные пакеты акций которых входят в состав активов холдинговой компании, именуется дочерними.

Исходя из изложенного следует, что холдинг как объединение юридических лиц само по себе юридическим лицом не является, а представляет собой лишь определенный способ коммерческого объединения. Поскольку холдинги являются не отдельным видом юридических лиц, а лишь формой объединения юридических лиц, то они могут быть созданы с участием юридических лиц различных организационно-правовых форм.

Согласно действующему законодательству, государственные и муниципальные унитарные предприятия могут быть участниками (членами) коммерческих и некоммерческих организаций, в которых в соответствии с федеральным законом допускается участие юридических лиц. Однако унитарные предприятия не вправе выступать учредителями (участниками) кредитных организаций. Решение об участии унитарного предприятия в коммерческой или некоммерческой организации, о распоряжении вкладом (долей) в уставном (складочном) капитале хозяйственного общества или товарищества, а также принадлежащими унитарному предприятию акциями может быть принято унитарным предприятием только с согласия собственника [Федеральный закон от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях»]. Таким образом, если унитарное предприятие обладает контрольным пакетом акций (долей участия) в уставном капитале другого хозяйственного общества, то есть основания говорить о существовании холдинга и, соответственно, отношений экономического контроля между унитарным предприятием и хозяйственным обществом.

Исходя из изложенного, можно определить, что холдинг не является отдельным юридическим лицом, но представляет собой определенную форму объединения юридических лиц, а именно основного общества и подконтрольных ему дочерних хозяйственных обществ различных организационно-правовых форм.

В части корпоративного регулирования холдингов гражданско-правовые основы создания и деятельности содержатся в ст. 67.3 Гражданского кодекса Российской Федерации, которая определяет понятия основного хозяйственного общества и дочернего хозяйственного общества. Законодательство об акционерных обществах и обществах с ограниченной ответственностью также содержит общие положения о дочерних и зависимых обществах, однако прямо не регулирует порядок создания и деятельность холдингов. Согласно указанным нормам, хозяйственное общество признается дочерним, если другое (основное) хозяйственное товарищество или общество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствии с заключенным между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом. Основой образования холдингов с участием государства или муниципальных образований является Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества», регулирующий внесение государственного или муниципального имущества в качестве вклада в уставные капиталы открытых акционерных обществ. В рамках Федерального закона «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» холдингу и группе лиц, предоставляется право осуществлять капитальные вложения. Согласно указанному закону, инвесторами могут быть объединения юридических лиц, создаваемые на основе договора о совместной деятельности и не имеющие статуса юридического лица.

Основанием для создания холдинговых отношений между юридическими лицами могут выступать различные гражданско-правовые договоры. К таким договорам могут

быть, в частности, отнесены договоры доверительного управления имуществом, договоры о совместной деятельности, залога имущества или франчайзинга. Наиболее распространенный способ возникновения холдинговых отношений — это заключение договоров доверительного управления акциями, условием которых является передача доверительному управляющему права голосовать являющимися предметом доверительного управления акциями. При этом для квалификации возникающих или возникших отношений между юридическими лицами как холдинговых они должны иметь стабильный и системный характер. Этот вывод подтверждается судебной практикой. Так, в постановлении ФАС Северо-Западного округа от 15 мая 2002 г. по делу № А56-17968/01 суд указал, что признание одного юридического лица дочерним обществом другого юридического лица связано с наличием у последнего возможности определять решения, принимаемые всеми органами управления первого, а не только влиять на отдельные действия в рамках гражданско-правового договора между этими лицами. При этом суд установил, что само по себе заключение между организациями договоров комиссии не может служить основанием для признания их дочерним и основным обществами.

Далее, хотелось бы коснуться одной из самых актуальных проблем управления в холдинговых организациях — а именно, возможности принятия участия в управлении дочерними предприятиями в рамках распространения в мировом сообществе пандемии COVID-19, где все больше публичных компаний начали проводить встречи виртуально.

Во-первых, перенос общих собраний может повлиять на права акционеров, поскольку общие собрания остаются основной коммуникационной платформой между акционерами и компаниями. Во-вторых, общие собрания являются одним из важных форумов, где акционеры могут напрямую взаимодействовать с директорами и высшим руководством и поднимать вопросы, касающиеся деятельности компании. В-третьих, отложенные общие собрания могут также повлиять на любое распределение окончательных дивидендов и текущие корпоративные сделки, которые могут потребовать созыва собраний акционеров для получения их одобрения.

Если устав публичной компании запрещает виртуальное общее собрание, виртуальные собрания могут проводиться только после того, как этот запрет будет снят в уставе. Публичным компаниям, в свою очередь следует обеспечить наличие надежной инфраструктуры, обеспечивающей проведение совещания, включая предоставление членам комитета возможности осуществлять свои права выступать и голосовать на нем, предоставлять акционерам рекомендации по требованиям и методам участия в общем собрании с использованием выбранной платформы, убедиться, что к участию в собрании допускаются только правомочные участники, определить место проведения трансляции, обеспечить физическое присутствие на месте вещания несколько основных лиц и применение мер социального дистанцирования. Основные лица могут включать председателя собрания, генерального директора, финансового директора, секретаря компании, аудитора, инспектора и лицо, предоставляющее аудио-и визуальную поддержку.

Также, публичным компаниям рекомендуется тесно сотрудничать с поставщиками услуг онлайн-платформ по проведению общего собрания с использованием электронной платформы и электронного голосования в больших масштабах, чтобы облегчить большее взаимодействие с акционерами и процесс принятия решений акционерами с минимальными сбоями. Кроме того, компании, устав которых не позволяет использовать технологию для проведения общих собраний, должны рассмотреть возможность пересмотра и обновления своих уставов, чтобы обеспечить большую гибкость в своих процессах проведения общих собраний.

Таким образом, подводя некоторые итоги, справедливо заметить, что создание холдинговых компаний означает прогрессирующее мировое предпринимательское сообщество, поскольку от различных ситуаций на финансовом рынке, в сфере денежно-товарного оборота и в экономическом сегменте в целом основную капитализацию возможно перенаправлять в разные предпринимательские направления, что минимизирует риски материнских компаний. К тому же, если существует единая разработка глобальной стратегии по акционерному концентрированию, то это видимый признак того, что это именно та холдинговая компания, которая стремится к монополизации и устранению конкурентов.

**Мотина П. Н.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовая основа обеспечения безопасности международных перевозок грузов**

**Аннотация.** Транспортная система обеспечивает ежедневное перемещение значительного количества физических лиц, их багажа, а также грузов. При этом перемещение осуществляется не только внутри государственных границ, но и на международном уровне. Данный тип перевозок именуется международными, под ними следует понимать импорт и экспорт товаров, личных вещей, а также пересечение пределов государств физическими лицами между разными странами морским, воздушным или автомобильным транспортом. Международные перевозки представляют собой достаточно сложный процесс, сопровождаемый множеством правил и предписаний, что особенно четко проявляется при перевозке грузов. Международные перевозки грузов по своей сути более сложны, чем внутренние перевозки, поскольку в каждой стране действуют особые правила и законы. Некоторые страны проводят более строгую политику, чем другие, и полностью запрещают импорт определенных грузов, что обусловлено необходимостью защиты государственных интересов, а также обеспечения безопасности для общества. Но, в то же время, государствами в рамках реализации внешней политики был предусмотрен ряд общих договоренностей относительно обеспечения безопасности данного типа международных перевозок. В рамках данной статьи автором проведен формально-юридический анализ действующих международных актов и национальных актов, регулирующих обеспечение безопасности при осуществлении перевозок грузов: представлена их общая характеристика и сделан акцент на отдельных положениях. Кроме того, в статье обозначены основные проблемы международного регулирования данного типа правоотношений и обозначены направления для устранения выявленных в ходе исследования проблем.

**Ключевые слова:** безопасность; транспорт; перевозки; груз; международное сообщение; внутреннее сообщение; правовое регулирование; опасный груз.

---

На сегодняшний день жизнедеятельность и производственная деятельность невозможны без использования транспортных средств, так как транспорт обеспечивает возможность для перемещения не только физических лиц, но и перемещения необходимых грузов.

Сегодня в качестве одного из основных источников правового регулирования международных перевозок грузов выступает Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, которое было утверждено 30 сентября 1957 г. (подготовлено в рамках Комитета по внутреннему транспорту). В рамках данного соглашения определены:

- 1) требования для осуществления международных перевозок;
- 2) перечень опасных грузов, которые не допускаются к международной перевозке или могут быть перевезены только с соблюдением определенного перечня условий;
- 3) предписания относительно веществ и предметов;
- 4) характеристики тары и упаковки;

---

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

- 5) технические требования к транспортным средствам, которые могут быть использованы для перевозки, включая перевозку опасных грузов;
- 6) порядок технического осмотра транспортных средств;
- 7) регламент выдачи разрешений на перевозку грузов.

В Российской Федерации регулирование перевозок грузов осуществляется в соответствии с положениями следующих нормативных правовых актов:

- 1) Воздушный кодекс РФ;
- 2) Устав железнодорожного транспорта;
- 3) Устав автомобильного транспорта и городского наземного транспорта;
- 4) Федеральный закон «О транспортной безопасности»;
- 5) Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;
- 6) Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
- 7) постановление Правительства РФ «О присоединении Российской Федерации к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов»;
- 8) приказ Минтранса России «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов».

В соответствии с Конвенцией о дорожном движении, все транспортные средства Российской Федерации, которые используются в целях осуществления перевозок, должны быть зарегистрированы на территории РФ, а лицо, осуществляющее управление таким транспортным средством, должно иметь свидетельство о регистрации.

Кроме того, в целях осуществления международных перевозок у лица, осуществляющего управление транспортным средством массой более 3,5 т, в наличии должен быть международный сертификат технического осмотра. В Российской Федерации контроль наличия таких международных сертификатов осуществляют сотрудники Федеральной таможенной службы России.

Также важно учитывать, что допуск транспортного средства через государственную границу или при следовании транзитом в ходе осуществления международной перевозки опасных грузов возможен только при условии, что на такую перевозку было оформлено разрешение (в России разрешение предоставляет Минтранс России).

Независимо от типа транспортного средства, которым осуществляется международная перевозка грузов, лицо, осуществляющее управление данным транспортным средством, должно обладать следующими навыками:

- 1) принимать меры для оперативного выявления и устранения последствий чрезвычайных происшествий во время перевозки;
- 2) оказывать первую помощь физическим лицам, которые пострадали в результате чрезвычайного происшествия или аварии, произошедших во время перевозки грузов;
- 3) контролировать погрузку и разгрузку транспортного средства, которым осуществляется перевозка грузов.

Следует отметить, что к управлению транспортным средством, которым осуществляется международная перевозка, допускаются только лица, которые имеют непрерывный стаж управления данным типом транспортного средства не менее года. При этом такое лицо не должно быть подвергнуто в течение предшествующего году административному наказанию:

- 1) в виде лишения права управления транспортным средством;
- 2) в виде административного ареста в случае совершения административного правонарушения в области дорожного движения.

Общее правило к упаковке грузов в целях осуществления их международной перевозки состоит в обеспечении герметичности. Грузы не должны взаимодействовать с окружающей средой во избежание причинения ей вреда. Если груз упаковывается в непрочную тару, например, стеклянные банки, то он должен быть запакован во второй слой упаковки, состоящий из таких материалов и расположенный так, чтобы избежать возможности разгерметизации первого слоя упаковки.

Для каждого грузового места в транспортном средстве, которым осуществляется перевозка грузов, должна быть предусмотрена маркировка со следующими данными:

- 1) наименование груза;
- 2) классификационный шифр;
- 3) номер ООН.

При этом если груз содержит один или несколько классов опасности, то он должен быть помечен знаками, четко обозначающими каждую возможную опасность.

В международных правилах и нормативах различных стран существуют некоторые противоречия. Одна и та же продукция может классифицироваться по-разному. В некоторых актах она может причисляться к категории опасных грузов для перевозки, а в других нормативах не попадать в подобный перечень. Такие же разночтения присутствуют и в области маркировки грузов. Если в некоторых правилах международных перевозок для груза требуется один вид маркировки, то в других ее может быть недостаточно. Такие противоречия имеют место даже несмотря на тщательную проработку нормативов и их обязательную корректировку, которая проводится раз в два года с целью установления соответствия новейшим достижениям в области науки и технологических разработок.

Необходимо учесть, что для грузов международная перевозка служит лишь промежуточным этапом, который необходим для полного и своевременного удовлетворения потребностей производства и потребления. Грузы в международном масштабе транспортируются как для бытовых, так и для промышленных нужд, а, следовательно, потенциальная опасность негативного воздействия на экологию и здоровье людей существует не только в процессе транспортировки, но и на других этапах. Это значит, что ошибки и неточности с маркировкой несут угрозу и во время других этапов оборота грузов.

Для разрешения вышеописанных проблем по перевозке и обороту грузов в международном масштабе постоянно совершенствуется Согласованная система классификации опасности и маркировки химических веществ. Но при этом отсутствует унификация относительно грузов, не относящихся к опасным. В связи с чем представляется целесообразным разработать единую международную систему классификации грузов, в которой одним из разделов станет система классификации опасности и маркировки химических веществ.

К проблемам правового регулирования международных перевозок грузов также стоит отнести разрешительную систему перевозок грузов транспортом, для которой последние 20 лет характерна противоречивость механизма правового регулирования, неразграниченность и дублирование полномочий федеральных органов исполнительной власти, в том числе их территориальных органов, и органов исполнительной власти субъектов РФ, отсутствие единой действенной системы государственного контроля за осуществлением грузоперевозок.

Таким образом, на сегодняшний день основной проблемой правового регулирования осуществления перевозок грузов является то, что международные нормы и нормы государств могут находиться в противоречии, а также отличия имеются между национальными нормами нескольких государств, что влечет за собой различия в условиях перевозки, упаковки и маркировки грузов для международных перевозок в различных государствах. Также возможно говорить о том, что национальные акты Российской Фе-



дерации не лишены недостатков — нет четкого разграничения полномочий между органами исполнительной власти при обеспечении контроля за безопасностью перевозок грузов. В связи с этим для предотвращения риска возникновения чрезвычайных происшествий, аварий и негативного влияния на окружающую среду требуется проведение аналитической работы относительно существующего содержания положений о международной перевозке грузов и приведение их в соответствие друг с другом, устранение существенных различий процедуры перевозки грузов и обеспечения безопасности транспортных перевозок.

**Мусаев Х. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Актуальные вопросы правового регулирования безопасности на железнодорожном транспорте**

**Аннотация.** Актуальность исследования правового регулирования безопасности на железнодорожном транспорте, самих граждан и грузоперевозок предопределена потребностями повышения эффективности правового сопровождения вопросов обеспечения безопасности процессов пассажиро- и грузоперевозок в условиях все возрастающих вызовов и угроз. Целью исследования является формирование предложений по корректировке правовых основ деятельности по предотвращению правонарушений на железнодорожном транспорте ОАО «РЖД» в контексте обеспечения транспортной безопасности на основе системно-правового исследования актов российского законодательства. Для достижения указанной цели использовалась методика сравнительно-правового анализа ранее изученных и сведений по правовому регулированию безопасности в сфере железнодорожного транспорта. В целях решения научной задачи использована методика формально-догматического анализа норм российского законодательства.

**Ключевые слова:** правовое регулирование; безопасность; железнодорожный транспорт; правовые акты; транспортная система; правонарушение.

---

Безопасная эксплуатация объектов железнодорожного транспорта — гарант обеспечения конституционных прав граждан по охране жизни и здоровья. Большое внимание обеспечению безопасности уделяется в стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. Однако этих мер все еще недостаточно для создания эффективной системы управления транспортной безопасностью.

В соответствии с приказом Генерального прокурора РФ от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» при реализации надзорных полномочий транспортными прокурорами приоритетным направлением является исполнение законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его безопасное функционирование, защите прав потребителей при пользовании транспортными услугами, охране их жизни, здоровья и имущества. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожных транспортных средств, а также порядок эксплуатации и требования к техническому состоянию других объектов железнодорожного транспорта (путевого хозяйства, средств управления движением поездов и т.д.), регулируются различными нормативными документами.

Так, Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определены основные положения по организации обеспечения безопасности движения, эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, Устав железных дорог Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ, регулирует правоотношения, возникающие между владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей общего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании

---

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

услугами железнодорожного транспорта. Основная часть норм, регулирующих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, содержится в нормативных документах ОАО «РЖД».

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте представляет собой единый комплекс мероприятий, включающий в себя и правовые, и организационные, и технические мероприятия.

Неверная оценка обстоятельств преступления и ненадлежащее изучение регламентов, приказов, и иных нормативных актов, с большой вероятностью, приводит к избранию некорректно установленной квалификации действий виновных лиц. Необходима оценка процессуальных решений следователей о возбуждении уголовного дела, привлечении лица в качестве обвиняемого тщательно анализировать обстоятельства произошедшего, изучать нормативно-правовую базу, регламентирующую конкретную сферу правоотношений.

Под безопасностью железнодорожного транспорта подразумевается состояние защищенности интересов человека, общества и государства в сфере его функционирования от угроз, которые происходят в результате непосредственного взаимодействия человека с данным источником повышенной опасности

В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права. При этом активно используются средства как публично-правового, так и частноправового регулирования.

Сфера взаимодействия человека с железнодорожным транспортом по своей природе подразумевает два вида контакта — внутренний и внешний. Первый охватывает действия лиц, непосредственно управляющих железнодорожным транспортом, обслуживающих его, осуществляющих эксплуатацию и ремонт железных дорог, т.е. лиц, являющихся участниками этой системы, отвечающих за безопасность ее функционирования. Второй предполагает воздействие на нормальное функционирование железной дороги лиц, которые по роду своей деятельности не имеют к ней отношения (пассажиры и иные лица, вступающие во взаимодействие с железнодорожным транспортом или соответствующими элементами инфраструктуры извне). В связи с этим угрозы безопасности функционирования железнодорожного транспорта можно подразделить на два вида — внутренние и внешние.

К деяниям, непосредственно посягающим на безопасность функционирования железнодорожного транспорта, по УК РФ можно отнести четыре преступления:

- 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263);
- 2) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266);
- 3) приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267);
- 4) нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Они образуют механизм обеспечения безопасности железнодорожного транспорта средствами уголовного права.

Преступлениями, влекущих за собой угрозу безопасности работы железнодорожного транспорта, следует понимать совершенные деяния, нарушающие требования безаварийного функционирования (конкретных безопасных условий движения и эксплуатации) железнодорожного транспорта как единого технологического комплекса, обеспечивающего осуществление перевозок пассажиров и грузов по единой сети железных дорог РФ, включая метрополитен, влекущие причинение смерти одному или нескольким лицам, существенный вред здоровью, имущественным отношениям, окружающей

природной среде и другим жизненно важным интересам личности, общества и государства. Преступления против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта можно разделить на две группы:

А) деяния, посягающие на установленный порядок обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспорта (нарушение специальных правил лицами, ответственными за их исполнение);

Б) деяния, посягающие на безопасные условия функционирования ж/д транспорта в целом (не связанные с нарушением либо не надлежащим исполнением каких-либо правил).

Высокая степень уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, обусловленная изначально их предназначением и, соответственно, открытостью к доступу неограниченному числу лиц, делают указанные объекты особенно привлекательными для террористов.

Таким образом, вопрос разработки мероприятий по правовому обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте все еще остается открытым, для его решения необходимо прибегнуть к кардинальным мерам, связанным с построением системы управления транспортной безопасностью, одним из направлений которой является внедрение государственных и международных отраслевых стандартов в области обеспечения транспортной безопасности. Железнодорожному транспорту необходима реализация мер по предупреждению и предотвращению угроз данного сегмента транспорта. С учетом поставленной конкретной цели государство применяет законодательство, при этом передавая полномочия правоохранительным органам и иные государственным структурам, определяя направленность деятельности по выявлению и устранению угроз транспортной безопасности. Транспортная безопасность является важнейшей правовой категорией, которая прежде всего сосредоточена: в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан, а так же юридических лиц, задействованных в грузообороте и перевозке граждан. Состояние транспортной безопасности — ключевой фактор общественной жизни и показатель уровня развитости государства в целом.

**Новиков К. О.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
novickov.kot1917@yandex.ru

## **Изменения в Федеральном законе от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»**

**Аннотация.** В статье рассматриваются изменения норм Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», которые непосредственно и поэтапно затронут закупочную деятельность заказчиков. Также рассмотрены изменения, коснувшиеся большей части заказчиков, исходя из дат вступления законодательных норм в силу.

**Ключевые слова:** контрактная система; государственные закупки; муниципальные нужды; государственный заказчик; государственный контракт; ответственность; законодательство.

---

Федеральный закон от 16 апреля 2022 г. № 104-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внес изменения в Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ, закрепив императивный срок оплаты товаров работ и услуг по всем договорам не более 7 рабочих дней с даты подписания заказчиком документа о приемке (всего объема либо отдельного этапа) поставленного товара, выполненной работы, оказанной услуги (ч. 5.3, 5.4 ст. 3). Исключение составили: если иной срок не установлен заказчиком в Положении о закупке, а также, если иной срок оплаты установлен законодательством Российской Федерации, Правительством Российской Федерации в целях обеспечения обороноспособности и безопасности государства. Данное дополнение обусловлено необходимостью исключения случаев необоснованного затягивания заказчиками оплаты данных товаров, работ, услуг (ТРУ) (например, зачастую поставщики материалов предоставляют компании-покупателю отсрочку по их оплате (в большинстве случаев эта услуга платная). Помимо оплаты самой стоимости материалов, покупатель должен перечислить продавцу и проценты за каждый день отсрочки платежа.

Отметим, что с 23 марта 2022 г. также для субъектов малого и среднего бизнеса по закупкам изменен срок оплаты по договору, который теперь составляет не более 7 рабочих дней (до 23 марта 2022 г. — 15 рабочих дней) со дня, когда заказчик подписал документ о приемке по договору или его отдельному этапу.

Дополнения в части оплаты вступили в силу с 16 апреля 2022 г. и не применяются к отношениям, связанным с осуществлением закупок, возникшим до дня вступления в силу Федерального закона от 16 апреля 2022 г. № 104-ФЗ. Во избежание неисполнимости дополненной нормы, в случае если устанавливаемый срок оплаты превышает императивный срок оплаты, то заказчик обязан в Положение о закупке:

- прописать конкретные сроки оплаты и (или) порядок определения таких сроков;
- определить перечень товаров, работ, услуг, при осуществлении закупок которых применяются такие превышающие сроки оплаты, включая договора с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком).

Заказчик самостоятельно определяет конкретные сроки оплаты и порядок определения таких сроков, закрепив их в перечне ТРУ. Никаких иных требований к составу

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Перечня ТРУ нет, поэтому его наполнение зависит исключительно от пожеланий заказчика. При этом, в принятой норме оговорены только сроки оплаты по факту исполненных обязательств, поэтому в части сроков предоплаты заказчик относительно свободен.

Несвоевременная оплата ТРУ влечет ответственность заказчика в форме уплаты неустойки (штрафа, пени) за ненадлежащее исполнение заказчиком обязательств, предусмотренных Договором, а в случае отсутствия данного требования, законных процентов, установленном законодательством РФ. А также, в силу того что изменения, внесенные в действующее законодательство РФ имеют приоритет над нормами Положения о закупке, и если новые нормы уже вступили в силу, а заказчик не внес такие изменения в Положение о закупке, то контрольный орган может признать это нарушением и выдать предписание об устранении.

В связи с чем, для минимизации рисков обжалования положений документации по процедурам закупок, проводимых до внесения изменений в Положение о закупке можно предусмотреть в проекте договора порядок и «затяжные» сроки осуществления заказчиком приемки поставленного товара, выполненной работы (ее результатов) или оказанной услуги в части соответствия их количества, комплектности, объема требованиям, установленным договором, о порядке и сроках оформления результатов такой приемки, но в пределах «разумности».

Приемка товара, на основании п. 2 ст. 513 ГК РФ включает в себя совершение заказчиком действий, необходимых:

- для принятия и разгрузки товара (п. 2 ст. 484, п. 1 ст. 513 ГК РФ);
- осмотр и проверку товара на соответствие условиям договора по количеству, качеству, ассортименту и другим характеристикам (п. 2 ст. 513 ГК РФ);
- предъявление претензий поставщику относительно несоответствия товара условиям договора (п. 1, 2 ст. 483 ГК РФ).

Таким образом, срок приемки (в том числе осмотра, проверки) заказчиком товара по договору поставки, конкретные процедуры, порядок составления документов при приемке и другие вопросы принятия товара оставлены на усмотрение сторон.

Когда это предусмотрено договором поставки, к порядку приемки товаров по количеству и качеству, могут применяться Инструкции о порядке приемки продукции по количеству и по качеству № П-6 и № П-7.

Требования к сроку и порядку приемки работ (услуг) определены ст. 720 ГК РФ.

Изменения предусматривают следующие правки.

1. До 1 июля 2022 г. заказчику запрещено включать в описание объекта закупки указаний наименования страны происхождения товара, в том числе поставляемых (расходуемых) при оказании услуг, выполнении работ по договору, в связи с возможным ограничением количества участников закупки. С 1 июля 2022 г. при описании предмета закупки, или как часто принято говорить — технического задания, Заказчик теперь может включать требования или указания в отношении наименования страны происхождения товара. Следует отметить, что в норме отсутствует условие о том, что наименование страны происхождения товара исключает товары зарубежной продукции из государств, совершающие недружественные действия. Также, определение понятия страны происхождения товара не тождественно понятиям наименования происхождения товара, местонахождения производителя и стране регистрации торгового знака.

2. Осуществление закупок в сфере строительства «под ключ», что позволит заказчикам провести одну закупку, предметом которых является и подготовка проектной документации и (или) выполнение инженерных изысканий, и (или) строительство, реконструкция, капитальный ремонт объектов капитального строительства, поставка оборудования, необходимого для обеспечения эксплуатации такого объекта (т.е. раз-

ные виды работ в рамках одной закупки), что позволит ускорить и упростить строительство объектов и, как следствие, приведет к снижению рисков как:

- несоответствие построенного объекта установленным характеристикам;
- нарушение сроков строительства;
- незапланированное удорожание строительства, т.к. перед проведением любой процедуры закупки необходимо обосновать начальную (максимальную) стоимость будущего договора, а после выполнения проектных работ реальная стоимость строительства может оказаться совершенно иной.

Ранее, если предметом закупки являлись одновременно работы в области проектирования и строительства, это признавалось как ограничение конкуренции.

3. По аналогии с механизмом размещения информации в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и в целях исключения информации о закупках из ЕИС, которые не подлежат размещению, внесены уточнения по неразмещению на официальном сайте указанной системы информации о закупках.

В реестр договоров также не вносится информация и документы, которые в соответствии с Законом не подлежат размещению в единой информационной системе.

Основанием для неразмещения в ЕИС информации об участвующих в закупках поставщиках (подрядчиках, исполнителях) является введение политических или экономических санкций недружественными иностранными государствами в отношении заказчиков, осуществляющих такие закупки. Данная норма распространяется также на кредитные организации. Это правило применяется по всем закупкам, в том числе к тем, которые находились на этапе определения Поставщик (исполнителя, подрядчика). Не размещение сведений в единой информационной системе это обязанность, а не право заказчика.

Заказчики вправе проводить конкурентные закупки закрытым способом.

В случае, если положением о закупке заказчика предусмотрен раздел о проведении закрытых закупок, то необходимо привести в соответствии с данными нормами Положение о закупке.

Напомним, что закупки исключаются из расчета совокупный годовой объем закупок (далее — СГОЗ) с участием СМСП.

4. Уточнены основания о включении информации об участниках закупок в реестр недобросовестных поставщиков. Если в отношении заказчика введены санкции, то он должен включать в реестр недобросовестных поставщиков (далее — РНП) сведения о поставщиках (исполнителях, подрядчиках) при одностороннем отказе заказчика от исполнения договора, в связи с существенным нарушением такими поставщиками (исполнителями, подрядчиками) договоров. Понятие существенного нарушения договора определено ст. 450 ГК РФ, а также в иных случаях, предусмотренных договором. Ранее, данная норма предусматривала включение в РНП сведений об участниках закупки только в случае уклонения от заключения договора либо договор расторгнут по решению суда. Предполагается, что и в дальнейшем будут внесены основания включения в РНП о поставщиках (исполнителях, подрядчиках) при одностороннем отказе всех заказчиков, а не только в отношении которых предусмотрены санкции.

Федеральным законом от 16 апреля 2022 г. № 109-ФЗ внесены следующие изменения:

- банковская гарантия будет заменена на независимую гарантию;
- независимая гарантия, предоставленная в качестве обеспечения заявки и исполнения договора, должна будет соответствовать требованиям закона, и информация о такой гарантии должна быть включена в реестр независимых гарантий;
- в извещении и документации о закупке необходимо теперь указывать размер обеспечения заявки на участие в закупке, порядок и срок его предоставления в случае

установления требования обеспечения заявки на участие в закупке, а также размер обеспечения исполнения договора, порядок и срок его предоставления, а также основное обязательство, исполнение которого обеспечивается (в случае установления требования обеспечения исполнения договора), и срок его исполнения.

Кроме того, чтобы исключить предоставление подложных гарантий, будут приниматься только те гарантии, которые включены в реестр независимых гарантий. Данный реестр заработает с 1 апреля 2023 г.

Отличие независимой банковской гарантии:

— могут выдавать не только банки, но и др. финансовые организации из перечня Минфина России;

— срок оплаты уменьшен до 10 рабочих дней;

— срок действия независимой гарантии в виде обеспечения заявки сокращен до одного месяца после окончания подачи заявок на участие в закупке;

Изменения предусматривают особенности включения в план закупки товаров, работ, услуг информации о закупках, размещения такой информации на официальном сайте и к порядку информационного взаимодействия единой информационной системы с иными информационными системами.

Внесены уточнения по закрытым конкурентным закупкам, которые не подлежат размещению в ЕИС, за исключением закупки, проводимой в случаях, определенных Правительством РФ. Изменения вступят в силу с 1 апреля 2023 г.

Разброс сроков изменений обусловлен необходимостью подготовки заказчиками внесенных изменений в положение о закупке, а также необходимостью осуществления доработок ЕИС. Положение о закупке должно содержать следующие изменения:

— товары из Донецкой и Луганской областей приравнивали к отечественным, при этом происхождение товаров из данных областей будут подтверждаться сертификатами о происхождении товара, выдаваемыми уполномоченными органами (организациями), фактически действующими на территориях отдельных районов Донецкой и Луганской областей Украины;

— выполнение заказчиком квоты закупок возможно за счет закупок товаров из Донецкой и Луганской областей, информация о которых может содержаться в реестре промпродукции, произведенной в Донецкой и Луганской областях.

— товаром российского происхождения признается товар, включенный не только в реестр промышленной продукции, произведенной на территории РФ или реестр промышленной продукции, произведенной на территории государства — члена Евразийского экономического союза, но и в реестр промышленной продукции, произведенной на территориях отдельных районов Донецкой и Луганской областей Украины;

— помимо радиоэлектронной продукции, предоставляется ценовое преимущество в размере 30% и при осуществлении закупок интеллектуальных систем управления электросетевым хозяйством (систем удаленного мониторинга и диагностики, интеллектуальных систем учета электрической энергии (мощности), автоматизированных систем управления технологическими процессами подстанций, автоматизированных систем технологического управления центров управления сетями), сведения о которых содержатся в едином реестре радиоэлектронной продукции и (или) программного обеспечения, используемого в качестве компонента указанных систем, сведения о которых содержатся в едином реестре российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных.

Отметим, что вступление в силу поправок приведет к более обширному внедрению системы ЕИС и даст возможность к решению вопроса простого и эффективного отслеживания недобросовестных поставщиков. А также позволит сделать закупочную деятельность более открытой, информативной и ориентированной как для заказчика, так и поставщика.



**Новиков К. О.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Проблемные аспекты при проведении закупок субъектами малого и среднего бизнеса**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрена проблематика при проведении закупок субъектами малого и среднего бизнеса (СМСП) в 2022 г. Особое внимание уделено рейтингам ключевых показателей процента закупок среди СМСП.

**Ключевые слова:** контрактная система; государственные закупки; муниципальные нужды; государственный заказчик; государственный контракт; ответственность; малый и средний бизнес, тендер.

**Особенности тендеров для МСП.** Для проведения обычных тендеров в Федеральном законе от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» обозначены только общие принципы проведения тендеров. Далее разберем сами детали, которые заказчики сами прописывают в положении о закупке, опираясь на нормы и опыт коммерческих тендеров на основании Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Особенности осуществления конкурентной закупки в электронной форме и функционирования электронной площадки для целей осуществления конкурентной закупки, участниками которой могут быть только субъекты малого и среднего предпринимательства. Другие важные особенности, например, годовой объем закупок у МСП и порядок отчета о таких заказах регулирует постановление Правительства от 11 декабря 2014 г. № 1352. Заказчик включает эти нормы в свое положение о закупке.

### **Основными особенностями закупок для МСП:**

- участвовать могут только представители малого и среднего бизнеса;
- заказчики обязаны проводить закупки и отчитываться;
- минимальный годовой объем тендеров устанавливает Правительство;
- проводят тендеры только в электронном виде и определенными способами.

Для МСП действуют льготные тарифы на электронных площадках (ЭТП). Заказчики устанавливают пониженный процент обеспечения или могут не требовать обеспечения вовсе. Сроки подачи заявок и возврата обеспечения, а также состав заявок установлен законом.

**Обязательный объем закупок у МСП в 2022 г.** Все заказчики обязаны проводить тендеры для малого и среднего предпринимательства. Исключение — сами представители МСП.

За год заказчики должны заключить договоры с МСП на сумму не менее 25% от объема договоров по всем закупкам и не менее 20% по итогам закупок, которые проводили только для МСП. Если заказчик нарушит эти требования. Чтобы соблюсти эти нормы, в план закупок включают не менее 20% тендеров для МСП. Процент таких закупок считают от общей суммы всех запланированных на год заказов.

Кроме плана закупок, заказчик составляет перечень товаров, работ и услуг (ТРУ), которые будет закупать у МСП (п. 8 и п. 9 постановление Правительства РФ от 11 декабря 2014 г. № 1352 «Об особенностях участия субъектов малого и среднего предпринимательства в закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

В перечне прописывается название ТРУ и код ОКПД 2. Документ заказчик утверждает приказом, публикует в ЕИС и на своем сайте.

Закупать ТРУ из перечня на сумму до 200 млн руб. заказчики обязаны только у МСП (п. 18 ПП № 1352). Отступать от правила разрешено только в исключительных случаях:

- представители малого и среднего бизнеса не стали участвовать в тендере;
- все заявки отозваны или подготовлены с нарушениями;
- заявка единственного участника подготовлена не верно;
- заказчик решил не заключать договор (при условии, что товар закупают без тендера).

Товары из перечня заказчики вправе закупать также у МСП, если начальная цена договора больше 200 млн. руб., но не превышает 800 млн руб..

**Способы проведения тендеров для МСП.** Тендеры для МСП проводят электронно и следующими способами: конкурс, аукцион, запрос предложений, запрос котировок.

Запрос предложений используют для закупок с ценой не более 15 млн руб. Запрос котировок — для заказов на сумму не больше 7 млн руб. Для аукционов и конкурсов ценового порога нет.

Если главный критерий выбора поставщика — цена, то проводят аукцион или запрос котировок. Если важны такие критерии как опыт, квалификация и деловая репутация участников, объявляют конкурс или проводят запрос предложений. Какой способ выбрать, заказчик решает исходя из своего положения о закупке и цели тендера.

Обычно заказчики пишут в своем положении о закупке, что приоритетные способы — аукцион и конкурс, а далее указывают, для каких ТРУ предпочтителен тот или иной способ. Например, строительные работы закупают конкурсом, а сырье — с помощью аукциона.

**Торговые площадки для закупок у МСП.** Тендеры для предприятий малого и среднего бизнеса проводят только на ЭТП из списка, утвержденного распоряжением Правительства от 12 июля 2018 г. № 1447-р. Их восемь: АО «Агентство по государственному заказу Республики Татарстан»; АО «ЕЭТП», она же — «Росэлторг»; АО «РАД»; АО «ТЭК — Торг»; АО «ЭТС», она же — ЭТП «Фабрикант»; ЗАО «Сбербанк-АСТ»; ООО «РТС-тендер»; ООО «ЭТП ГПБ».

Аккредитацию на ЭТП получают автоматически, после регистрации на Госуслугах и в ЕИС. Для МСП действуют льготные тарифы. Например, ЗАО «Сбербанк-АСТ» берет с победителей торгов для МСП 1% от цены тендера, но не более 4300 руб. Разовое участие в других тендерах обойдется не больше 5900 руб. АО «РАД» также берет с победителей 1% от цены тендера, но не более 4 00 руб. Разовое участие в других закупках с ценой от 300 тыс. на этой площадке стоит 12 000 руб.

**Обеспечение участия и исполнения договора.** В закупках для МСП заказчики устанавливают пониженный процент обеспечения заявки — не более 2% от начальной цены тендера. Обеспечение исполнения договора не должно превышать 5% от стоимости закупки либо в размере аванса, если он предусмотрен.

Обеспечение предоставляют в виде банковской гарантии или деньгами. Для перевода средств придется открыть спецсчет в банке из распоряжения Правительства от 13 июля 2018 г. №1451-р.

Оплата по договору. Раньше заказы для МСП оплачивали быстрее, чем в обычных закупках. С 16 апреля 2022 г. срок оплаты один для всех — не более семи рабочих дней.

Задержка оплаты грозит штрафом — от 30 до 50 тыс. руб. на сотрудника и от 50 до 100 тыс. руб. на фирму (ч. 9 ст. 7.32.3 КоАП РФ).

**Отчет заказчика о тендерах для МСП.** Заказчики обязаны готовить отчет о закупках у МСП и публиковать его в ЕИС. Отчет сдают ежемесячно и по итогам года. Каждый месяц отчитываются до 10 числа за предыдущий период. Годовой отчет сдают до 1

февраля года, следующего за отчетным периодом. Если в прошлом месяце у заказчика не было закупок для МСП, он сдает нулевой отчет. Если заказчик не разместил отчет в ЕИС или «подтасовал» его данные, ему придется работать по правилам 44-ФЗ за такое нарушение.

**Этапы тендеров для МСП.** Аукцион для МСП проводят в несколько этапов: подача заявок, рассмотрение первых частей заявок, торги, рассмотрение вторых частей заявок, подведение итогов.

Во время торгов участники делают ставки в пределах шага аукциона — от 0,5% до 5% от начальной цены договора. Нельзя делать ставки на увеличение, равные нулю или ставкам других участников.

В конкурсах для МСП заказчики могут установить следующие:

- обсуждение с участниками закупки функциональных характеристик товара или качества работ — до конца срока подачи заявок;
- обсуждение предложений участников с целью корректировки извещения;
- рассмотрение заявок;
- рассмотрение дополнительных ценовых предложений.

Каждый этап конкурса заказчик может установить однократно, причем первый и второй этапы нельзя включать в один конкурс одновременно: проводят либо первый, либо второй. На каждый этап составляют отдельный протокол, а по итогам последнего готовят итоговый протокол. В запросе предложений предусмотрены те же этапы, но без окончательных и дополнительных ценовых предложений. Запрос котировок проводят в два этапа — подача заявок и подведение итогов.

**Состав тендерной заявки для МСП.** Заказчики запрашивают у участников тендера для малого и среднего бизнеса только те документы, которые предусмотрены законом.

Аукцион: первая часть: предложение участника. Вторая часть: сведения о фирме и обеспечении одобрение крупной сделки, декларация о соответствии общим требованиям, документы на товар, информация и документы о происхождении товара.

Конкурс/запрос предложений: первая часть: предложение участника документы, подтверждающие соответствие участника критериям заказчика. Вторая часть: сведения о фирме и обеспечении одобрение крупной сделки, декларация о соответствии общим требованиям документы на товар информация и документы о происхождении товара, ценовое предложение.

Запрос котировок: Единая заявка: сведения о фирме и обеспечении одобрение крупной сделки, декларация о соответствии общим требованиям, документы на товар, информация и документы о происхождении товара, ценовое предложение.

В законе не сказано, что участник закупки должен подтвердить свой статус. Это значит, что прикладывать к заявке выписку из реестра МСП не нужно. Если компания — субъект малого или среднего бизнеса, заказчик увидит эту информацию на сайте реестра МСП, который ведет налоговая служба. В противном случае заявка будет отклонена.

**Конкурентные закупки у МСП.** Следующим этапом является непосредственно проведение «спецторгов». Сведения о любой закупке должны содержаться в плане закупок. При этом в случае проведения «спецторгов» соответствующий признак («закупка только у субъектов МСП») должен быть установлен в позиции плана закупок. Аналогичный признак должен быть также установлен в извещении о проведении «спецторгов».

Способ определения контрагента при проведении «спецторгов» заказчик выбирает самостоятельно исходя из содержания положения о закупках.

Конкурентные способы закупок у субъектов МСП наиболее жестко регламентированы законом, который определяет:

— перечень способов проведения «спецторгов», к которым относятся: конкурс, аукцион, запрос предложений, запрос котировок. Иные конкурентные способы закупок не могут быть применены заказчиком при проведении «спецторгов»;

— обязательное проведение конкурентных закупок, участниками которых могут быть только субъекты МСП, в электронной форме на электронных площадках, операторы которых включены в перечень, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 12 июля 2018 г. № 1447-р;

— порядок, сроки и этапы осуществления конкурентных закупок способами, указанными выше;

— состав заявки на участие в каждом из способов закупок, используемых при проведении «спецторгов».

Несмотря на то что заказчики при проведении «спецторгов» чаще всего используют именно конкурентные способы закупок, применение таких способов содержит в себе ряд проблем:

Заказчики не в праве использовать иные конкурентные способы закупок, которые могут быть предусмотрены положением о закупке (например, запрос цен). Следовательно, заказчик за счет применения иных конкурентных процедур не может отступить от строго регламентированного порядка проведения «спецторгов».

Сроки проведения конкурентных процедур, в которых участниками могут быть только субъекты МСП, регламентированы законом и не могут быть сокращены по желанию заказчика. Следовательно, при возникновении срочной потребности заказчика в товарах (работах, услугах) быстро провести «спецторги» не получится.

Порядок проведения конкурентных процедур и состав этапов регламентирован положениями закона. При этом большинство конкурентных процедур: конкурс, аукцион, запрос предложений — являются двухэтапными (заявка состоит из двух частей, доступных заказчику в разное время) и не позволяет сократить количество этапов. Проведение двухэтапных процедур предполагает для заказчика составление и публикацию минимум трех протоколов, что также затягивает проведение процедуры. Кроме того, такой дополнительный этап, как переторжка, может быть объявлен только при проведении конкурса.

Состав заявки не предполагает расширение числа сведений и документов, которые могут быть предоставлены в составе заявки, за счет дополнительных условий положения о закупке. Учитывая закрытый перечень документов и сведений, входящих в состав заявки, к участникам «спецторгов» не могут быть предъявлены практически никакие требования, что усложняет процедуру выбора наиболее квалифицированного контрагента. Фактически требования к участнику могут быть заменены критериями оценки, однако их применение возможно только при проведении конкурса или запроса предложений.

Таким образом, при проведении конкурентных «спецторгов» заказчик может столкнуться с рядом трудностей. Однако перечисленных проблем можно было бы избежать, отдавая предпочтение проведению неконкурентных процедур: иных неконкурентных закупок и закупок у единственного поставщика среди субъектов МСП, поскольку закон ограничивает заказчика в применении иных конкурентных процедур, ничего не говоря о неконкурентных закупках.

**Парамонова И. П.**,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
ip.paramonova@list.ru

## **Влияние пандемии коронавирусной инфекции на обязательства по договору аренды коммерческой недвижимости**

**Аннотация.** В связи с распространением в России и других странах весной 2020 г. коронавируса, в регионах России был введен «режим повышенной готовности», предполагающий ограничительные меры на определенные виды деятельности. В данной статье проведен обзор правовых последствий ограничительных мер для исполнения обязательств по договору аренды коммерческой недвижимости.

**Ключевые слова:** договор аренды; арендная плата; коммерческая недвижимость; пандемия; арендатор; арендодатель.

---

Распространение в России и других странах коронавирусной инфекции, вызванной SARS-CoV-2 (Severe acute respiratory syndrome-related coronavirus 2), ранее 2019-nCoV (англ. 2019 *novel coronavirus, Wuhan seafood market pneumonia virus*) внесло значительные коррективы во все сферы социально-экономического функционирования государств, развитие бизнеса и жизнедеятельности населения.

Предпринятые государством меры по профилактике и борьбе с пандемией спровоцировали массовые нарушения договорной дисциплины. Введение режима повышенной готовности, запретительные, карантинные и ограничительные меры, примененные органами власти, и самоизоляция граждан повлекли правовые последствия за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договорам аренды коммерческой недвижимости.

Существенным условием договора аренды, помимо предмета договора, является арендная плата, которую в соответствии со ст. 614 ГК РФ арендатор обязан вносить своевременно за пользование имуществом.

Как правило, в любом договоре при неисполнении или ненадлежащем исполнении его условий предусмотрена ответственность сторон в виде пеней, штрафов и иных санкций.

Согласно п. 3 ст. 401 ГК РФ сторона, не исполнившая либо исполнившая обязательства договора ненадлежащим образом, несет гражданско-правовую ответственность в виде выплат неустоек, пеней и штрафов, если не докажет, что надлежащее исполнение было невозможным вследствие наступления обстоятельств непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (форс-мажор).

Торгово-промышленной палатой Российской Федерации к обстоятельствам непреодолимой силы отнесены массовые заболевания (эпидемии), ограничения перевозок, запретительные меры государств [Положение о порядке свидетельствования Торгово-промышленной палатой Российской Федерации обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор) (приложение к постановлению Правления ТПП РФ от 23 декабря 2015 г. № 173-14)].

К мерам, имеющим признаки форс-мажора, относятся:

- введение режима повышенной готовности,
- ограничение передвижения транспортных средств,

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев**.

- ограничение передвижения физических лиц,
- приостановление деятельности предприятий и учреждений,
- отмена и перенос массовых мероприятий,
- введение режима самоизоляции граждан и т.п.

Торгово-промышленная палата РФ наделена полномочиями свидетельствовать обстоятельства непреодолимой силы выдачей сертификата.

Из разъяснений Президиума Верховного Суда РФ от 21 апреля 2020 г. № 1 «Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанным с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории РФ новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» следует, что применительно к нормам ст. 401 ГК РФ обстоятельства, вызванные угрозой распространения новой коронавирусной инфекции, а также принимаемые органами государственной власти и местного самоуправления меры по ограничению ее распространения могут быть признаны обстоятельствами непреодолимой силы, если они соответствуют критериям чрезвычайности и непредотвратимости и установлена причинная связь между этими обстоятельствами и неисполнением обязательств.

Как правило, в договорах аренды прописывается условие о форс-мажоре и к обстоятельствам непреодолимой силы отнесены эпидемии, локауты, издание актов органов власти, существующих де-юре или де-факто как причина невозможности исполнения сторонами своих обязательств в рамках договора и договора в целом. Все эти форс-мажорные обстоятельства, перечисленные в договоре аренды, признаются установленными договором случаями освобождения сторон от ответственности в соответствии с п. 1 ст. 401 ГК РФ.

Таким образом, для освобождения от ответственности за неисполнение своих обязательств сторона должна доказать:

- наличие и продолжительность обстоятельств непреодолимой силы;
- наличие причинно-следственной связи между возникшими обстоятельствами непреодолимой силы и невозможностью либо задержкой исполнения обязательств;
- непричастность стороны к созданию обстоятельств непреодолимой силы;
- добросовестное принятие стороной разумно ожидаемых мер для предотвращения (минимизации) возможных рисков.

В п. 9 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых Положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» разъяснено, что наступление обстоятельств непреодолимой силы само по себе не прекращает обязательство должника, если исполнение остается возможным после того, как они отпали.

Последствия распространения новой коронавирусной инфекции признаются обстоятельствами непреодолимой силы не для всех категорий должников.

В процессе регулярного мониторинга сформирован перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции, утвержденный постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 434 с изменениями и дополнениями от 10, 18 апреля, 12, 26 мая, 26 июня, 16 октября 2020 г.

В актуализирующийся по результатам мониторинга обширный перечень включены, в том числе, юридические лица, имеющие обязательства по договорам аренды коммерческой недвижимости.

Для поддержки хозяйствующих субъектов в наиболее пострадавших отраслях экономики законодателем принят ряд нормативно-правовых документов, в том числе в сфере арендных отношений в интересах обеих сторон договора.

Пунктом 3 ст. 19 Федерального закона от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам пре-

дупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» предусмотрено, что в связи с невозможностью использования арендованного имущества, связанной с принятием органом государственной власти субъекта РФ в соответствии со ст. 11 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» решения о введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на территории субъекта РФ, арендатор по договорам аренды недвижимого имущества вправе потребовать уменьшения арендной платы за период 2020 г.

Пунктом 2 постановления Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 439 «Об установлении Требований к условиям и срокам отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимого имущества» юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям — арендодателям объектов недвижимости при предоставлении отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимого имущества в соответствии с требованиями, утвержденными настоящим постановлением, рекомендовано предусмотреть уменьшение размера арендной платы с учетом фактического неосуществления арендатором недвижимого имущества деятельности, а также с учетом нерабочих дней, установленных указами Президента РФ о мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения в связи с распространением новой коронавирусной инфекции.

Таким образом, если в связи с введением режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации установлен запрет на осуществление каких-либо видов деятельности или запрет на использование арендованных объектов коммерческой недвижимости, вследствие чего арендатор в принципе утратил возможность использовать арендованную недвижимость в своей деятельности, он может потребовать от арендодателя уменьшения размера арендной платы. Поскольку в вышеуказанном случае у арендатора есть право требовать уменьшения арендной платы, то у арендодателя возникает корреспондирующая этому праву обязанность уменьшить размер арендной платы.

В подпункте «д» п. 3 «Требований к условиям и срокам отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимого имущества», утвержденных постановлением Правительства РФ № 439, сказано, что размер арендной платы, в отношении которой предоставляется отсрочка, может быть снижен исключительно по соглашению сторон.

Помимо уменьшения размера арендной платы законодателем предусмотрено предоставление отсрочки ее уплаты. Если договор аренды недвижимости был заключен до введения на территории субъекта Российской Федерации режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации и арендатор недвижимости осуществляет деятельность в отраслях российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции, то по смыслу п. 1 ст. 19 Федерального закона от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ, а также п. 1 Требований к условиям и срокам отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимого имущества, утвержденных постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 439, арендаторам недвижимого имущества предоставляется отсрочка уплаты арендной платы.

Для предоставления отсрочки арендатор должен обратиться к арендодателю с соответствующим требованием (о заключении дополнительного соглашения к договору аренды) в установленный законом срок, а именно в течение 30 дней с момента принятия органами государственной власти решения о введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

Таким образом, если вышеуказанные условия соблюдаются, арендатор вправе требовать предоставления ему отсрочки, а арендодатель обязан ему эту отсрочку предоставить. В противном случае, если арендодатель отказывается предоставить отсрочку,

или стороны не могут договориться о конкретных условиях отсрочки, арендатор вправе обратиться с соответствующим заявлением в суд.

Согласно п. 2 ст. 19 Федерального закона от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 439 утверждены требования к условиям и срокам отсрочки арендной платы. Дополнительное соглашение о предоставлении отсрочки к договору аренды коммерческой недвижимости заключается с учетом установленных законодателем требований:

— отсрочка предоставляется в отношении арендной платы за пользование недвижимым имуществом за период с момента введения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации и до 1 октября 2020 г.;

— отсрочка предоставляется за период с момента введения режима и до момента его прекращения в отношении 100% арендной платы, начисленной за этот период, с момента прекращения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации и до 1 октября 2020 г. — в отношении 50% арендной платы.

Задолженность по арендной плате, образовавшаяся за время отсрочки, подлежит уплате не ранее 1 января 2021 г. и не позднее 1 января 2023 г. поэтапно не чаще одного раза в месяц, равными платежами, размер которых не превышает размера половины ежемесячной арендной платы по договору аренды.

Меры ответственности в связи с несоблюдением арендатором порядка и сроков внесения арендной платы (в том числе в случаях, если такие меры предусмотрены договором аренды) в связи с отсрочкой не применяются.

Не допускается установление арендодателем дополнительных платежей, подлежащих уплате арендатором в связи с предоставлением отсрочки;

Размер арендной платы, в отношении которой предоставляется отсрочка, может быть снижен по соглашению сторон.

Если договором аренды в арендную плату включены платежи за пользование арендатором коммунальными услугами и (или) расходы на содержание арендуемого имущества, отсрочка по указанной части арендной платы не предоставляется.

Если в период действия режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации арендодатель освобождается от оплаты коммунальных услуг и (или) несения расходов на содержание и имущества, отсрочка распространяется на всю предусмотренную договором арендную плату.

Стороны договора аренды коммерческой недвижимости могут установить иные условия предоставления отсрочки. В случае, если предметом аренды является недвижимое имущество, находящееся в государственной или муниципальной собственности, иные условия предоставления отсрочки в отношении аренды такого имущества могут быть установлены Правительством РФ, органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления могут быть установлены.

Из числа предусматриваемых договорами аренды коммерческой недвижимости форс-мажорных обстоятельств эпидемии, пандемии и, как следствие, меры, применяемые органами власти в условиях угрозы распространения коронавирусных инфекций являются факторами, влияющими на существенное изменение обстоятельств.

В соответствии со ст. 451 ГК РФ любая из сторон получает право одностороннего отказа от договора аренды коммерческой недвижимости, если появились обстоятельства, которые стороны не могли предвидеть при заключении договора. Распространение в России и других странах коронавирусной инфекции, развитие которой непредсказуемо в пространстве и времени, идеально подпадает под критерии обстоятельства непреодолимой силы, которое не мог предвидеть никто.

По договорам аренды коммерческой недвижимости, заключенным до введения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на территории субъекта



РФ, арендаторы получили право одностороннего отказа от договора, без применения санкций предусмотренных ст. 393.1 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Если в течение 14 рабочих дней с момента обращения арендатора к арендодателю с требованием об уменьшении арендной платы или ином изменении условий договора аренды соглашение не достигнуто, арендатор имеет право, не позднее 1 октября 2020 г., отказаться от указанного договора аренды, заключенного на определенный срок. В этом случае убытки в виде упущенной выгоды, убытки при прекращении договора, связанные исключительно с досрочным расторжением договора аренды, с арендатора не взимаются.

В соответствии с ч. 4 ст. 19 Федерального закона от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ при досрочном расторжении договора, обеспечительный платеж, если он был предусмотрен договором аренды и уплачен арендодателю, возврату не подлежит.

В обмен на снижение ставок аренды или отсрочки платежей для арендаторов отдельных категорий бизнеса меры поддержки были оказаны и арендодателям — собственникам имущества в части уплаты имущественного, земельного налога и арендной платы за землю, на которой находится объект коммерческой недвижимости.

В связи с тем, что указанные налоги являются доходной частью региональных и муниципальных бюджетов, с 1 апреля 2020 г. высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации вправе издавать нормативные акты, продлевающие в 2020 г. установленные в регионах сроки уплаты транспортного налога, налога на имущество организаций и земельного налога, а также авансовых платежей по ним. Мера применяется, если указанные сроки не были продлены Правительством РФ, либо если предусмотрены более ранние сроки уплаты этих налогов и авансовых платежей по ним.

Также региональным и муниципальным органам власти рекомендовано снизить имущественные налоги для арендодателей в обмен на снижение ставок аренды или отсрочки платежей для арендаторов отдельных категорий бизнеса, в том числе в отношении объектов недвижимости, находящихся в частной собственности.

В письме ФНС России от 9 апреля 2020 г. № БС-4-21/5994@ «О рекомендуемых пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 03 апреля 2020 № 439 мерах поддержки, касающихся налогообложения объектов недвижимости, находящихся в аренде» содержатся рекомендации по вопросам реализации мер поддержки, касающихся уплаты налога на имущество организаций, налога на имущество физических лиц, земельного налога (в части установления налоговых льгот) по объектам недвижимости, находящимся в аренде, для категорий налогоплательщиков, осуществляющих деятельность в отраслях российской экономики, наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции

Пунктом 5 Требований, утвержденных постановлением от 3 апреля 2020 г. № 439, п. 4 распоряжения от 19 марта 2020 г. № 670-р региональным и муниципальным образованиям предоставлена возможность реализовывать свои антикризисные меры поддержки.

Для реализации мер по снижению арендной платы за имущество и земельные участки, находящихся в государственной и муниципальной собственности, уполномоченными органами власти должны быть приняты соответствующие решения.

Из числа всех возможных форс-мажорных обстоятельств пандемия коронавирусной инфекции стала причиной разрушительных последствий не только для здоровья населения планеты, но и мировой экономики. Непредсказуемость развития эпидемиологической ситуации в регионах страны вынудила органы власти принимать беспрецедентные меры в целях ограничения угрозы распространения коронавируса. Ограничительные меры привели к невозможности развития в комфортных условиях каких-либо

бизнес-процессов, в том числе и выполнения обязательств по договорам аренды коммерческой недвижимости.

Для многих арендаторов и арендодателей последствия коронавирусной инфекции стали проверкой не только договорной дисциплины, но и прочности деловых отношений, готовности идти на уступки и нести временные финансовые потери в целях сохранения не только своего бизнеса, но и бизнеса партнера.

Своевременные меры поддержки, оказанные государством арендаторам и собственникам коммерческой недвижимости, помогли бизнесу в сложных обстоятельствах в максимальной степени нивелировать негативное влияние последствий коронавирусной пандемии, выжить и продолжить развитие.

**Парамонова И. П.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Поддержка бизнеса в условиях пандемии в области арендных отношений**

**Аннотация.** В связи с распространением в России и других странах весной 2020 г. коронавирусной инфекции COVID-19, Правительством РФ по поручению Президента Российской Федерации в целях предотвращения распространения ранее не известной инфекции были предприняты меры превентивного характера. Для снижения риска возникновения чрезвычайной ситуации был введен режим повышенной готовности для экстренных служб и ответственных лиц. В большинстве регионов в целях сохранения здоровья людей были введены ограничения на свободное перемещение, массовое посещение торговых и досуговых центров, запрет на некоторые виды деятельности. В данной статье приведен обзор законов и подзаконных нормативных правовых актов в области арендных отношений, принятых органами власти в условиях ухудшения ситуации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции в целях поддержки бизнеса и обеспечения устойчивого развития экономики.

**Ключевые слова:** договор аренды; арендная плата; коммерческая недвижимость; пандемия; арендатор; арендодатель.

---

31 декабря 2019 г. власти Китая проинформировали Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) о вспышке неизвестной пневмонии в городе Ухань в центральной части страны (провинция Хубэй). В начале января 2020 г. в Китае было официально объявлено, что причиной вспышки вирусной пневмонии неизвестного происхождения стал новый вид коронавируса, который может передаваться от человека к человеку. Уже в первой половине января 2020 г. коронавирусная инфекция вышла за пределы Китая. 11 марта 2020 г. ВОЗ заявила, что распространение нового коронавируса носит характер пандемии.

В целях сдерживания распространения ранее неизвестного вируса, были приняты беспрецедентные меры. Страны закрывали границы, прекращали авиа— и морское пассажирское сообщение, вводили тотальные локдауны: закрывали магазины, бары, рестораны, музеи, театры, места досуга, останавливали работу транспорта, переводили сотрудников на удаленную работу и ограничивали межрегиональное, межмуниципальное передвижение населения. Введение строгих ограничительных мер привело к снижению темпов заболеваемости и позволило ослабить ограничительные меры, что вскоре спровоцировало вторую волну заболеваемости в середине 2020 г. и возврат к ограничениям.

В результате пандемии коронавируса, по словам генерального секретаря ООН Антониу Гутерреша, мир вступил в тяжелейший экономический кризис.

В марте 2020 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин в своем обращении к гражданам о ситуации с распространением коронавируса и заявил о поддержке малого, среднего бизнеса и микропредприятий, которые столкнулись с объективными трудностями в связи с сокращением заказов и снижением выручки.

15 марта 2020 г. Президент подписал распоряжение «О рабочей группе Государственного совета Российской Федерации по противодействию распространению новой коронавирусной инфекции, вызванной 2019-COVID». Под руководством мэра Москвы С.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Собянина в работе группы было рекомендовано принять участие высшим должностным лицам регионов, на территории которых выявлены угрозы по распространению новой коронавирусной инфекции.

17 марта 2020 г. Председателем Правительства РФ М. Мишустиним был утвержден План первоочередных мероприятий (действий) по обеспечению устойчивого развития экономики в условиях ухудшения ситуации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции.

В соответствии с п. 3.6 раздела 3 Плана среди прочих мероприятий по поддержке малого и среднего предпринимательства были предусмотрены меры поддержки участников арендных отношений. Министерству экономического развития и Росимуществу в срок к 27 марта 2020 г. была поручена подготовка проекта акта Правительства РФ и рекомендации субъектам РФ о временной отсрочке (или моратории) на уплату арендных платежей субъектами малого и среднего предпринимательства — арендаторами государственного или муниципального имущества.

29 марта 2020 г. Президент РФ В. В. Путин утвердил поручения кабинету министров и Банку России организовать постоянный экономический мониторинг и по его результатам определить перечень отраслей, пострадавших от коронавируса.

Таким образом, в течение первого месяца карантинных мероприятий на территории страны из-за распространения коронавирусной инфекции одним из направлений государственной поддержки по обеспечению устойчивого развития экономики стали в том числе меры по подготовке нормативно-правовых актов для участников арендных отношений.

В рамках реализации Плана первоочередных мероприятий в помощь бизнесу было принято несколько нормативных правовых актов.

В области арендных отношений главной новеллой стала ст. 19 Федерального закона от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

Пунктом 3 ст. 19 Закона предусмотрено, что в связи с невозможностью использования арендованного имущества, связанной с принятием органом государственной власти субъекта РФ решения о введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на территории субъекта РФ, арендатор по договорам аренды недвижимого имущества вправе потребовать уменьшения арендной платы за период 2020 г.

В соответствии с ч. 4 ст. 19 Закона при досрочном расторжении договора, обеспечительный платеж, если он был предусмотрен договором аренды и уплачен арендодателю, возврату не подлежит.

Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» наделяет орган государственной власти субъекта Российской Федерации полномочиями принятия решений о введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

Федеральным законом от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ норма, предусматривающая предоставление отсрочки внесения арендных платежей и их уменьшение, была расширена положением о праве арендатора отказаться от договора аренды, если в течение 14 дней после обращения к арендодателю с требованием об изменении условий договора аренды соглашение не достигнуто. При этом арендодатель — владелец недвижимости не вправе отказать арендатору, надлежащим образом исполнявшему свои обязанности до введения органами власти ограничительных мер.

Арендаторам земельных участков было установлено право требования увеличения срока действия договора аренды независимо от наличия задолженности по арендной плате при условии, если такой договор был заключен до введения ограничений и срок его действия не истек либо арендодателем не заявлено в суд требование о расторже-

нии такого договора аренды. Арендодатель обязан в срок не позднее пяти рабочих дней со дня обращения арендатора заключить соглашение об увеличении срока действия договора аренды, при этом срок пролонгации не может превышать срок, согласованный до его увеличения или три года, если срок аренды выше трех лет.

В целях конкретизации положений принятых законов, были приняты подзаконные акты.

Постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 434 утвержден перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции, сформированный в процессе регулярного мониторинга.

По результатам мониторинговых мероприятий в связи с ухудшением эпидемиологической ситуации и увеличением количества отраслей экономики, пострадавших от последствий распространения новой инфекции, положения постановления № 434 актуализировались изменениями и дополнениями от 10, 18 апреля, 12, 26 мая, 26 июня, 16 октября 2020 г.

Постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 439 «Об установлении Требований к условиям и срокам отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимого имущества».

В соответствии с Федеральным законом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» и с учетом положений п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса Российской Федерации Правительство РФ пунктом 1 утверждены требования к срокам и условиям отсрочки уплаты арендной платы.

Пунктом 2 арендодателям объектов недвижимости при предоставлении отсрочки уплаты арендной платы по договорам аренды в соответствии с требованиями, утвержденными настоящим постановлением, рекомендовано предусмотреть уменьшение размера арендной платы с учетом фактического неосуществления деятельности арендатором недвижимого имущества и нерабочих дней.

Руководителям органов государственной власти субъектов РФ, органам местного самоуправления рекомендовано предоставить собственникам объектов недвижимости, предоставившим отсрочку уплаты арендной платы по договорам аренды недвижимости, предоставить меры поддержки, касающиеся уплаты налога на имущество арендодателей, земельного налога, арендной платы на землю по арендованному объекту недвижимости за период, на который предоставлена отсрочка.

В 2020 г. у судов возникли вопросы по применению законодательных изменений и мер, направленных на противодействие распространению в России коронавирусной инфекции COVID-19. В целях обеспечения единообразного применения установленных законодательством норм Верховный суд в обзорах практики их применения разъяснил положения законов, принятых в период распространения коронавирусной инфекции.

В разъяснениях Президиума Верховного Суда РФ от 21 апреля 2020 г. № 1 «Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанным с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории РФ новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» указаны критерии, соответствие которым ограничительные меры могут быть признаны форс-мажорными обстоятельствами.

Согласно разъяснениям, применительно к нормам статьи 401 ГК РФ обстоятельства, вызванные угрозой распространения новой коронавирусной инфекции, а также принимаемые органами государственной власти и местного самоуправления меры по ограничению ее распространения могут быть признаны обстоятельствами непреодолимой силы, если они соответствуют критериям чрезвычайности и непредотвратимости и установлена причинная связь между этими обстоятельствами и неисполнением обязательств.

Как правило, в договорах аренды прописывается условие о форс-мажоре и к обстоятельствам непреодолимой силы отнесены эпидемии, локауты, издание актов органов власти, существующих де-юре или де-факто как причина невозможности исполнения сторонами своих обязательств в рамках договора и договора в целом. Все форс-мажорные обстоятельства, перечисленные в договоре аренды, признаются установленными договором случаями освобождения сторон от ответственности в соответствии с п. 1 ст. 401 ГК РФ.

Таким образом, для освобождения от ответственности за неисполнение своих обязательств сторона должна доказать:

- наличие и продолжительность обстоятельств непреодолимой силы;
- наличие причинно-следственной связи между возникшими обстоятельствами непреодолимой силы и невозможностью либо задержкой исполнения обязательств;
- непричастность стороны к созданию обстоятельств непреодолимой силы;
- добросовестное принятие стороной разумно ожидаемых мер для предотвращения (минимизации) возможных рисков.

Акцентируя внимание судов на относительности понятия форс-мажорных обстоятельств, Верховный Суд пришел к выводу, что сам по себе коронавирус не может считаться форс-мажором для всех без исключения и решая, стал ли вирус обстоятельством непреодолимой силы, следует учитывать, чем занимается компания, как работает в условиях ограничительных мер, в чем суть обязательства и срок его исполнения, добросовестность должника.

При доказывании форс-мажора должником могут использоваться официальные документы:

- заключения и свидетельства уполномоченных органов и организаций, которые подтверждают обстоятельства непреодолимой силы (Сертификат Торгово-промышленной палаты);
- нормативные акты субъектов РФ, в которых говорится о форс-мажорном характере пандемии (Указ мэра Москвы от 5 марта 2020 № 112-УМ, п. 20.1)

В Обзоре от 30 апреля 2020 г. № 2 по отдельным вопросам судебной практики, связанным с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории РФ новой коронавирусной инфекции (COVID-19) разъясняется, что отсрочка уплаты арендной платы считается предоставленной с даты введения в регионе режима повышенной или чрезвычайной ситуации вне зависимости от даты заключения соглашения об отсрочке сторонами.

Согласно разъяснениям Обзора № 2 обязательства сторон договора аренды считаются измененными в части предоставления отсрочки арендатору с даты введения в регионе режима повышенной готовности. Кроме того, если арендатор не внес арендную плату в установленные договором сроки, арендодатель информирует арендатора о наличии у него права на предоставление отсрочки платежа. В отсутствие такого информирования и/или в случае уклонения арендодателя от заключения соглашения об отсрочке платежа, арендодатель считается предоставившим отсрочку внесения арендной платы. Право на отсрочку уплаты арендной платы в условиях коронавирусных ограничений имеют арендаторы вне зависимости от возможности использования недвижимости по назначению.

Также в Обзоре № 2 разъяснена обязательность уменьшения размера арендной платы с момента наступления невозможности использования арендованной недвижимости из-за мер борьбы с коронавирусом.

Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых Положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» разъяснены критерии чрезвычайности и непредотвратимости.

Обстоятельства считаются чрезвычайными, если они исключительные и выходят за рамки обычных в конкретных условиях.

Обстоятельства считаются непредотвратимыми, если ни один участник гражданского оборота, ведущий такую же деятельность, не может этих обстоятельств избежать.

В обмен на снижение ставок аренды или отсрочки платежей для арендаторов отдельных категорий бизнеса меры поддержки были оказаны и арендодателям — собственникам имущества в части уплаты имущественного, земельного налога и арендной платы за землю, на которой находится объект коммерческой недвижимости в соответствии с рекомендациями письма ФНС России от 9 апреля 2020 г. № БС-4-21/5994@. В письме содержатся рекомендации по вопросам реализации мер поддержки, касающихся уплаты налога на имущество организаций, налога на имущество физических лиц, земельного налога (в части установления налоговых льгот) по объектам недвижимости, находящимся в аренде, для категорий налогоплательщиков, осуществляющих деятельность в отраслях российской экономики, наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции

В связи с тем, что указанные налоги являются доходной частью региональных и муниципальных бюджетов, с 1 апреля 2020 высшие исполнительные органы государственной власти субъектов РФ вправе издавать нормативные акты, продлевающие в 2020 г. установленные в регионах сроки уплаты транспортного налога, налога на имущество организаций и земельного налога, а также авансовых платежей по ним. Мера применяется, если указанные сроки не были продлены Правительством РФ, либо если предусмотрены более ранние сроки уплаты этих налогов и авансовых платежей по ним.

Также региональным и муниципальным органам власти рекомендовано снизить имущественные налоги для арендодателей в обмен на снижение ставок аренды или отсрочки платежей для арендаторов отдельных категорий бизнеса, в том числе в отношении объектов недвижимости, находящихся в частной собственности.

Анализ законодательства, принятого в период распространения коронавирусной инфекции, позволяет сделать вывод о потенциально проарендаторской позиции нормотворцев и правоприменителей.

Судебная практика применения норм законодательства, принятого в период распространения новой коронавирусной инфекции по результатам постоянного экономического мониторинга в области арендных отношений немногочисленна.

Тяжелое положение сторон договоров аренды недвижимости, обременительность судебных издержек, непредсказуемость как ближайших, так и отдаленных перспектив преодоления экономикой последствий распространения коронавирусной инфекции определили приоритетность и востребованность переговорного процесса.

По мнению экспертов и автора публикации, в основном переговоры начинались с требования арендатора снизить размер арендной платы. При определении итогового размера скидки арендодатели принимали во внимание нормы федерального законодательства и условия договоров аренды. Многие контрагенты предпочитали и планировали сохранение существующих арендных отношений. Судя по темпам восстановления экономики в послековидный период, договориться получилось у большинства. По словам члена Центральной ревизионной комиссии Общероссийского народного фронта Азата Газизова, воспользовались льготным отказом от договора не более 10% из арендаторов, большая часть из которых была из числа планировавших прекратить предпринимательскую деятельность.

В большинстве случаев инициаторами судебных споров выступали арендодатели, пытавшиеся взыскать задолженность по арендной плате. Требования арендаторов о снижении арендной платы были предметом спора встречных исков.

По словам Алексея Панюшкина из коллегии адвокатов «Регионсервис», проарендаторских решений на сегодня не так много, суды зачастую отказываются снижать арендную плату, указывая на то, что давать скидку — право, а не обязанность арендодателя.

Так, в деле № А40-113543/2020 суд отказал предоставить скидку магазину «Республика», который арендовал помещение за 1,1 млн руб. Арбитражный суд г. Москвы установил, что арендодатель не уклонялся от подписания дополнительного соглашения о скидке. Основанием для отказа в исковых требованиях стало отсутствие договоренности между сторонами о размере дисконта. Суд взыскал с «Республики» задолженность за три месяца в полном объеме.

Некоторым арендаторам удастся добиться скидки по суду. В деле № А 28-4815/2020 Арбитражный суд Кировской области уменьшил арендную плату за два месяца в 10 раз (начальная цена — примерно 60 тыс. руб.). Суд посчитал размер скидки справедливой, так как детскому центру развития, который индивидуальный предприниматель Ирина Сычева открыла в арендуемом помещении, пришлось полностью приостановить свою деятельность в связи с решением органов власти о введении ограничений в целях предотвращения распространения коронавирусной инфекции.

В споре по делу № А 40-138178/2020 суд снизил размер арендной платы, но всего на 16,7% (с 180 тыс. руб. до 150 тыс. руб.). Арбитражный суд города Москвы учел, что у кафе ИП Софии Надрышиной была возможность работать на вынос.

В деле № А40-130798/2020 Арбитражный суд города Москвы установил, что ООО «Лав Компани» сразу предпочло отказаться от договора аренды. Помимо этого, на момент уведомления об отказе, 27 марта 2020 г., деятельность арендатора не входила в перечень отраслей, наиболее пострадавших от последствий коронавирусной инфекции. Таким образом, у «Лав Компани» не было права на одностороннее расторжение договора, так как такое право у арендатора появляется только после неудачных переговоров об уменьшении размера арендной платы.

Судебная практика применения законодательства, принятого в период распространения коронавирусной инфекции показывает, что при разрешении судебных споров, связанных с арендными отношениями, судами принимаются во внимание все обстоятельства дела, дающие для применения норм права.

Таким образом, позиция государства в вопросах поддержки бизнеса, оперативность органов власти в принятии необходимых законов и подзаконных актов, широкое информирование субъектов малого и среднего предпринимательства обеспечили поддержку малого и среднего предпринимательства в области арендных отношений.



**Петерс М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **К вопросу о внесудебных и судебных формах защиты прав предпринимателей**

**Аннотация.** Под защитой прав предпринимателей понимается совокупность нормативно установленных мер (механизмов) по восстановлению или признанию нарушенных, или оспариваемых прав и интересов их обладателей, которые осуществляются в определенных формах, определенными способами, в законодательно определенных границах, с применением к нарушителям мер юридической ответственности, а также механизма по практической реализации (исполнимости) этих мер.

**Ключевые слова:** предпринимательство, права предпринимателей, правовая защита, формы защиты прав предпринимателей, профилактика правонарушений.

---

Понятие «защита права» следует отличать от понятия «охрана права», которое обычно трактуется более широко, так как включает любые меры, направленные на обеспечение интересов управомоченного субъекта.

Под правовой охраной принято понимать совокупность гарантий государства, связанных с нормативным запрещением либо иным ограничением определенных действий против охраняемого объекта и направленных на предупреждение и профилактику правонарушений.

Предметом же защиты в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности являются нарушенные или оспариваемые права и законные интересы лиц, осуществляющих такую деятельность.

Под способами защиты прав понимаются закрепленные законом материально-правовые и процессуальные меры принудительного характера, посредством которых производится восстановление (признание) нарушенных (оспариваемых) прав и осуществляется воздействие на правонарушителя.

Материально-правовые способы защиты предпринимательских прав — это способы действий по защите прав в соответствии с охранительными нормами материального права.

Материально-правовые способы защиты прав по целям подразделяются на пресекательные, восстановительные и штрафные.

К пресекательным относятся способы, связанные с принудительным прекращением противоправных действий, причиняющих убытки (вред) или иные негативные последствия, а также создающих угрозу таких последствий.

По своей природе пресекательными являются действия по:

- признанию недействительным акта государственного органа или органа местного самоуправления;
- неприменению судом акта государственного органа или органа местного самоуправления, противоречащего закону, и т.д.

К восстановительным относятся способы, направленные на признание за субъектом определенных прав, а также на восстановление положения, имевшего место до нарушения права.

Восстановительными способами являются:

- признание права;

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Т. С. Эфендиев.**

— признание оспоримой сделки недействительной и применению последствий ее недействительности;

— присуждение к исполнению обязанности в натуре;

— возмещение убытков и компенсации морального вреда и др.

К штрафным относятся способы, направленные на применение против нарушителя нормативно установленных санкций (мер ответственности) за противоправное поведение.

К штрафным способам защиты можно отнести действия по:

— взысканию неустойки, процентов за пользование чужими денежными средствами;

— обращению незаконно полученного по сделке в доход государства;

— конфискации и т.д.

Процессуальные способы защиты — способы, обеспечивающие защиту прав предпринимателей в процессе рассмотрения спора о нарушенном праве. К их числу относят:

1) право в договорном порядке установить компетентный орган по разрешению споров;

2) право обращения к компетентному органу по защите нарушенных прав и интересов предпринимателей и т.д.

Самостоятельным способом защиты прав, полагаем, является самозащита (ст. 14 ГК РФ). ГК РФ не содержит определения этого понятия, а лишь устанавливает, что способы самозащиты должны быть соразмерны нарушению и не должны выходить за пределы действий, необходимых для его пресечения.

По мнению К. К. Лебедева, положения ст. 14 ГК РФ являются нормативным правовым основанием для самозащиты предпринимателя в процессе осуществления им предпринимательской деятельности в любых ситуациях, а не только тогда, когда его права и интересы уже нарушены и ему причиняется вред.

Предприниматель вправе осуществлять превентивные охранительные действия, обеспечивающие защиту его интересов от возможных посягательств.

Под формой защиты понимается комплекс внутренне согласованных организационных мероприятий по защите субъективных прав и охраняемых законом интересов.

Говоря о соотношении способа и формы защиты прав, М. К. Треушников отмечает, в частности, что способ защиты права — категория материального (регулятивного) права, а под формой защиты права следует понимать определенную законом деятельность компетентных органов по защите права, т.е. по установлению фактических обстоятельств, применению норм права, определению способа защиты права и вынесению решения.

Формы защиты прав предпринимателей делятся на судебные и внесудебные.

Судебные формы защиты прав предпринимателей предполагают определенного рода деятельность со стороны таких органов, как:

— Конституционный Суд РФ;

— арбитражные суды;

— суды общей юрисдикции.

К формам внесудебной защиты прав и интересов предпринимателей следует отнести:

— нотариальную защиту;

— третейское разбирательство;

— досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров.

При рассмотрении нотариальной защиты как одной из внесудебных форм защиты прав и интересов предпринимателей необходимо принять во внимание следующие особенности ее реализации:

1) предметом нотариальной деятельности являются бесспорные дела;

- 2) не используются принципы публичности, состязательности;
- 3) нотариальные действия совершаются нотариусом только единолично;
- 4) юридические факты устанавливаются, как правило, на основании письменных доказательств, и др.

По порядку формирования третейского суда, организации его деятельности, процедуре разрешения споров третейский суд существенно отличается от арбитражного. Характерной чертой третейского суда является широкое применение усмотрения сторон. В частности, стороны по своему усмотрению могут определить число третейских судей и согласовать процедуру их назначения.

Передача сторонами спора на рассмотрение третейского суда может быть осуществлена двумя способами:

- 1) включением в предпринимательский договор специальной третейской оговорки;
- 2) заключением отдельного соглашения о передаче спора на разрешение третейского суда.

Моментом вступления решения третейского суда в законную силу считается следующий день после даты вынесения этого решения.

Однако иной порядок предусмотрен для вступления в законную силу решений, принятых Международным коммерческим арбитражем. Моментом вступления в законную силу его решений считается следующий день после истечения срока на подачу ходатайства об отмене решения (ходатайство об отмене решения должно быть подано не позднее трех месяцев со дня получения решения).

При несоблюдении досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора, определенного законом или договором, иск оставляется без рассмотрения.

Если федеральным законом или договором для определенной категории споров установлен досудебный порядок их урегулирования, спор может быть передан на рассмотрение арбитражного суда лишь после соблюдения такого порядка (п. 5 ст. 4 АПК РФ).

Так, ГК РФ содержит положение, согласно которому требование изменить или расторгнуть договор может быть заявлено в суд только после отказа другой стороны на подобное предложение либо неполучения ответа в установленный срок (п. 2 ст. 452).

Обязательный досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров предусмотрен, к примеру, Федеральными законами от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи», от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 17 июля 1999 г. № 176-ФЗ «О почтовой связи» и др.

Необходимо иметь в виду, что досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров является обязательным для истца только в случаях, предусмотренных федеральным законом или договором. Если же он предусмотрен положениями, правилами и другими подзаконными актами, то его соблюдение не является обязательным для сторон. Кроме того, если досудебный (претензионный) порядок предусмотрен договором, последний должен содержать четкую запись об установлении такого порядка.

Однако законодатель делает исключение из общего правила о применении досудебного (претензионного) порядка урегулирования споров: на третьих лиц, заявляющих самостоятельные требования относительно предмета спора, не распространяется обязанность соблюдения такого порядка даже тогда, когда это предусмотрено федеральным законом или договором для данной категории споров (ст. 50 АПК РФ).

В случае несоблюдения досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора с ответчиком, определенного законом или договором, иск оставляется без рассмотрения (п. 2 ст. 148 АПК РФ).

Доказательством соблюдения истцом досудебного порядка служат копия претензии и документ, подтверждающий ее направление ответчику.

Основные положения о защите прав предпринимателем в процессе проведения проверок является Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)».

Указанный закон устанавливает четкие требования к организации и проведению мероприятий по государственному контролю (надзору), в частности, к основаниям, периодичности и продолжительности проверок.

Основными принципами защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора) являются:

1) презумпция добросовестности юридического лица или индивидуального предпринимателя;

2) соблюдение международных договоров Российской Федерации;

3) открытость и доступность для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, выполнение которых проверяется при проведении государственного контроля (надзора);

4) установление обязательных требований федеральными законами и принятыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами;

5) проведение мероприятий по контролю уполномоченными должностными лицами органов государственного контроля (надзора);

6) соответствие предмета проводимого мероприятия по контролю компетенции органа государственного контроля (надзора);

7) периодичность и оперативность проведения мероприятия по контролю, предусматривающего полное и максимально быстрое проведение его в течение установленного срока;

8) учет мероприятий по контролю, проводимых органами государственного контроля (надзора);

9) возможность обжалования действий (бездействия) должностных лиц органов государственного контроля (надзора), нарушающих порядок проведения мероприятий по контролю, установленный законодательством;

10) признание в порядке, установленном федеральным законодательством, недействующими (полностью или частично) нормативных правовых актов, устанавливающих обязательные требования, соблюдение которых подлежит проверке, если они не соответствуют федеральным законам;

11) устранение в полном объеме органами государственного контроля (надзора) допущенных нарушений в случае признания судом жалобы юридического лица или индивидуального предпринимателя обоснованной;

12) ответственность органов государственного контроля (надзора) и их должностных лиц при проведении государственного контроля (надзора) за нарушение законодательства РФ;

13) недопустимость взимания органами государственного контроля (надзора) платы с юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за проведение мероприятий по контролю, за исключением случаев возмещения расходов органов государственного контроля (надзора) на осуществление исследований (испытаний) и экспертиз, в результате которых выявлены нарушения обязательных требований;

14) недопустимость непосредственного получения органами государственного контроля (надзора) отчислений от сумм, взысканных с юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей в результате проведения мероприятий по контролю.

Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» закрепил также некоторые *ограничения* при проведении мероприятий по контролю. Так, при проведении

мероприятий по контролю должностные лица органов государственного контроля (надзора) не вправе:

1) проверять выполнение обязательных требований, не относящихся к компетенции органа государственного контроля (надзора), от имени которого действуют должностные лица;

2) осуществлять плановые проверки в случае отсутствия при проведении мероприятий по контролю должностных лиц или работников проверяемых юридических лиц или индивидуальных предпринимателей либо их представителей;

3) требовать представление документов, информации, образцов (проб) продукции, если они не являются объектами мероприятий по контролю и не относятся к предмету проверки, а также изымать оригиналы документов, относящихся к предмету проверки;

4) требовать образцы (пробы) продукции для проведения их исследований (испытаний), экспертизы без оформления акта об отборе образцов (проб) продукции в установленной форме и в количестве, превышающем нормы, установленные государственными стандартами или иными нормативными документами;

5) распространять информацию, составляющую охраняемую законом тайну и полученную в результате проведения мероприятий по контролю, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ;

6) превышать установленные сроки проведения мероприятий по контролю.

Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» определяет также права предпринимателей при проведении проверок.

Должностные лица и (или) представители юридического лица и индивидуальные предприниматели и (или) их представители при проведении мероприятий по контролю имеют право:

1) непосредственно присутствовать при проведении мероприятий по контролю, давать объяснения по вопросам, относящимся к предмету проверки;

2) получать информацию о проводимом мероприятии по государственному контролю (надзору);

3) знакомиться с результатами мероприятий по контролю и указывать в актах о своем ознакомлении, согласии или несогласии с ними, а также с отдельными действиями должностных лиц органов государственного контроля (надзора);

4) обжаловать действия (бездействие) должностных лиц органов государственного контроля (надзора) в административном и (или) судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5) на возмещение убытков, понесенных при проведении государственного контроля (надзора).

Пимкина Е. С.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## Правовое регулирование кредитования физических лиц на примере Соединенных Штатов Америки

**Аннотация.** В статье рассмотрены особенности правового регулирования кредитования физических лиц на примере США, выявлены проблемы и недостатки и сделаны предложения по совершенствованию законодательства.

**Ключевые слова:** право; кредитование; кредитные бюро; *FICO*; мошенничество; Федеральная комиссия по связи; Бюро финансовой защиты потребителей.

---

Кредитование вошло в жизнь жителей США относительно давно — в 1960 — 1970 годах, что позволило накопить огромный опыт в данной сфере, как в практическом, так и законодательном аспектах.

Кредитная история США влияет на все аспекты жизни индивидуума. Система кредитования физических лиц выстроилась так, что на основе кредитной истории и кредитных баллов предоставляются такие услуги как: покупка жилья на основе ипотеки; аренда жилья; аренда и покупка автомобиля; приобретение транспортного средства в лизинг; устройство на работу и многое другое. Именно кредитная история и кредитные баллы показывают благонадежность потребителя, а это самая важная оценка платежеспособности физического лица, необходимая банкам, арендодателям жилья и даже некоторым работодателям. Внедренная в жизнь система потянула за собой, необходимое для ее функционирования законодательство. Кроме того функциональная часть системы породив мошеннические действия, потребовала законодательную защиту для потребителя.

Сбором финансовой и идентификационной информации для кредитования физических лиц занимаются три важнейших бюро кредитования США — «агентства кредитных историй» *CRA* (Экспириан, Эквифакс, ТрансЮнион), каждое из которых выполняет свою функцию.

Агентство кредитных историй Эквифакс — американское многонациональное агентство по предоставлению отчетов о потребительских кредитах. Основными функциями — сбор и объединение информации о более чем 800 млн индивидуальных потребителей и более чем 88 млн предприятий по всему миру.

Агентство кредитных историй Экспириан — американская международная компания по предоставлению отчетности о потребительских кредитах, базирующаяся в Ирландии. Основными функциями — сбор и объединяет информацию о более чем одном миллионе человек и предприятий, включая 235 млн индивидуальных потребителей в США и более 25 млн предприятий США.

Агентство кредитных историй ТрансЮнион — американское агентство по предоставлению потребительских кредитов. Основными функциями — сбор и обобщение информации о более чем миллиардах индивидуальных потребителей в более чем тридцати странах, включая 200 миллионов файлов, представляющих профайлы почти каждого кредитоспособного потребителя в США. Среди клиентов более 65 тыс. предприятий.

Кроме того агентства консолидируют информацию о заемщике, в которой отражены все просроченные платежи: платежи за аренду помещения, задолженность перед нало-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

говой, долг по ипотечным платежам, по кредитным картам и т.д. Например: семья имеет ответственного квартиросъемщика, а это значит, что договор аренды записан на это физическое лицо, и хотя остальные члены семьи вписаны в договор, их кредитные отчеты не будут затронуты в случае неплатежеспособности основного плательщика. Через несколько месяцев лицо, на чье имя оформлен договор, теряет работу. Субъект через две недели находит работу в этом же штате, но в другом городе. Принимается решение, съехать с арендованного жилья и снять что-то рядом с будущей работой. Так как для нового съема жилья надо заплатить: два месяца вперед и определенную сумму за рассмотрение аппликации, то денег на оплату неустойки за аренду жилья (в городе, где субъект потерял работу) уже нет. Так как данная информация не сразу отражается в кредитном отчете, то семья имеет возможность съехать без оплаты неустойки и вселиться в новое жилье. Каждый год стоимость жилья повышается на 75 долл., и примерно через два года становится выгодным поискать более дешевое жилье. К этому времени в кредитной истории, ответственного квартиросъемщика уже отражен долг. Ни один комплекс, который сдается в аренду (не частным образом) не примет данную семью до тех пор, пока семья не начнет выплаты неустойки. К этому времени нарастут небольшие проценты. Стоит учесть, что, если сумма долга выплачивается одним платежом, то семья сможет снять желаемое жилье без дополнительных платежей, но если будет погашение по частям, то первоначальный платеж может вырасти и до трех месяцев (исключение составляют такие крупные города, как Майами, где для заселения всегда требуют три платежа вперед, а это значит, что с низкими кредитными очками в заселение может быть вообще отказано).

Таким образом, кредитные агентства представляют свою «библиотеку» по просроченным платежам, и сбору историй платежей и покупок на каждое физическое лицо. В электронном виде на своей странице клиент видит не только кредитные очки, но и все банковские счета открытые и закрытые когда-либо, всю историю платежей (включая историю выплаты за автомобиль).

При этом потребители могут запрашивать разъяснения по кредитным отчетам, и имеют право оспаривать некорректную (ошибочную) информацию. Агентства обязаны предпринимать все шаги, чтобы проверять оспариваемую информацию. Разработаны правила хранения информации клиента, например информация по банкротству может сохраняться этими агентствами в кредитном отчете клиента 10 лет, а налоговая задолженность до семи лет со дня погашения задолженности.

Кроме того законодательство регулирует субъектный состав пользователей информации по кредитной истории. Кредитный отчет по физическому лицу могут запрашивать: кредиторы, страховщики, работодатели и другие бизнесы, которые будут оценивать кредитный отчет потребителя, когда последний обращается к ним за услугой. Например: арендодатели жилья, кредитные компании, страховые компании и т.п. — все они имеют юридические права на запрос кредитной истории потребителя. В тоже время работодатель может запросить кредитную историю работника, только с разрешения последнего. Компания по отчетности не может предоставить работодателю отчет по работнику без письменного согласия последнего. Тем не менее, существует практика, получения такой информации, при заполнении соискателем анкеты в электронном виде при подаче резюме на работу. Работодатель собирает данную информацию, как часть электронного анкетирования. Потенциальный работник соглашается предоставить данную информацию о себе, так как в противном случае, его анкета не будет рассмотрена. Также предусмотрено, что каждый заемщик имеет право запрашивать бесплатную копию своей кредитной истории один раз в год от каждого бюро: Эквифакс, Экспириан, ТрансЮнион.

Выше перечисленные агентства отражают всю информацию о клиенте в кредитном отчете, и оценивают платежеспособность клиентов, начисляя им кредитные очки или баллы.

Рейтинг баллов (*FICO*) — кредитный рейтинг, созданный корпорацией «справедливый исаак». Согласно данным компании «Симпли Вол Стрит», которая занимается анализом всех котирующихся на бирже акций по всему миру (по данным от 25 июля 2022 г.) крупнейшим акционером компании является «Блэк Рок Инк» с долей в 14%. Генеральный директор компании является владельцем 1,2% акций компании. Баллы (*FICO*) заемщиков вместе с другими деталями кредитных отчетов кредиторы используют для оценки кредитного риска и определения того, предоставлять кредит или нет.

Информацию о кредитных очках потребитель может просматривать абсолютно бесплатно через банк, клиентом которого потребитель является в мобильном приложении. Существуют небольшие расхождения в данных трех агентств, но в большинстве случаев расхождение в очках не существенно.

Кроме того на рынке кредитования немаловажную роль выполняет Бюро финансовой защиты потребителей (сокращенно *CFPB*) — правительственное агентство США, призванное обеспечить справедливое отношение к потребителю со стороны банков, кредиторов и других финансовых учреждений. Бюро основано Федеральной резервной системой. Председатель данного бюро назначается Конгрессом. Конгресс имеет право внести законодательные изменения или даже упразднить бюро.

Бюро финансовой защиты потребителей (*CFPB*), отвечает за: упрощение форм кредитования для потребителей; за защиту населения от хищнической практики кредитования; отвечает на жалобы населения; оценивает уровни рисков в текущей финансовой практике. На сайте данного бюро каждый желающий сможет получить образовательную информацию по следующим темам: руководство для принятия финансовых решений (помогут понять и спланировать достижение крупных финансовых целей); информация по покупке дома; руководство в случае катастрофы и чрезвычайных ситуаций; получение автокредита; помощь близкому человеку в управлении деньгами; управление деньгами по мере роста; управление финансовым жизненным циклом военнослужащего; оплата колледжа; планирование выхода на пенсию; информация по автокредитам; банковским счетам и услугам; по кредитным картам; кредитным отчетам и баллам; о взыскании долгов; мошенничестве и аферах; о денежных переводах; об ипотеке; о платежных кредитах; о предоплаченных картах; рефинансировании ипотечных кредитов и студенческих кредитах.

Кроме того Бюро по финансовой защите потребителя регулирует и приводит в исполнение Закон о равных возможностях кредитования, который регулирует и охраняет: запрещающие факторы (кредитор не может запрашивать определенные вопросы у потребителя/ анкетированного); раскрывает, какие вопросы кредитор вправе спрашивать у анкетированного; обязывает проходить оценку недвижимости; обязывает высылать уведомление о неблагоприятных действиях (такое уведомление отсылается анкетированному при отказе в кредите). Данный закон защищает клиентов от разного вида мошенничества в кредитовании. Также в законе о равных возможностях кредитования предусмотрены штрафы за отказ от следования. Закон о равных возможностях кредитования запрещает кредитору дискриминировать в любой части кредитной транзакции на основе: расы; цвета; религии; национального происхождения; пола; семейного статуса; возраста (исключения : аппликант должен достигнуть минимального юридического возраста штата). Не допускается дискриминация и на основании получения дохода из государственной программы помощи.

Значимую роль на рынке кредитования выполняет Закон о правде в кредитовании (*TLIA*). Это федеральный закон Соединенных Штатов, призванный способствовать осознанному использованию потребительского кредита, требуя раскрытия информации о



его условиях и стоимости, чтобы стандартизировать способ расчета и раскрытия затрат, связанных с заимствованием. Закон защищает потребителя от неточного и несправедливого выставления счетов и использования кредитных карт. Закон требует от кредиторов предоставить клиенту информацию о стоимости ссуды, чтобы клиенты могли сравнить компании по определенным типам ссуд.

Существенная роль отведена Закону о справедливых и точных кредитных операциях. Данный Закон, вносит поправки в Закон о справедливой кредитной отчетности (*FCRA*), добавляет положения, направленные на повышение точности кредитной документации потребителей. Именно этот закон и дает потребителям право на получение одного бесплатного кредитного отчета в год от агентств по кредитной отчетности. Клиенты могут также приобрести за разумную плату кредитный рейтинг вместе с информацией о том, как рассчитывается кредитный рейтинг. Закон требует предоставления клиентам уведомлений о ценообразовании с учетом риска и кредитных баллов. Это связано с большим числом отказов в кредитах, а также с ростом менее выгодных для клиентов предложений от банков. Закон добавляет положения, направленные на предотвращение и смягчение последствий кражи личных данных. Также появился раздел, позволяющий потребителям размещать предупреждения о мошенничестве в своих кредитных файлах. В некоторые положения, связанных с безопасностью данных внесены поправки Законом о разъяснении программы «Красный флаг» от 2010 г., Pub. L. 111-319, 124 стат. 3457.

Рассмотрев основные законы кредитования США, можно сделать вывод: данные законы разработаны не только для контроля потребителей, но и для их защиты. Кредитная история и кредитные баллы позволяют не только разделять индивидуумов на основе платежеспособности, но и предоставлять привилегии, как в процентном отношении, так и в финансовом.

Кредитная история также оказывает влияние устройства на работу. По Закону работодатель может запросить кредитную историю работника, только с согласия последнего. Тем не менее некоторые корпорации, включают финансовые вопросы (особенно вопрос о получении помощи от государства) непосредственно в аппликацию для подачи на работу онлайн. У соискателя работы есть только один способ отправки аппликации на работу, это полное заполнение последней, а это значит ответить и на вопросы, касающиеся финансов.

Говоря о недостатках в законодательстве, заметим, что соискатель, по сути, не имеет выбора. Для того чтобы его анкету рассмотрели, соискателю приходится соглашаться на раскрытие своей личной, финансовой информации перед работодателем. Таким образом, хотя и существует закон о письменном согласии работника, но в данном случае создаются такие условия, что соискатель все равно в конечном итоге не имеет выбора, а значит правовой защиты. С проблемой можно справиться, прописав в законе, что каждый работодатель перед финансовой частью анкеты указывал, что данное раскрытие является добровольным, и не повлияет на рассмотрение анкеты соискателя.

Вывод: кредитная история способствует и помогает банкам более точно проанализировать финансовые возможности индивидуума, а значит заведомо подстраховаться от опасности невыплаты потребительского кредита.

С точки зрения законодательства такие инструменты, как кредитная история и кредитные баллы защищают клиента с одной стороны и помогают банкам с другой. Поэтому использование кредитных баллов и кредитной истории несет защитную функцию для клиентов и банков, а не функцию государственного контроля. Из опыта Соединенных штатов, РФ может позаимствовать идею о создании Бюро по защите потребителей, которое поможет снизить мошеннические действия в кредитовании физических лиц и сведет на нет кражи персональных данных.

Пимкина Е. С.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## Правовое регулирование ипотечных продуктов для физических лиц на примере Соединенных Штатов Америки

**Аннотация.** В данной работе рассмотрены распространенные ипотечные продукты США, доступные для заемщиков, проанализировано правовое регулирование данных продуктов, выделены основные проблемы, вытекающие из текущего законодательства по ипотечному кредитованию физических лиц на примере США.

**Ключевые слова:** ипотека; правовое регулирование; потребители; сравнительный анализ; заемщики; ипотечные продукты.

---

Одной из важных тем для потребителей ипотечных продуктов является вопрос ипотечного займа. При этом в США существует великое множество ипотечных продуктов, которые варьируются от штата к штату. В основу исследования данной темы положен «основной каркас», то из чего в дальнейшем формируются различные варианты ипотечных продуктов и два основных ипотечных продукта: обычный ипотечный кредит или «конвеншанал заем» и ипотечный продукт первый раз покупатель (*FHA*).

Обычный ипотечный кредит (конвеншанал заем) — самый распространенный вид кредитования в США. Однако данный продукт не является частью государственной программы, что порождает определенные трудности в конкурировании с таким ипотечными программами, как: «первый раз покупатель» (*FHA*), ипотечный кредит для покупателей жилья в сельской местности (*USDA*) и кредит на покупку жилья для ветеранов (*VA*), которые страхует федеральное правительство.

Однако обычная ипотека (конвеншанал займ) относится к «подтвержденным» займам, что означает, данный продукт отвечает требованиям Федеральной национальной ипотечной ассоциации (*Fannie Mae*) и Федеральной корпорации ипотечного кредитования домашнего жилья (*Freddie Mac*), выступающих посредниками ипотечных продуктов между кредиторами и инвесторами, спонсируемые правительством. Для данной «категории» Федеральным агентством жилищного финансирования (*FHFA*) ежегодно устанавливается денежный лимит, который определен суммой кредита не более 647 200 долл. в 2022 г., в 2021 г. сумма денежного лимита обычной ипотеки не превышала 548 250 долл. Федеральное агентство жилищного финансирования (*FHFA*) выступает регулирующим органом, осуществляющим надзор за вторичным ипотечным рынком и игроками на нем. В обязанности *FHFA*, кроме надзора за *Fannie Mae* и *Freddie Mac*, входит надзор за 11 банками, входящими в систему Федеральных банков кредита (*FHLB*), Управлением финансов (*OF*) и объединенным офисом банков *FHLB*.

Обычные ипотечные кредиты предоставляются частными кредиторами, такими как банки, кредитные союзы и ипотечные компании. Получение обычного ипотечного кредита обусловлено рядом требований:

— кредитный балл от 620+ (кредитный балл — наглядный показатель выраженный цифрой, дающий представление способности заемщика выплачивать кредит). Кредитный рейтинг включает в себя кредитную историю заемщика и количество просроченных платежей. Для одобрения кредита требуется кредитный балл не менее 620 и, возможно, выше. Кроме того, чем выше кредитный рейтинг, тем ниже процентная ставка

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

по кредиту, а лучшие условия предоставляются только тем, кто имеет отличный кредитный рейтинг;

— первоначальный взнос (при взносе менее 20% потребуются ипотечное страхование) не менее 3%. Первоначальный взнос должен составлять не менее 20% от стоимости приобретаемого жилья. Кредиторы могут принять меньшую сумму, то в этом случае от заемщика, требуется оформление договора страхования по ипотеке, и ежемесячной выплаты страховых взносов до тех пор, пока они не достигнут 20% собственного капитала в доме.

— подтвержденный доход за 2+ года. Означает, что клиент должен подтвердить доход за 2 года и предоставить следующую документацию: налоговые отчеты за последние два года, и форму W-2 (налоговый документ, который работодатели предоставляют своим работникам каждый год, в котором суммируются выплаченная заработная плата и удержанные налоги за работника в течение этого года) или Форму IRS 1099 (набор налоговых форм, документирующих различные виды платежей, произведенных физическим лицом или компанией, которая, как правило, не является вашим работодателем). Кроме того необходимо предоставить выписку с банковского счета за последние два года с отчетом за каждый месяц;

— соотношение долга к доходу (*DTI*) 45% или менее [2]. Приемлемое соотношение долга к доходу (*DTI*) — сумма ежемесячных платежей по долгам, таким как кредитные карты и кредиты, по сравнению с ежемесячным доходом. В идеале соотношение долга к доходу должно составлять около 36% и не более 43%. Другими словами, должно тратиться на выплаты по долгам менее 36% ежемесячного дохода.

Потенциальным заемщикам необходимо заполнить официальное заявление на получение ипотечного кредита, необходимые документы, кредитную историю и текущий кредитный скорринг. Обычные ипотечные кредиты, как правило, предлагаются с фиксированной процентной ставкой, которая не меняется в течение всего срока действия кредита. Процентные ставки по обычным кредитам (конвеншанал заем), как правило, выше, чем по ипотечным продуктам, таким, как «первый раз покупатель».

Для инвесторов, которые покупают жилье для сдачи в аренду или для тех, кто приобретает второе жилье, данные обычные ипотечные кредиты (конвеншанал займы) являются самыми выгодными.

На практике встречаются ситуации, когда соискатель кредита не соответствует требованиям обычного ипотечного кредитования. Такая ситуация возникает у людей в возрасте 18 лет, которые только начинают свою кредитную историю. История их кредитных отчетов менее двух лет, то этого времени не достаточно, чтобы получить обычный ипотечный кредит (конвеншанал заем). Также проблемы с получением обычного ипотечного кредита могут возникнуть, когда имеются невыплаченные задолженности и кредитные баллы показывают низкий рейтинг. Проблемы с получением обычного ипотечного кредита могут возникнуть и в следующих случаях, если: было банкротство в течение последних семи лет; кредитный рейтинг ниже 650 баллов; соотношение долга к доходу выше 43% первоначальный взнос составляет менее 20% или даже 10% от стоимости приобретаемого жилья.

Следующим общеизвестным ипотечным продуктом рынка ипотечного кредитования США является *FHA* (первый раз покупатель), ипотечный кредит, который страхуется государством и выдается банком или другим кредитором и который при этом одобрен агентством. Получение такого кредита также обусловлено следующими требованиями:

— кредитный балл не менее 580, в этом случае покупатель вносит только 3,5% в качестве первоначального взноса;

— кредитный балл составляет от 500 до 579, в этом случае покупатель вносит 10% первоначального взноса, но не менее 10% от стоимости жилья;

— страховой взнос «ипотечная страховка премиум (*MIP*)» (страхование похоже на страхование на случай потери трудоспособности или жизни, поскольку оно выплачивает ипотечный кредит, если заемщик станет инвалидом, потеряет работу или уйдет из жизни), который необходимо выплачивать с этим ипотечным продуктом. Заемщики *FHA* обязаны выплачивать два страховых взноса по ипотечному страхованию: один авансом при закрытии кредита (авансовый *MIP*: 1,75% от суммы кредита), другой ежегодно в течение всего срока погашения кредита (годовой *MIP*: варьируется в зависимости от размера, срока и соотношения кредита к стоимости кредита);

— соотношение долга к доходу < 43%;

— жилье должно использоваться заемщиком, в качестве основного места проживания (к данному требованию стоит отнестись очень серьезно, так как существуют разные методы проверки). Например: могут проверить почтовый ящик, и вся приходящая почта, должна быть на имя заемщика и членов его семье, если почта приходит также на имена людей, не относящихся к членам семьи заемщика, значит, заемщик использует часть помещения для сдачи в аренду, что нарушает изначальные требования). Кроме того заемщик должен иметь постоянный доход и подтверждение занятости. Заемщик может запросить у работодателя письмо, подтверждающее его трудоустройство.

Однако кредиты *FHA* (первый раз покупатель) требуют первоначальный взнос по сумме меньше, чем многие обычные кредиты (конвеншанал заем) и заявители могут иметь более низкий кредитный рейтинг, чем обычно требуется. Кредит *FHA* предназначен для помощи семьям с низким и средним уровнем дохода, чтобы они могли приобрести жилье в собственность. Кредиты *FHA* особенно популярны среди тех потребителей, кто покупает жилье первый раз. Кредиты *FHA* (ипотечные кредиты) предназначены для определенных заемщиков, которым трудно получить кредит у частных кредиторов.

Заемщики *FHA*, как правило, относят данные займы к самым рискованным, поэтому выставляются более высокие процентные ставки с выплатой страховки. Если кредитные очки заемщика не ниже 580, то с 2022 г. заемщик может получить кредит *FHA* на сумму до 96,5% от стоимости дома. Необходимый первоначальный взнос составляет всего 3,5%. Если кредитный рейтинг заемщика находится в диапазоне от 500 до 579, то даже в этом случае утверждается кредит *FHA* при условии, что первоначальный взнос составит 10% от стоимости жилья. При получении кредита *FHA* первоначальный взнос может быть сделан из собственных сбережений, может быть подарком от члена семьи или грантом на помощь в оплате первоначального взноса.

Хотя кредиты *FHA* в основном предназначены для заемщиков с низким уровнем дохода, они доступны всем, включая тех, заемщиков кто может позволить себе обычную ипотеку.

Федеральное правительство регулирует ипотечную отрасль и делает это с помощью различных агентств и множества актов Конгресса. Ипотечные кредиторы, в качестве которых может выступать банк или финансовое учреждение, которое занимается выдачей и продажей ипотечных кредитов, должны следовать правилам, установленным федеральным правительством. Эти правила требуют от кредиторов справедливого и равноправного отношения к заемщикам.

Основными законами, регулирующим такие отношения выступает Закон о правдивом кредитовании (*TLA*) и Положение *Z*, в которых разработаны основные положения для защиты потребителей в их отношениях с кредиторами. Согласно этим нормам, кредиторы обязаны раскрывать информацию о своих продуктах таким образом, чтобы потребители могли проводить осмысленные сравнения. До принятия закона потребители сталкивались со шквалом запутанных и вводящих в заблуждение терминов. Кроме того дискриминация в сфере ипотечного кредитования является незаконной. Если потребитель считает, что права нарушены или дискриминировали по признаку расы,

религии, пола, семейного положения, пользования государственной помощью, национального происхождения, инвалидности или возраста, потребитель имеет право защиты. Одним из таких шагов является подача заявления в Бюро финансовой защиты потребителей (*CFPB*) или в Министерство жилищного строительства и городского развития США (*HUD*).

Другим ключевым компонентом регулирования ипотечного кредитования является Закон о процедурах урегулирования сделок с недвижимостью (*RESPA*). Этот закон был принят Конгрессом для того, чтобы покупатели и продавцы получали информацию о полных расчетных расходах, связанных с покупкой жилья.

Для заемщиков, желающих получить одобрение на кредит, правила ипотечного кредитования могут показаться ненужными и утомительными хлопотами. Однако эти правила существуют для того, чтобы защитить потребителей. Они защищают отдельных заемщиков от покупки недвижимости, которую они не могут себе позволить, и защищают экономику в целом от очередного жилищного пузыря, вызванного недобросовестной практикой кредитования. В настоящее время действуют многочисленные регулирующие органы и системы сдержек и противовесов, чтобы попытаться предотвратить повторение кризиса 2008 г.

Говоря о законодательстве по ипотечному кредитованию в Российской Федерации, необходимо обратить внимание на поддержку, которую американское правительство оказывает своему населению. Например: в штате Флорида, в каждом округе существует программа поддержки малоимущих и средних слоев населения при покупке жилья (помощь в обеспечении жильем). По этой программе покупатели получают сумму первоначального взноса в качестве беспроцентного займа. Это было бы существенной помощью, если бы граждане России могли бы получать такую же поддержку в каждом округе. Также было огромной поддержкой гражданам РФ, если бы зарплаты в регионах сравнялись с московскими зарплатами.

Получается, что термин «равные возможности» можно применять на практике в обеих странах, чтобы улучшить жизнь населения и в России, и в США, и соответственно добиться улучшения экономики, результатом станет увеличение покупательской способности, а с ней и увеличение спроса на кредиты.

**Полищук Е. Р.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Исторические аспекты становления права на жизнь в России**

**Аннотация.** В данной статье рассматривается история становления права на жизнь в России. Автор отмечает основные исторические этапы, которые сформировали такое право. Начиная с первого письменного источника и заканчивая ныне действующей Конституции 1993г. Затрагиваются нормативно правовые акты, которые повлияли на становление.

**Ключевые слова:** право на жизнь; права человека; государство; дворяне; люди.

---

Право на жизнь в России появилось не сразу, оно медленно проявлялось на протяжении всех этапов становления государства, начиная от первых письменных источников и заканчивая концом прошлого века. Можно считать, что первым источником, в котором содержатся права человека, является сборник под названием «Русская Правда». В нем свободные крестьяне имели личные права, в отличие от так называемых «челядей», статус которых можно назвать просто рабским, эти люди были лишены свободы и принадлежали лишь своим хозяевам. Положение, в котором находились люди, не может идти речи о праве на жизнь, так как все происходило по воле хозяина, и эта жизнь могла прекратиться в любой момент.

После освобождения от Золотой Орды и устранения раздробленности появилось множество сборников, которые постепенно угнетали не свободных крестьян. Поставило точку в то время Соборное уложение 1649 г., которое серьезно ограничило права определенной группы населения. Многие признаки угнетения были закреплены в Соборном уложении, например «А что холоп, бегаючи от старого своего боярина, бил челом во двор иному, и тем учинил ссору, и за то бити его перед Холопым приказом кнутом на козле нещадно, чтобы на то смотря иным не повадно было так воровать». Подобные наказания по отношению к холопам поднимали волнения, которые перерастали в восстания. Самыми масштабными и известными можно назвать восстания Степана Разина (1670—1671 гг.) и Емельяна Пугачева (1773—1775 гг.). Данными «крестьянскими войнами» люди пытались не свергнуть власть, а избавиться от рабских условий и получить свои личные права и свободы.

Петровскую эпоху реформ и изменений можно считать новым витком в отношении прав человека. Началось уменьшение свобод не только крестьян, как раньше, но и дворян: запрещалось ношение бороды, стало обязательно образование и курение табака, регламентировалась одежда в соответствии со званием, установленном «Табелем о рангах». Смотря на эти запреты и установки можно понять, что государство перестало считаться не только с естественными правами крестьян, но и дворян. Вышестоящие вмешательства привели к новым восстаниям, которые были жестоко подавлены со стороны государства. Такое проявление насилия, со временем, ослабило стремление народа бороться за свои права.

После смерти Петра I власть надолго не задерживалась в руках одного человека, на протяжении 37 лет сменилось 6 правителей. В свою очередь дворяне решили воспользоваться происходящими событиями и вернуть прежний уровень жизни вместе с привилегиями. Благодаря манифесту 1762 г. «О даровании вольности и свободы всему российскому дворянству» и жалованной грамоте дворянству 1785 г. Екатерины II у них получилось, вернуть себе власть, которую некогда у них отобрали. Это можно назвать

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **А. С. Семичева.**

шагом в сторону расширения прав человека, но это распространялось на малую долю населения страны, под защитой государства оказались не те люди, постоянно творился самосуд, и отнятая жизнь простого человека по желанию дворянина была обыденностью.

Вначале XIX в. становилось понятно, что крепостное право препятствует развитию России во всех сферах деятельности. Государство осознает, что напрасно переложило в руки дворян власть над жизнями крестьян, в связи с этим и началось смягчение их положения, появились разные запреты и указы, самым известным является Указ о вольных хлебопашцах. Указ предполагал возможность получения свободы с разрешения помещика. Не многие смогли получить свободу с появлением этого указа, но он точно стал толчком к отмене крепостничества, так как после него начал подниматься вопрос об его отмене.

Точку в уничтожение отдельного класса населения поставили реформы 1860-х гг., они освободили крестьян от зависимости и расширили круг прав. Появилась возможность торговать, владеть землей, учиться, вступать в брак и в первую очередь свободно жить. У простых людей появилась возможность иметь и отстаивать свои права не путем восстаний и бунтов, а вполне законным способом.

Вначале XX в. появился основной закон Российской империи 1906 г. Частью его содержания была глава вторая «О правах и обязанностях российских подданных» в ней были прописаны такие права как: неприкосновенность жилища (ст. 33), частной собственности (ст. 35), свободы передвижения (ст. 34). Отсутствовала только самое важное, право на жизнь. Далее появилась конституция 1918 г. особых изменений касаясь прав в ней не произошло, расширились только свободы трудящихся. Вместе с появлением СССР в 1922 г. была принята, и новая Конституция 1924 г. она основывалась как на прошлой, так и на Декларации прав трудящихся. Точнее были сформированы нормы и отрицалось тунеядство. Третьей считается Сталинская Конституция 1936 г. все население страны по ней считалось как общая масса. Содержание было не скудным, даже с какой-то стороны революционным, было закреплено равенство между мужчиной и женщиной (ст. 122) и избирательное право стало всеобщим, равным и прямым. Верховным советом СССР в 1977 г. была принята следующая конституция. Она уделяла больше внимания гражданским правам чем ее предшественницы. Появились новые права, такие как охрана жилища (ст. 44) и здоровья (ст. 42), а также расширились гарантии прав.

После распада СССР в 1991 г. стало понятно, что для построения нового государства нужна и новая Конституция, она была принята в 1993 году на всенародном голосовании и собрала опыт прошлых. Теперь в главе второй четко прописаны «Права и свободы человека и гражданина». В ней собраны почти все права, которые были прописаны в прошлых конституциях и образовались новые. Появилось то самое право на жизнь (ст. 20), можно сказать оно формировалось и зрело на протяжении всей истории России, скрываясь за тяжелыми моментами в истории. Только в нынешней конституции получило свое законное место, ведь оно подлежит защите в первую очередь.

Проблема прав человека, как показывает история, болезненна для России. Долгое время не возникало вопросов относительно возможности предоставления банальных прав всем людям. Постепенно развиваясь и меняясь, Россия приняла решение сделать шаг в сторону конституционного законодательства и закрепления полного перечня прав и свобод, во главе которых сейчас находится право на жизнь.

**Путинцев П. Н.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовые аспекты морской буксировки**

**Аннотация.** В статье представлен обзор основополагающих правовых аспектов морской буксировки в трактовке международного и российского морского права. Рассмотрены функции буксировочного флота, подходы к определению понятия морской буксировки на основе указанных в Кодексе торгового мореплавания РФ признаков. Структурирована иерархия нормативно-правовых актов правового регулирования морской буксировки и выделены формы осуществления морской буксировки. Даны определения и выделены существенные аспекты буксировки лихтерами и экспедиционными караванами.

**Ключевые слова:** мореплавание; мировой океан; морская буксировка; буксировочное судно; лихтер; экспедиционные караван.

---

### **Введение**

Одним из важнейших видов сотрудничества государств являются международные пассажиро— и грузоперевозки. Не последнее место в морской транспортной системе занимают буксирные суда, осуществляющие перемещение на различные расстояния огромное множество плавучих объектов, включая суда с грузом и пассажирами, лихтеры, а также такие объекты, которые могут быть доставлены в место назначения только на буксире. Иначе говоря, морские буксиры используются в международном транспортном процессе в качестве самостоятельного звена мировой транспортной инфраструктуры.

Функционирование международного транспортного механизма на море, в котором участвуют десятки миллионов людей и миллионы судов различных классов, сопряжено с множеством опасностей, в результате чего ежегодно в мировом океане и морях погибают десятки тысяч людей и тысячи судов.

### **Функции и задачи морской буксировки в разрешении проблем безопасности мореплавания**

Сотрудничество государств в разрешении проблем безопасности международного мореплавания на современном этапе осуществляется по трем основным направлениям, отраженным на рис. 1.

В то время как сотрудничество государств в первых двух областях носит скорее превентивный характер и направлено на установление технических, технологических и навигационных стандартов технико-правового характера, сотрудничество в третьей области и заключение соответствующих международных соглашений основаны на том факте, что в случае аварий на море бремя ответственности за ущерб, причиненный судоходству, лежит на компаниях-судовладельцах и государствах, в которых они зарегистрированы. Основная задача по предотвращению гибели людей и судов, а также борьба с загрязнением моря лежит на буксирном флоте, важность которого в этом отношении невозможно переоценить.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**





**Рис. 1. Направления сотрудничества государств в разрешении проблем безопасности международного мореплавания [1, стр. 53]**

Помимо обеспечения безопасности судоходства, наиболее важной функцией мирового буксирного флота является обеспечение нормальной работы судов, особенно крупных, а также портов, шлюзов, каналов и других объектов на море и на побережье.

Помимо непосредственного процесса буксировки, современные буксиры занимаются охраной морской среды, добычей полезных ископаемых, научными работами, гидрографическими и гидрографическими работами, проведением лоцманских операций в ледовых условиях и рядом других работ [7, стр. 75].

В современных условиях, под влиянием научно-технического прогресса, лишь небольшая часть буксиров используется по своему обычному назначению («толкать или тянуть»), в то время как большинство буксиров создаются и используются для других целей, поэтому особое внимание уделяется изменению конструкции буксиров, проектированию буксиров, оснащению их дополнительными системами. Международные конференции по буксирам, которые перешли от обозначения услуги частного права, предоставляемой одним судном другому, к сложному понятию, обозначающему деятельность, в которой преобладают элементы публичного права [3, стр. 889].

В нескольких зарубежных исследованиях отмечается, что использование морских буксиров вне традиционных рамок приобрело силу постоянно растущей тенденции, которая требует пересмотра правового статуса морских буксиров, которые в большинстве случаев обладали полифункциональностью в соответствии с публичным правом. [8, стр. 152] Современные буксиры выполняют якорные операции при постановке плавучих объектов, расчистке каналов, эксплуатации буровых установок, подъеме затонувших кораблей. Большинство этих операций осуществляется в рамках международных соглашений, которые предоставляют буксирам средства, с помощью которых стороны соглашений выполняют свои обязательства.

В отечественной юридической науке проблемы морского буксирования всегда традиционно рассматривались, как проблемы частного права, что объясняется пониманием буксировки как услуги частного характера, оказываемой одним судном другому. В современных условиях, под влиянием научно-технического прогресса, который позво-

лил активно использовать океаны и их богатства, а также появления различных глобальных проблем (например, защита морской среды), понятие морской буксировки значительно изменилось и стало сложным, охватывающим ряд международно-правовых аспектов.

### Содержание понятия морской буксировки

Попытки раскрыть содержание понятия «морской буксир» неоднократно предпринимались в отечественной и зарубежной науке международного морского права. В то же время желание исследователей дать единую концепцию морского буксира путем перечисления в определении типичных буксирных услуг вступило в вопиющее противоречие из-за сложного характера этих услуг, наличия государственных и частных элементов, из-за технико-технологического и организационно-правового разнообразия выполняемых операций буксирами [2, стр. 147]. Кроме того, перечисление в определении только определенных функций буксиров неизбежно сближает определение договора морской буксировки с определениями других аналогичных договоров, что, в свою очередь, требует дополнительного разъяснения для проведения различия.

В гл. I Кодекса торгового мореплавания (КТМ) РФ даны признаки отграничения договора буксировки от целого ряда других договоров (морской перевозки, аренды, подряда, найма услуг), и сделан вывод о том, что классический вид морской буксировки, указанный в ст.187 КТМ РФ — это лишь один из видов буксировки, в то время как родовое понятие «морская буксировка» включает в себя элементы из многих договоров и использование тех или иных из них зависит от конкретной ситуации и поставленной перед буксиром цели.

Решающее значение для правовой классификации тех или иных буксировок имеет их хозяйственно-экономическое содержание, взяв которое за основу классификации, автор подразделяет буксировочные операции на 14 видов. При этой всем видам буксировочных операций присущи четыре обязательных признака, приведенные на рис. 2.

<p>Работа буксиров в большей своей части осуществляется в публичных интересах (спасание людей, судов и грузов от гибели, борьба с пожарами, защита от загрязнения, обеспечение безопасности международного мореплавания, проведение научных, гидротехнических, гидрографических работ, обеспечение работы и безопасности морских буровых платформ, контроль за промыслом), поэтому правовое регулирование отношений, связанных с использованием буксиров, в основной своей части является публично международно-правовым</p>		
<p>Операции выполняются буксирами или с их участием, поскольку для операций требуются качества, присущие только буксирам</p>	<p>При операциях буксиры разворачивают, устанавливают или удерживают на месте материальные объекты, используют насосы, установки для распыления химических веществ</p>	<p>Операции буксиров являющиеся чрезвычайными по своему характеру (спасание, ледовая проводка, защита от загрязнения) или связанными в той или иной мере с риском для людей и обслуживаемых материальных объектов</p>

Рис. 2. Обязательные признаки буксировочных операций

С учетом указанных признаков, можем уточнить понятие: морская буксировка представляет собой любые операции, выполняемые буксирами с плавучими объектами, а также операции по обеспечению безопасности международного мореплавания и проведения работ на море.

### Нормативно-правовое регулирование морской буксировки

На основе правовых источников, составляющих в своей совокупности международно-правовой и связанный с ним национально-правовой институты морской буксировки, можно подразделить источники на четыре группы (рис. 3).

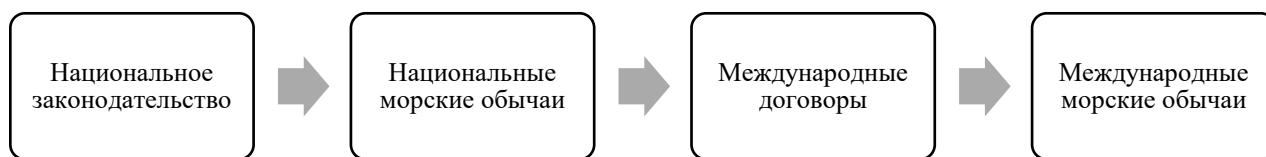


Рис. 3. Группы источников, составляющих в своей совокупности международно-правовой и связанный с ним национально-правовой институты морской буксировки

При этом в основе образования указанных институтов лежат три взаимосвязанных функции, выполняемые морскими буксирами (рис. 4).



Рис. 4. Функции, выполняемые морскими буксирами

Международный элемент публичного права присущ первым двум функциям и несколько сужается при выполнении третьей функции. Однако суть деятельности буксиров заключается в обеспечении нормальной и безопасной эксплуатации в море судов и морских организаций.

Российское национальное законодательство, регулирующее морские буксирные отношения, несколько отстает от действующих требований к морским буксирам и выполняемым ими операциям, принятых в международной практике, в части добросовестности регулируемой буксирной деятельности. Существующие российские морские таможни и местные правила в целом соответствуют системе правового регулирования международных морских перевозок. Буксировки в процессе международных перевозок, реализуются различными способами (рис. 5).

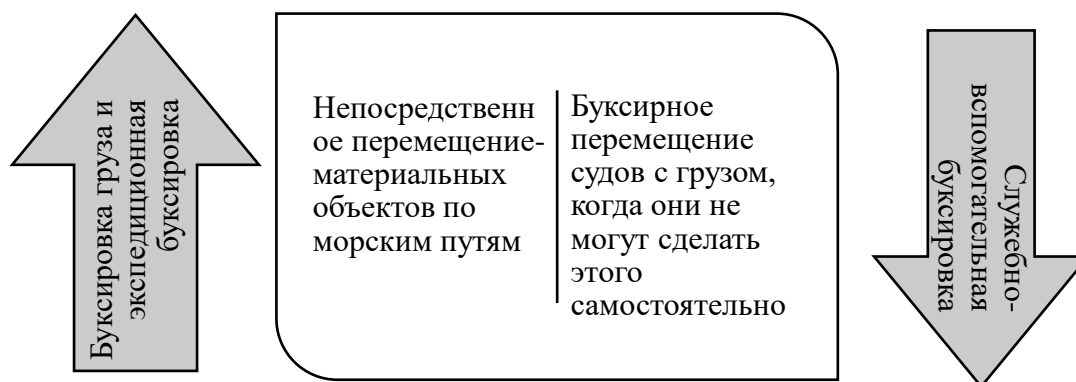


Рис. 5. Способы морской буксировки [6, стр. 29]

В последнем случае действиями буксиров обеспечивается в равной мере как непрерывность движения судов с грузом, так и их безопасность.

По цели буксировки в международном транспортном процессе подразделяются на два вида:

- 1) перемещение груза;
- 2) перемещение судна или помощь ему в выполнении маневра.

Следовательно, существует возможность заключения двух видов договоров: буксировки грузов и буксировки судов (объектов).

Последний, в свою очередь, подразделяется на портовый (экспедиционный), назначение которого-перемещать судно на значительное расстояние, и вспомогательный (портовый), назначение которого-помогать судну в выполнении маневра.

При анализе законодательства, судебных и арбитражных решений в отношении морских буксиров с грузом в международном судоходстве можно сделать несколько выводов, систематизированных на рис. 6.

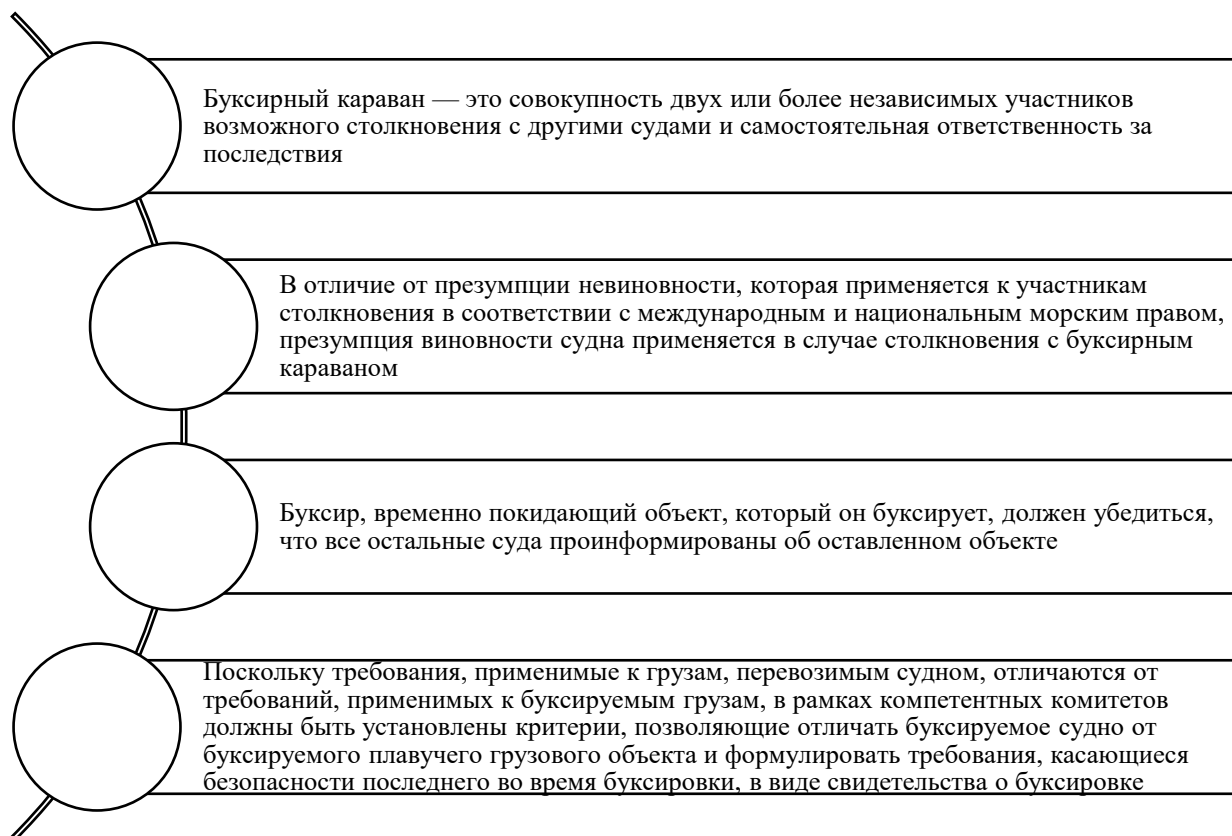


Рис. 6. основополагающие аспекты международного правового регулирования морской буксировки

Характерные особенности буксировки груза в отличие от буксировки судна отражены на рис. 7.

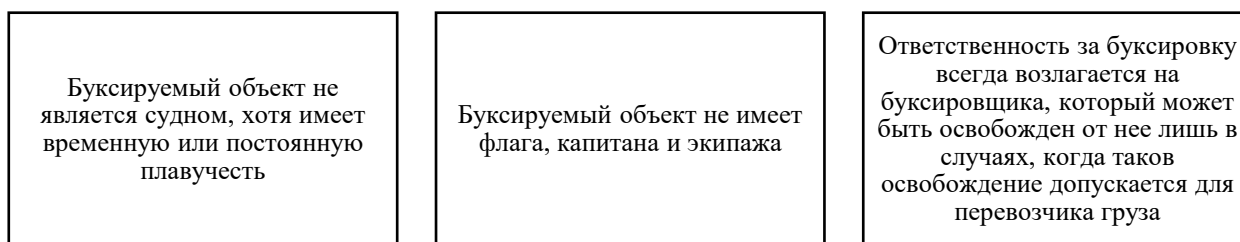


Рис. 7. Характерные особенности буксировки груза в отличие от буксировки судна [5, стр. 14]

Рассматривая грузовой прицеп на лихтерах, следует иметь в виду, что лихтер — это морское судно, имеющее номерной знак, национальность, отвечающее условиям безопасности судоходства, но не имеющее экипажа.

Экспедиционный буксирный караван — это вид международного судоходства, который не только осуществляет свою деятельность в морских пространствах с другим международно-правовым режимом, но и обладает особой временной правоспособностью (на период экспедиции), которая распространяется как на внутренние отношения участников буксирного каравана, так и на отношения последнего с властями различных государств.

Особая правоспособность буксирного каравана к проведению экспедиции определяется регламентом обеспечения безопасности морских буксирных судов и других плавучих сооружений, который можно рассматривать как своего рода Временный устав экспедиции, в котором не только прописаны права и обязанности всех участников, но и прописаны правила обеспечения безопасности морских буксиров судов и других плавучих сооружений.

В декларации, а также в руководящих документах указывается объем его полномочий в отношении прибрежных государств в районах прохода каравана, а также в отношении других государств и международных организаций.

Экспедиционный караван может быть признан Международной организацией, если он обладает хотя бы одной из следующих характеристик, приведенных на рис. 8.

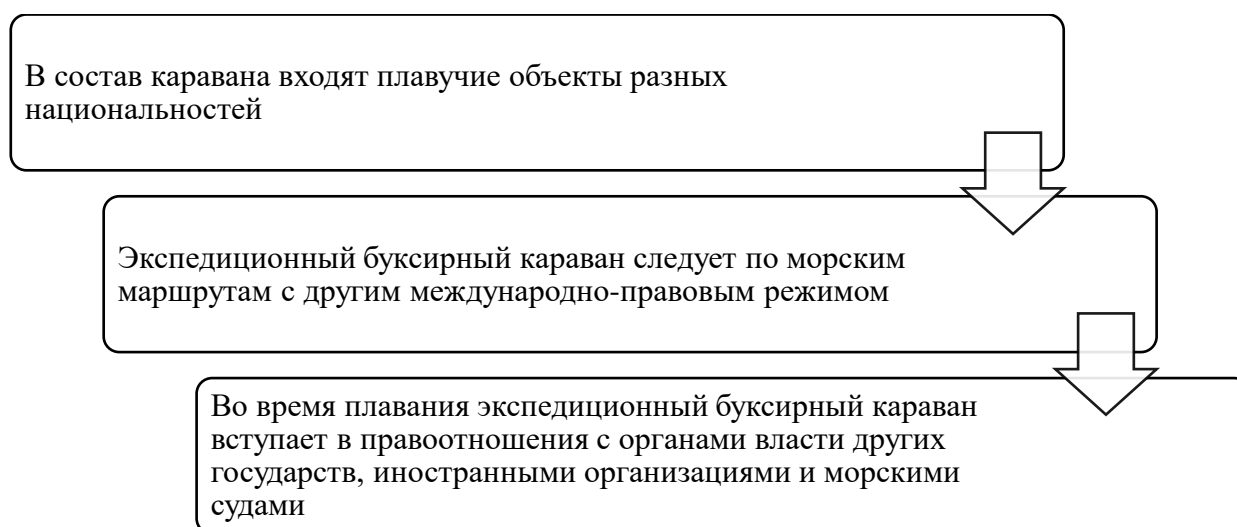


Рис. 8. Характеристики, позволяющие признать экспедиционный караван

Анализ правового статуса экспедиционного буксирного каравана показывает, что особый правовой статус буксирного каравана как специфического международного юридического лица в области судоходства сохраняется только при нормальных условиях судоходства, что позволяет каравану сохранять элементы экстерриториальности и территориальности.

Установление договорных отношений с властями прибрежных и других государств, включая власти государства флага караванных судов. Однако при чрезвычайных обстоятельствах, вызванных авариями судов каравана или каравана в целом, последний теряет статус конкретного международного юридического лица и превращается в группу судов, в отношении которых прибрежное государство, а также государства флага имеют чрезвычайные права, соответствующие чрезвычайным обстоятельствам как в отношении каравана в целом, так и отдельных плавучих единиц, входящих в его состав [4, стр. 84].

Рассматривая международно-правовые проблемы, возникшие в процессе сервисной буксировки, можно сделать вывод, что этот тип буксировки преследует три основные цели: обеспечение процесса международных перевозок, обеспечение надлежащего функционирования морских портов как важнейшего элемента процесса международных перевозок и обеспечение безопасности судоходства международный.

### **Выводы**

Исходя из изложенного, в российском законодательстве необходимо разработать универсальные проформы договоров буксировки, спасания, оказания помощи и других услуг, где необходима помощь буксиров.

Правовое регулирование морской буксировки в случае спасания в узком смысле заключается в преобразовании договора буксировки в договор об оказании помощи буксируемому объекту, терпящему бедствие. Если услуги буксировки понимаются в широком смысле, другой договор (а не договор буксировки) становится договором оказания помощи, поскольку плавучий объект находился в опасности, пока буксир выполняет свои договорные обязательства.

Таким образом, сущность морской буксировки в случае спасания согласно норм действующего международного и российского законодательства в данной сфере определяется как договорная услуга, включающая такие условия как выполнение буксировщиком каких-либо операций по оказанию помощи плавучему объекту, которые не были предусмотрены договором буксировки; возникновение потребности в услугах помощи не по вине буксира, а по иным причинам; наличие опасности для объекта, которому оказывают помощь; чрезвычайный характер услуг помощи; риск недостижения успеха при оказании услуг помощи; возникновение права на вознаграждение за оказание помощи только при достижении успеха операций.

### **Литература**

1. Белоусова, Д. С. О некоторых проблемах разрешительного регулирования деятельности в сфере морского и внутреннего водного транспорта // Человек и право — XXI век. Альманах Института прокуратуры Саратовской государственной юридической академии. — Саратов, 2022.
2. Вальдман, Н. А. Концептуальные нормативно-правовые и технические аспекты развития требований к морским операциям / Н. А. Вальдман, Ф. Д. Виноградов, В. Н. Илюхин // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. — 2021. — № 64-65. — С. 145—155.
3. Карандашова, Н. А. Ответственность сторон по договору буксировки / Н. А. Карандашова, Н. Ю. Егорова // Парадигмальные установки естественных и гуманитарных наук: междисциплинарный аспект. Материалы XVI Международной научно-практической конференции: в 3 частях. — Ростов-на-Дону, 2021.

4. Коршунов, В. А. Исследование процессов буксировки айсберга на основе конечномерных моделей сплошных сред / В. А. Коршунов, Р. С. Мудрик, Д. А. Пономарев // Морские интеллектуальные технологии. — 2020. — № 4-3 (50). — С. 82—88.
5. Петров, А. А. Анализ методик определения нагрузок на носовую оконечность судна, буксируемого вплотную за ледаколом / А. А. Петров, М. С. Шилкина // Труды Крыловского государственного научного центра. — 2022. — № S1. — С. 11—17.
6. Устинов, В. В. Вопросы подготовки и дипломирования капитанов буксирных судов / В. В. Устинов, Э. Э. Субанов // Эксплуатация морского транспорта. — 2020. — № 1 (94). — С. 18—31.
7. Чурилов, А. Ю. Проблемы разграничения спасания кораблей, подъема затонувшего имущества и буксировки судна в морском праве // Законодательство. — 2020. — № 1. — С. 69—76.
8. Chernyavskaya, E. A. Regulatory guillotine 2021 and its implications for shipowners // Тенденции развития науки и образования. — 2021. — № 80-4. — С. 152—154.

**Романова А. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Некоторые теоретические аспекты государственного кредита и управления государственным кредитом**

**Аннотация.** Не вызовет никаких сомнений утверждение о том, что государственный кредит занимает особое место в формировании экономической системы Российской Федерации, что обуславливает интерес различного рода исследователей к изучению государственного кредита именно в контексте раскрытия его с точки зрения экономической категории, и в меньшей степени государственный кредит, а также управление государственным кредитом рассматриваются в правовом аспекте. Настоящая статья посвящена исследованию теоретической проблематики вопроса управления государственным кредитом в России.

**Ключевые слова:** государственный кредит, управление государственным кредитом, государственный долг, бюджетный кредит.

---

Российская Федерация представляет собой развитое, современное государство, в котором стремительно развиваются рыночные отношения. Государственный кредит занимает особое место в экономике страны и в развитии рыночных отношений. Государственный кредит зачастую рассматривается как экономическая категория, но право и экономика находятся в тесной и неразрывной взаимосвязи, поскольку все экономические процессы реализуются в строгом соответствии с правовыми нормами.

Положения действующего на территории РФ законодательства не закрепляют легального определения такого понятия как «государственный кредит». Анализ различного рода источников показал, что государственный кредит рассматривается в большей степени в контексте экономической категории, и в значительно меньшей степени — в правовой. Данное обстоятельство на наш взгляд выступает в качестве одной из актуальных проблем. Несмотря на достаточно низкую теоретическую освещенность темы государственного кредита в правовом аспекте, авторы на сегодняшний день схожи во мнении о сущности государственного кредита.

Зачастую государственный кредит рассматривается в узком и широком смыслах.

А. В. Богданова в узком смысле под государственным кредитом понимает совокупность кредитных правоотношений, в которых государство в обязательном порядке выступает участником данных правоотношений в роли кредитора или заемщика [1, стр. 52].

О. В. Малиновская, раскрывая сущность государственного кредита в широком смысле говорит о том, что государственный кредит — это денежная форма взаимоотношений, построенных на праве, в которых обязательным субъектом с одной стороны выступает государство, а субъектами с другой стороны выступают физические и юридические лица [2, стр. 63].

Большое значение при рассмотрении теоретического аспекта по данной тематике имеет соотношение таких понятий как «государственный кредит», «государственный долг» и «бюджетный кредит».

Ряд исследователей, к примеру, таких как А. В. Боровой [3], Н. Б. Ермасова [4] полагают, что государственный кредит и государственный долг — это идентичные понятия.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина.**



Другие авторы отмечают, что государственный кредит и государственный долг находятся в тесной взаимосвязи, но отождествление данных понятий ошибочно, поскольку государственный кредит выступает в качестве институциональной формы государственного долга. Пример такую точку зрения можно встретить в работах А. И. Таутиева и С. Е. Лариной [5].

Д. Л. Неменова также указывает на тесную взаимосвязь рассматриваемых понятий, полагая, что государственный кредит является одной из существующих разновидностей займа, в котором ключевой особенностью является субъектный состав, а именно то, что заемщик — это государство [6, стр. 14].

Приведенные выше точки зрения только обосновывают дискуссионность затронутого вопроса.

Для того, чтобы сформулировать авторскую точку зрения относительно соотношения государственного долга, государственного кредита и бюджетного кредита, необходимо провести более детальное исследование, в том числе, изучить положения действующего законодательства.

Бюджетный кодекс Российской Федерации (далее — БК РФ) закрепляет четыре основных вида (формы) бюджетных кредитов:

- бюджетные кредиты бюджетам бюджетной системы Российской Федерации;
- бюджетные кредиты юридическим лицам за счет средств целевых иностранных заимствований;
- бюджетные кредиты иным юридическим лицам;
- бюджетные кредиты иностранным государствам.

Исходя из приведенных положений законодательства, а также из сути определения государственного кредита, которое было приведено нами ранее, можно сделать однозначный вывод о том, что отождествление государственного долга и бюджетного кредита недопустимо, поскольку понятие государственного долга существенно шире по своему содержанию и значению. Справедливо, на наш взгляд, по данному вопросу высказался А. С. Ложенко. Автор отмечает: «Государственный кредит включает в себя лишь часть бюджетного кредита. Та часть бюджетных кредитов, которая находится за рамками отношений по формированию государственного (муниципального) долга и приводит к формированию государственных (муниципальных) финансовых активов на возвратной, возмездной и срочной основах, представляет собой совокупность государственных (муниципальных) кредитов» [<https://doi.org/10.24891/fc.24.3.522> (дата обращения: 1 октября 2022 г.)].

Относительно государственного долга и государственного кредита отметим, что на наш взгляд данные понятия также являются схожими, но отождествление их приведет к неверному толкованию основного категориального аппарата. Основное отличие государственного кредита от государственного долга заключается в том, что государственный долг порождает возникновение обязательств государства перед иными участниками рыночных отношений, а государственный кредит порождает наступление обязательств иных участников перед государством.

Определившись с основными ключевыми понятиями и из различий представляется возможным раскрыть сущность управления государственным кредитом.

В данном случае мы также сталкиваемся с серьезной проблемой, которая касается того, что категория управления государственным кредитом не разработана в правовой доктрине.

Для того чтобы сформировать наиболее полное представление сущности управления государственным кредитом, необходимо раскрыть содержание данного понятия в узком и широком смысле.

В широком смысле под управлением государственным кредитом понимается деятельность уполномоченных органов по формированию политики в отношении госу-

дарственного кредита, а также создания необходимых институтов и инструментов для реализации такого управления. Определение политики в отношении государственного долга и его верхний предел устанавливаются законодательными органами власти, а оперативное управление осуществляет исполнительная власть [7].

В узком смысле управление государственным кредитом — это регулирование состава и структуры совокупного государственного долга при его неизменной величине [8, стр. 51].

Таким образом, в рамках настоящей статьи нами рассмотрены некоторые теоретические аспекты, раскрывающие сущность и проблематику государственного кредита и управления государственным кредитом.

В качестве основных выводов проведенного исследования отметим следующее.

Проблема низкой теоретической исследованности государственного кредита и управления государственным кредитом в правовом аспекте является причиной множества сложностей, которые возникают как в теории, так и на практике. Разработка категориального аппарата имеет фундаментальное значение для развития любой отрасли государственной и общественной деятельности. Выявленная проблематика подтверждается дискуссионностью ключевых понятий и терминов и их соотношением друг с другом.

Решение данной проблемы возможно повышением уровня интереса правоведов к исследованию государственного кредита и управления государственным кредитом в Российской Федерации.

На наш взгляд, такие понятия, как «государственный кредит», «государственный долг» и «бюджетный кредит», несомненно, находятся в тесной взаимосвязи, однако мы придерживаемся точки зрения авторов, указывающих на недопустимость отождествления и подмену данных понятий.

#### **Литература**

1. Богданова, А. В. Правовое регулирование государственного кредита субъекта Российской Федерации : канд. юрид. наук. — Москва, 2017.
2. Малиновская, О. В. Государственные и муниципальные финансы : учебное пособие / О. В. Малиновская ; под редакцией И. П. Скобелева, А. В. Бровкина. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : КНОРУС, 2012.
3. Боровой, В. А. Основные теории финансов и кредита : учебник / под редакцией В. А. Боровой, С. В. Мурашовой. — Москва; Санкт-Петербург, 2015.
4. Ермасова, Н. Б. Бюджетная система Российской Федерации : учебник / под редакцией Н. Б. Ермасова, — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Высшее образование, 2013.
5. Таутиев, А. И. Государственный долг Российской Федерации: экономическое содержание и причины / А. И. Таутиев, С. Е. Ларина // Экономика и предпринимательство. — 2016. — № 3-2. — С. 128—131.
6. Неменова, Д. Л. Институциональная модель государственного долга России // Вопросы российского международного права. — 2017. — Том 7. — № 5А. — С. 248—258.
7. Заровная, Л. В. О правовых категориях «государственный долг» и «государственный кредит» // Право и образование. — 2015. — № 3. — С. 168—173.
8. Балынин, И. В. Комплексный анализ долговой политики в рамках рейтинговой оценки субъектов Российской Федерации по уровню риска несбалансированности региональных бюджетов // Экономика и предпринимательство. — 2014. — № 5-1. — С. 217—222.

**Рослова А. А.,**  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Истоки формирования института гражданства**

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы зарождения и развития гражданства как одного из важнейших институтов конституционного права. Анализируются особенности развития данного института в Древних Афинах и Древней Руси, его трансформация в отношении подданства с развитием исторических событий государства.

**Ключевые слова:** институт; гражданство; гражданин; подданство; подданный; государство, права.

---

История государства не стоит на месте, а развивается, вместе с этим и развивается понятие гражданства. Данный институт берет свои истоки в племенной и родовой организации общества, когда зародилось кровное родство.

Как мы считаем, происхождение гражданства связано с образованием права и государства. Обращений к этому термину стало больше, когда произошел распад родовых связей, отличающийся высокой производительностью. Но связь с формированием права и государства еще не значит, что с ними и появилось гражданство. Такой юридический институт как гражданство и есть связь между государством и личностью.

В истории сначала появилось такое понятие, как «гражданин». Уже отталкиваясь от этого, появился термин «гражданство». Зародились эти понятия в античный период, в Древних Афинах, государственным деятелем Периклом. Он издал закон, где уже прописывалось слово «гражданин».

В Древнем Риме под гражданами изначально подразумевалось все свободное население, проживающее на территории данного государства. Но только в конце I в. все граждане Рима получили политические права. Римское гражданство приобреталось прежде всего по рождению (в законном браке) римских граждан, освобожденных от рабства (рабы не имели гражданства), и путем предоставления римского гражданства иностранцу (например, солдату после 25 лет военной службы). Римское гражданство прекращалось либо смертью, либо в результате наложения строжайших уголовных наказаний, если римский гражданин попал в плен к врагу (но при возвращении на римскую территорию гражданство возвращалось).

Таким образом, в античный период гражданство было статусом привилегированной части населения. Древний гражданин — это человек, имеющий множество прав и определенных обязанностей в обществе.

В период феодализма институт гражданства появился в «сопутствующих» территориальных государствах, так как это необходимо для определения круга лиц, принадлежащих к этим государствам, а также наличие универсального понятия, определяющего принадлежность к государству. Содержание гражданства сильно различалось в разных регионах и странах. В Западной Европе гражданство было связано с институтом вассалитета по вертикали: лица были подданными феодала — вассалами другого феодала. Но с развитием территориального государства и абсолютизма гражданством считается подданство всего населения суверенному правителю (территориальные отношения заменяются личными отношениями человека с правителем, что выражается взаимными правами и обязанностями этих предметов). Некоторые авторы, справедливо указывая на то, что гражданство есть понятие, характерное для государства с рес-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **А. С. Семичева.**

публиканской формой правления, и что этому понятию соответствует понятие «гражданство» в странах с монархической формой правления, делают неверный вывод, а именно, что «...»гражданство» и термины «гражданство» юридически равнозначны» [1, стр. 48]. Более точен вывод тех исследователей, которые не считают понятие гражданства тождественным понятию подданства, ибо «определение объема прав и обязанностей целиком зависело от воли государя, обычный человек имел почти не влияет на формирование воли государства» [2, стр. 55]. В то же время гражданство объединяло большие массы людей, что оказало значительное влияние на формирование современных наций, т.е. «без всеобщности, создаваемой гражданством, возникновение современного гражданства было невозможно».

Эпоха Великой французской революции (1789—1799) в противовес понятию гражданства выдвинула понятие гражданина как лица, активно участвующего в политической жизни страны и народа, как общности равноправных граждан. Вопросы приобретения и утраты французского гражданства регулировались революционными декретами от 3 ноября и 22 декабря 1789 г., а также разделом II Конституции Франции 1791 г. Считается, что современная концепция гражданства впервые появилась во Франции сразу после Великой революции. Политические права признаются гражданскими правами. Ж.-Ж. Руссо понимает гражданство как выражение определенной группы лиц в государстве, что дает им право на участие в осуществлении государственной власти. После Франции и многих других европейских стран в законе был закреплен термин «гражданство» (хотя в некоторых конституционных монархиях термин «гражданство» используется и сегодня, он уже не является следствием монархической формы правления и является устаревшим синонимом гражданства). Равенство, демократия, гражданин — эти слова возродились во времена буржуазных революций, слово «гражданин» зазвучало как символ новой эпохи. Возникающее гражданское гражданство закрепило идею формального равенства (равенство всех граждан перед законом, но не фактическое равенство в использовании экономических благ и участия во власти). В эту эпоху было широко распространено множественное гражданство (ранее феодализм, основанный на привязанности крестьян к земле, препятствовал переселению людей).

В отличие от Древних Афин, в Древней Руси изначально в нормативных актах ничего не писалось о гражданстве и гражданах. На Руси гражданами называли лиц, постоянно проживающих в городах. Следовательно, понятие «гражданин» формировалось от таких слов, как «город», «горожане», «люди городские». Возникла правовая связь государственного образования и людей. К этим категориям относились в большей степени мещане, то есть городские жители: ремесленники, наемные рабочие, мелкие торговцы, низшие служащие. У жителей сел не было таких понятий, как и у жителей волостей.

Гражданство, которое называли городским, могло отличаться друг от друга подданством, на это влияло территориальное нахождение человека, точнее статуса города.

Граждане на Руси так же имели права и обязанности, как и граждане Афин.

Политические права, так же, как и экономические права принадлежали только городским гражданам, у подданных таких прав не было. К обязанностям относилась военная служба. Все вышеперечисленное внесло свое влияние на создание современного института гражданства.

С появлением Московской Руси, так же стали появляться сословия, с чем связано закрепощение народа. Стали появляться определенные права и обязанности у разных групп населения. Несмотря на это в нормативных актах все еще не говорилось о гражданстве, и не было норм, которые бы закрепляли подданство на законодательном уровне.

По нашему мнению, значимым этапом формирования института гражданства в России был период монархии. В годы правления Петра I большую роль играл тот факт, где

родился человек, на какой территории, что имело название «принцип земли». Впервые это было закреплено на законодательном уровне, а точнее в Регламенте об управлении Адмиралтейства и Верфи от 5 апреля 1722 г. Отныне, если человек родился в Российской Империи, то приобретал подданство непроизвольно.

Говоря об институте гражданства нельзя не отметить историю лиц, признающих иностранцами. Исходя из истории развития государства, иностранцы считались врагами. Лишь в XIX в. эти убеждения стали существенно меняться, благодаря международным связям.

При Петре I можно было вступить в брак с иностранцем, только если иностранец вступит в вечное подданство России. Но позднее от этого требования отказались. До этого браки с иностранцами не признавались, за исключением принятия православия иностранцем.

Во времена Николая I все вопросы, касающиеся подданства регламентировались Сводом законов Российской Империи. Отныне иностранцам для приобретения подданства нужно обратиться к местным властям с просьбой об этом. Весьма выгодные условия, ведь дети иностранцев с подданством непроизвольно становились подданными России. Несмотря на то, что многие приняли подданство, это не значило, что они равны перед законом, ведь у дворян были привилегии.

Можно заметить, что такие понятия как «двойное подданство» и «выход из подданства» в законодательстве Российской империи не упоминались. Только в 1874 г. зазвучала фраза «выход из подданства». Она относилась только к мужчинам, которые закончили свою воинскую повинность. Исходя из того, что людей ссылали в Сибирь после вступления в иностранное подданство и возвращения с ним в Россию, следует предположить, что такое понятие, как «двойное подданство» запрещен.

После Октябрьской революции 1917 г. были упразднены сословные деления и монархический строй. В этот исторический период произошел отказ от термина «подданство» и на смену его появился термин «гражданство». Понятие «гражданин» появляется в период буржуазных революций. Оно появляется для обозначения уполномоченных лиц на осуществление народного суверенитета.

Можно вспомнить, что в союзный период гражданство регулировалось Конституцией СССР 1924 г. В ней закреплялись принципы гражданства, о чем говорилось в ст. 7. У граждан появилось ощущение защиты себя со стороны государства.

С появлением новой Конституции СССР 1936 г. появилась необходимость изменения законов о гражданстве. Через два года вышел закон, где указывалось, кто может быть советским гражданином.

К современному понятию «гражданства» на законодательном уровне относится закон «О гражданстве Российской Федерации». Закон устанавливает устойчивую правовую связь лица и Российской Федерации. Это выражается в сумме их взаимных прав и обязанностей, а также их ответственности.

Таким образом, можно сказать, что институт гражданства прошел долгий и тяжелый исторический путь, проходя период за периодом. Для развития законодательства, регулирующего гражданство, были характерны подъемы и упадки, вызванные переменами в политической, экономической, социальной сферах. Каждый из этих этапов имеет свои особенности, присущие конкретному историческому отрезку времени отечественной государственности.

### **Литература**

1. Гасанов, В. Ш. Гражданство и правовой статус как атрибуты личности в системе российской государственности (историко-правовой аспект) / В. Ш. Гасанова, Е. А. Коломейченко // Наука и школа. — 2017. — № 1.
2. Капранова, Ю. В. Ретроспективный анализ института гражданства / Ю. В. Капранова, С. Г. Трифонов // Философия права. — 2019. — № 3 (90).

**Рыбин В. Б.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Актуальные проблемы наказания при нарушении правил плавания**

**Аннотация.** Административная ответственность на морском транспорте выполняет профилактическую роль в предупреждении преступлений, поскольку объектом посягательства во многих административных правонарушениях являются права и свободы граждан, собственность, общественный порядок. Максимально эффективно функционирующий механизм практической реализации норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях способствует обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов, снижению несчастных случаев, упорядочению управленческих отношений в данной сфере. В настоящей статье рассмотрены актуальные проблемы, возникающие при привлечении лиц, совершивших административное правонарушение, к административной ответственности. Предлагаются законодательные изменения в этой области.

**Ключевые слова:** ответственность; административная ответственность; административное правонарушение; капитан морского порта; функции капитана морского порта; протокол об административном правонарушении; привлечение к административной ответственности; методические рекомендации.

---

Юридическая ответственность является одной из важных сторон взаимной связи государства и институтов гражданского общества. Она служит важнейшей гарантией конституционности, законности, правопорядка, реализации прав и свобод человека и гражданина.

В ст. 2 Конституции РФ провозглашено: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства». Согласно ст. 18 Конституции РФ права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. Они определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием.

Частью 3 ст. 17 Конституции РФ закреплено, что осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц. Таким образом, устанавливается необходимое равновесие любого гражданского общества, в котором каждый, обладая правами и свободами человека и гражданина, защищен государством от посягательства на них.

Ответственность является обязательным условием отношений, гарантией свободы. Свобода, чтобы не превратиться в анархию и произвол, должна сочетаться с ответственностью: чем полнее свобода, тем выше ответственность. Свободу и ответственность обеспечивает государство, используя для этого основанное на законе принуждение. Одной из правовых форм государственного принуждения служит юридическая ответственность.

Согласно словарю С. И. Ожегова термин «ответственность» означает необходимость, обязанность отдавать кому-либо отчет о своих действиях, поступках. Нести ответственность за что-нибудь [1, стр. 459].

Юридическая ответственность наступает, когда совершается правонарушение, при установлении всех элементов состава правонарушения. Это требование является обя-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

зательным в случае привлечения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, к административной ответственности.

В соответствии с ч. 1 ст. 1.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (далее — КоАП РФ) лицо, совершившее административное правонарушение на территории РФ, подлежит административной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом или законом субъекта РФ об административных правонарушениях, за исключением случаев, предусмотренных международным договором РФ.

Действие ч. 1 комментируемой статьи распространяется на физических и юридических лиц, в том числе иностранных, совершивших административное правонарушение на территории РФ, которая в соответствии с ч. 1 ст. 67 Конституции РФ включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними. Наряду с этим Российская Федерация обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ в порядке, определяемом федеральным законом и нормами международного права (ч. 2 ст. 67 Конституции РФ). Территория РФ распространяется также на военные воздушные и морские суда, на иные суда, плавающие в открытом море под флагом Российской Федерации, на российские воздушные суда и железнодорожные составы, осуществляющие международные перевозки.

По общему правилу административная ответственность для лиц, совершивших административное правонарушение на территории РФ, наступает в соответствии с КоАП РФ или законом субъекта РФ об административных правонарушениях. Исключение могут составлять только случаи, РФ международным договором РФ.

В соответствии с ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

В настоящей статье будет рассмотрена ситуация по рассмотрению дел об административных правонарушениях на морском транспорте.

Согласно ч. 1 ст. 23.36 КоАП РФ федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор, рассматривает дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 6.24, ст. 6.25, ст. 7.7 (в отношении судоходных гидротехнических сооружений), ст. 8.22, 8.23, ст. 9.2 (в отношении судоходных гидротехнических сооружений), ст. 9.13 (в части уклонения от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг по перевозке пассажиров в области железнодорожного транспорта, внутреннего водного транспорта, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта), ст. 10.10 (в отношении судоходных гидротехнических сооружений), ст. 11.1, 11.6, 11.7, 11.8—11.11, 11.13, ч. 2 и 3 ст. 11.14, ст. 11.14.2, ч. 1 ст. 11.14.3, ст. 11.15, ч. 1 ст. 11.15.1, ч. 1 ст. 11.15.2, ст. 11.16, ч. 5 ст. 11.17, ст. 11.23, 11.26, 11.27, 11.29, 11.31, 11.33, ст. 12.21.1 (за исключением случаев фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи), ст. 12.21.2—12.21.4, ч. 4 и 6 ст. 12.23, ч. 2 ст. 12.25, ст. 12.31.1, ч. 1 и 2 ст. 14.43, ч. 1 и 2 ст. 14.43.1, ст. 14.44—14.46, ч. 1—4 ст. 14.46.2, ч. 10 ст. 19.5, ст. 19.7.5, ч. 1 ст. 19.7.9, ч. 2 ст. 19.22 (за исключением государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях) КоАП РФ.

При этом в соответствии с п. 2 ч. 2 ст. 23.36 КоАП РФ рассматривать дела об административных правонарушениях от имени органа, указанного в ч. 1 рассматриваемой статьи, на морском транспорте вправе капитаны морских портов — об администра-

тивных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.6, 11.7, 11.8—11.11, 11.13, ч. 2 ст. 11.14, ч. 1 ст. 11.14.3, ст. 11.15, 11.16, ч. 5 ст. 11.17, ст. 11.31, ч. 2 ст. 19.22 (за исключением государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях) КоАП РФ.

Не будем вдаваться в процедуру привлечения к административной ответственности лиц, совершивших административное правонарушение. Мероприятие многократно отработанное и регламентированное. Для специалиста подготовить необходимый пакет документов при действительном установлении правонарушения не представляет трудностей. А вот участие в настоящей процедуре капитана морского порта представляет интерес.

Согласно подп. 32 и 35 п. 16 Положения о капитане морского порта, утвержденного приказом Минтранса России от 17 февраля 2014 г. № 39 (далее — Положение о капитане морского порта), предусмотрено, что капитан морского порта осуществляет следующие функции: налагает административные взыскания в соответствии с законодательством РФ за нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту; рассматривает дела об административных правонарушениях.

Во-первых, нормы ст. 84 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и подп. 32 п. 16 Положения о капитане морского порта необходимо актуализировать, так как действующая редакция КоАП РФ не содержит мер административного взыскания, а определяет виды и меры административного наказания.

Во-вторых, капитан морского порта фактически наделяется не только специальными полномочиями по привлечению правонарушителя к административной ответственности, но и полномочиями по применению иных мер административного принуждения, что также является административно-юрисдикционной деятельностью [2, стр. 7]. При этом специальные полномочия капитана морского порта по применению иных мер административного принуждения в действующем законодательстве не предусмотрены, тем более не установлены административные процедуры их применения.

В-третьих, распоряжением Ространснадзора и Росморречфлота от 20 июня 2014 г. № АК-281-р(фс), № АД-238-р «О взаимодействии капитанов морских портов, Администраций бассейнов внутренних водных путей, находящихся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта, и территориальных управлений государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при выявлении административных правонарушений в ходе проверок судов и иных плавучих объектов», утверждены Методические рекомендации о взаимодействии капитанов морских портов, Администраций бассейнов внутренних водных путей, находящихся в ведении Росморречфлота, и территориальных управлений государственного морского и речного надзора Ространснадзора при выявлении административных правонарушений в ходе проверок судов и иных плавучих объектов (далее — Методические рекомендации).

Согласно п. 2.1 Методических рекомендаций в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного КоАП РФ, органами государственного портового контроля составляется протокол об административном правонарушении (далее — Протокол) в соответствии с Приложением № 1 к Методическим рекомендациям.

После оформления в установленном порядке Протокола орган портового контроля составляет Определение о передаче протокола об административном правонарушении на рассмотрение в территориальное управление Ространснадзора, в зоне ответственности которого проводилась проверка судна (иного плавучего объекта) по рекомендуемой форме согласно Приложению № 2 к Методическим рекомендациям с сопроводительным письмом (п. 3.1 Методических рекомендаций).



Рассмотрение Протокола и принятие решения о привлечении лица к административной ответственности в соответствии с КоАП РФ фактически осуществляет получатель Протокола и прилагаемых к нему документы — Территориальное управление Ространснадзора (п. 3.3 и 3.6 Методических рекомендаций).

При исполнении Методических рекомендаций функции капитаном морского порта, предусмотренные подп. 32 и 35 п. 16 Положения о капитане морского порта, не выполняются, так как процедура сбора документов, которые содержат сведения о правонарушении, и составление Протокола по определению не является рассмотрением дела об административных правонарушениях.

Также необходимо отметить, что ни капитан морского порта, ни администрация морских портов, в состав которой он и его служба входят, не наделены функциями администратора доходов от производства дел об административных правонарушениях. Таким образом, капитан морского порта, обладая административно-юрисдикционными полномочиями, реально их реализовать не может, так как вынести постановление о наложении административного штрафа невозможно в связи с отсутствием реквизитов платежа (в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа), необходимых для указания в принятом по делу постановлении о взыскании административного штрафа в соответствии с ч. 1.1 ст. 29.10 КоАП РФ. Указание же в постановлении реквизитов иного получателя влечет за собой ряд других сложностей.

Согласно ст. 32.2 КоАП РФ административный штраф должен быть уплачен в полном размере лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу, за исключением случаев, предусмотренных ч. 1.1, 1.3—1.3-3 и 1.4 настоящей статьи, либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных ст. 31.5 КоАП РФ.

При этом с целью отслеживания факта оплаты административного штрафа в установленном срок капитан морского порта вынужден осуществлять дополнительные действия по установлению информации об уплате административного штрафа в Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах.

При отсутствии информации об уплате административного штрафа в соответствии с ч. 5 ст. 32.2 КоАП РФ работа по административному делу продолжается в части взаимодействия с судебными приставами-исполнителями и составляет протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.25 КоАП России, в отношении лица, не уплатившего административный штраф.

Исходя из вышесказанного предлагаются следующие пути решения озвученных вопросов.

Законодательно закрепить функции капитана морского порта о сборе документов, которые содержат сведения о правонарушении, составлении Протокола и последующем их направлении в соответствии с Методическими рекомендациями в Территориальное управление Ространснадзора в целях рассмотрения Протокола и принятия решения о привлечении лица к административной ответственности в соответствии с КоАП РФ.

### **Литература**

1. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка. — Москва, 1995.
2. Семенов, А. В. Особенности административно-правового статуса капитана морского порта / А. В. Семенов, А. Х. Евстафиадис // Транспортное право. — 2018. — № 2.
3. Жеребцов, А. Н. Административно-юрисдикционные полномочия капитана морского порта в Российской Федерации: проблемы нормативного закрепления и практики

реализации / А. Н. Жеребцов, А. А. Иванов // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 5—9.

4. Шестало, С. С. Административное правонарушение: понятие, признаки, состав // КонсультантПлюс, 2022.

**Рыбин В. Б.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Удаление затонувшего имущества**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению мероприятий по удалению затонувшего имущества. Рассмотрены ситуации выполнения работ собственником затонувшего имущества, администрациями морских портов или органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Проведено сравнение со старой редакцией Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и отмечена актуальность принятых положений в современное время.

**Ключевые слова:** затонувшее имущество; удаление затонувшего имущества; прекращение права собственности на имущество; поиск собственника затонувшего имущества; возмещения затрат на удаление затонувшего.

---

С целью решения многолетней проблемы ликвидации опасных с экологической точки зрения объектов на территории Российской Федерации реализуется федеральный проект «Генеральная уборка». В рамках проекта «Генеральная уборка» обеспечен комплекс мероприятий, включающий в себя инвентаризацию объектов накопленного вреда на территории всей страны, а также оценка их воздействия на жизнь и здоровье населения. Проект включает в себя мероприятия по ликвидации наиболее опасных скважин нераспределенного фонда недр, а также мероприятия по подъему и удалению затонувших в акватории Дальневосточного федерального округа судов [[https://www.mnr.gov.ru/press/news/proekt\\_generalnaya\\_uborka\\_ustranit\\_negativnoe\\_vliyanie\\_na\\_ekologiyu\\_i\\_sdelat\\_sudokhodstvo\\_v\\_akvator/?sphrase\\_id=490079](https://www.mnr.gov.ru/press/news/proekt_generalnaya_uborka_ustranit_negativnoe_vliyanie_na_ekologiyu_i_sdelat_sudokhodstvo_v_akvator/?sphrase_id=490079)].

Удаление затонувшего имущества является традиционным методом разрешения чрезвычайных ситуаций. При этом под удалением затонувшего имущества понимаются его подъем из воды, транспортировка и уничтожение любым безопасным способом, а также снятие судна с мели. Это существенное изменение, так как ранее собственник затонувшего имущества в случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), обязан был по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и только при необходимости удалить или уничтожить его.

В соответствии с ч. 2 ст. 107 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) к затонувшему имуществу относится затонувшее или севшее на мель судно или часть такого судна, включая имущество, которое находится или находилось на борту такого судна, либо имущество, которое было утеряно с судна и находится на мели, затонуло или дрейфует в море, либо судно, которое почти затонуло или село на мель или которое может затонуть или сесть на мель, если не будут предприняты меры по оказанию помощи находящемуся в опасности судну или находящемуся на нем имуществу.

Во исполнение п. 5 ч. V перечня поручений Председателя Правительства РФ Мишустина М. В. от 26 августа 2020 г. № ММ-П47-9866 по итогам поездки в Дальневосточный федеральный округ 13—18 августа 2020 г. разработан проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — законопроект). На момент подготовки законопроекта по данным Мин-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

транса России, только в акватории Дальневосточного федерального округа выявлено более 600 затонувших судов, в том числе в акватории морских портов — 258 (из них собственники известны в отношении 59 судов), на внутренних водных путях — 342 (из них собственники известны в отношении 90 судов) [[https://sozd.duma.gov.ru/bill/1219892-7#bh\\_note](https://sozd.duma.gov.ru/bill/1219892-7#bh_note)]. Часть этих судов создавали угрозу безопасности мореплавания.

Вопрос удаления затонувших судов урегулирован Найробийской международной конвенцией об удалении затонувших судов 2007 года (далее — Конвенция). В связи с этим законопроект разработан с учетом положений Конвенции.

6 декабря 2021 г. Президентом РФ подписан Федеральный закон № 395-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года».

30 декабря 2021 г. подписан Федеральный закон № 470-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон № 470-ФЗ), которым вводятся механизмы обеспечения подъема затонувших судов их собственниками, а при неосуществлении собственниками такого подъема — администрациями морских портов или органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, к побережью которых ближе всего расположено затонувшее имущество, в случаях, когда такое затонувшее имущество создает угрозу мореплавания (в том числе работы навигационного оборудования) или причинения ущерба морской среде загрязнением, препятствует осуществлению рыболовства и аквакультуры (рыбоводства), строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации гидротехнических сооружений, подводных кабелей, подводных трубопроводов.

Согласно требованиям ст. 108 Федерального закона № 470-ФЗ в случае посадки судна на мель либо затопления капитан судна и/или судовладелец обязаны направить капитану ближайшего морского порта сообщение о затонувшем имуществе.

Сообщение о затонувшем имуществе капитану морского порта может быть сделано любым лицом, обнаружившим затонувшее имущество. В таком случае указывать сведения, предусмотренные Конвенцией, не требуется.

С целью обеспечения подъема затонувшего имущества собственник судна направляет капитану морского порта извещение о намерении приступить к удалению затонувшего имущества. Сроки направления такого извещения строго регламентированы и зависят от обстоятельств, которые создают угрозу морской среде, безопасности мореплавания либо значительно препятствуют осуществлению деятельности в морском порту и проводимым в акватории работам.

По результатам рассмотрения извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества капитаном морского порта издается распоряжение об условиях удаления затонувшего имущества, содержащее, в том числе условия и сроки удаления затонувшего имущества. Данное распоряжение капитана морского порта об условиях удаления затонувшего имущества может быть оспорено собственником в суде.

В случае неполучения от собственника извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества капитан морского порта направляет собственнику требование об удалении затонувшего имущества. При этом собственник затонувшего имущества в срок не более чем десять рабочих дней со дня получения такого распоряжения должен уведомить капитана морского порта о намерении приступить к удалению затонувшего имущества.

О завершении удаления затонувшего имущества собственник в десятидневный срок извещает капитана морского порта, согласовавшего документацию по удалению затонувшего имущества.

Подъем затонувшего имущества осуществляется на основании документации по удалению затонувшего имущества, согласованной капитаном морского порта и Росприроднадзором.

Собственник затонувшего судна, не представивший в установленный срок капитану морского порта документацию по удалению затонувшего имущества либо не осуществивший удаление затонувшего имущества в установленный срок, в случаях когда удаление такого имущества является обязательным, считается утратившим право собственности на затонувшее судно. При этом Федеральным законом № 470-ФЗ предусматривается право лица, утратившего право собственности на судно, восстановить такое право в суде.

Данные положения Федерального закона № 470-ФЗ как нельзя актуальны и соотносятся со ст. 235 Гражданского кодекса Российской Федерации, предусматривающей прекращение права собственности на имущество при утрате указанного права в случаях, предусмотренных законом.

В прежней редакции КТМ РФ предусматривалось, что в случаях, когда собственник затонувшего имущества не сделает необходимого заявления или не поднимет имущество в установленный капитаном морского порта срок, права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством РФ. Другими словами, возникало предположение о том, что собственник отказался от права собственности на судно, и оно является бесхозной вещью.

В случае обнаружения просрочки представления документации по удалению затонувшего имущества, являющегося затонувшим судном, либо просрочки удаления такого затонувшего имущества более чем на три месяца, а также в случае, предусмотренном п. 6 ст. 111 Федерального закона № 470-ФЗ, капитан морского порта исключает затонувшее судно из соответствующего реестра судов. При этом согласие судовладельца не требуется. В этом случае право собственности на затонувшее судно после исключения затонувшего судна из соответствующего реестра судов возникает у субъекта РФ, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее судно.

В ст. 111 Федерального закона № 470-ФЗ указаны обстоятельства, когда удаление затонувшего имущества осуществляется администрацией морских портов или органом исполнительной власти субъекта РФ.

К таким обстоятельствам относятся случаи, когда:

— собственник затонувшего имущества не уведомил капитана морского порта о намерении приступить к удалению затонувшего имущества в сроки, предусмотренные п. 3 ст. 110 КТМ РФ;

— в соответствующем реестре судов отсутствует информация о собственнике затонувшего судна либо юридическое лицо, являющееся собственником затонувшего судна, ликвидировано;

— собственник затонувшего имущества, направивший капитану морского порта извещение о намерении удалить затонувшее имущество или уведомивший его о намерении приступить к удалению затонувшего имущества в соответствии с пунктом 3 ст. 110 КТМ РФ, не представил капитану морского порта для согласования документацию по удалению затонувшего имущества в срок, установленный для ее разработки;

— собственник затонувшего имущества, по обращению которого согласована документация по удалению затонувшего имущества, неоднократно нарушил условия, предусмотренные данной документацией, или просрочил удаление затонувшего имущества на три месяца и более.

При этом п. 3 ст. 111 КТМ установлено, что администрация морских портов, если затонувшее имущество находится в акватории морского порта и препятствует безопасному судоходству, в том числе работе навигационного оборудования обеспечивает удаление затонувшего имущества. Во всех остальных случаях удаление затонувшего

имущества обеспечивает орган исполнительной власти субъекта РФ. В этой ситуации капитан морского порта издает требование об удалении органом исполнительной власти субъекта РФ затонувшего имущества в срок не позднее, чем тридцать дней со дня истечения сроков или установления обстоятельств, указанных в п. 1 ст. 111 КТМ РФ, и незамедлительно направляет его в уполномоченный орган исполнительной власти субъекта РФ.

Федеральным законом № 470-ФЗ также предусматривается механизм поиска собственника затонувшего имущества, в соответствии с которым информация о сроках, установленных для подачи извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества, публикуется капитаном морского порта в «Извещениях мореплавателям» и размещается уполномоченными органами государственной власти на их официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Пунктом 5 ст. 113 Закона предусмотрена ответственность лица, являющегося собственником затонувшего имущества на день его затопления, по обязательствам, связанным с затонувшим имуществом до его затопления, по обязательствам, возникшим в результате затопления имущества, а также в связи с расходами на его удаление вне зависимости от прекращения прав на затонувшее имущество, за исключением случаев, если такое имущество находится в собственности Российской Федерации.

Кроме того, Законом предусматривается внесение изменений в КТМ РФ и Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации в части установления запрета на затопление судов.

Необходимо отметить, что стоимость затонувшего судна, утратившего статус недвижимости, как правило, незначительная по сравнению с расходами на удаление такого судна.

В связи с этим Федеральный закон № 470-ФЗ предусматривает выделение субсидий за счет средств федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств субъектов РФ по удалению и утилизации затонувшего имущества. Софинансирование осуществляется в размере разницы между затратами на подъем и утилизацию затонувшего имущества и доходами от реализации указанного имущества, в порядке и на условиях, которые определяются Правительством РФ.

Кроме того, Законом предусматривается право субъектов РФ и администраций морских портов требовать возмещения затрат на удаление затонувшего судна от организации, осуществившей страхование или предоставившей иное финансовое обеспечение. При этом страхование или иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувших судов и выдачу свидетельств о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов осуществляется в соответствии с Конвенцией.

Принятие Закона позволило повысить безопасность мореплавания и судоходства на внутренних водных путях, снизить негативное воздействие на морскую среду, так как предусмотрено проведение оперативных мероприятий по удалению затонувших судов, которые создают угрозу морской среде, безопасности мореплавания либо значительно препятствуют осуществлению деятельности в морском порту и проводимым в акватории работам.

Положения Закона, внесшие изменения в КТМ РФ, как нельзя лучше регламентировали процедуру удаления затонувших судов их собственниками, а при неосуществлении собственниками такого подъема — администрациями морских портов или органами исполнительной власти субъектов РФ, взаимодействия капитана морского порта и собственника. В настоящий момент мероприятия по удалению затонувших судов в Дальневосточном федеральном округе находятся в активной стадии. Возникающие в процессе вопросы решаются.

**Симакова С. Ю.**,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России**

Аннотация. В статье рассмотрено правовое регулирование предпринимательской деятельности в России. Нормативные документы правовое регулирование предпринимательской деятельности в России классифицированы по трем группам: организация и осуществление бизнеса, контроль со стороны государства и реализация продукции. Продемонстрирован спектр документов, регламентирующих бухгалтерский учет, который является атрибутом бизнеса и также подлежит регуляции. Показаны проблемы правового регулирования предпринимательской деятельности в России, связанные с нарушением нормативно-правовых актов: уклонения от налогов, коррупция и пр.

**Ключевые слова:** предпринимательская деятельность; правовое регулирование; уклонение от налогов; коррупция.

---

Понимание о необходимости правового регулирования предпринимательской деятельности проистекает из анализа экономической преступности, субъектами которой являются предприниматели. В Уголовном кодексе РФ на противодействие экономическим преступлениям направлена гл. 22. По данным Судебного департамента Верховного Суда РФ, в 2021 г. по экономическим статьям было осуждено 8199 человек. Наибольшее количество осужденных — по ст. 171—173.2 — 5172 человека, в большей степени — это лица, которые создавали фиктивные юридические лица для отмыва средств, 272 человека получили за свои деяния реальный срок лишения свободы. А вот уклонений от налогов осуждается в разы меньше, в 2021 г. по ст. 198—199.2 было осуждено только 320 человек [http://www.cdep.ru/userimages/sudebnaya\_statistika/2022/k4-svod\_vse\_sudy-2021.xls (дата обращения: 12 сентября 2022 г.)]. Большое количество осужденных по указанным статьям возникает из-за недостаточности санкций по ним из-за недооценки степени общественной опасности деяния, притом, что, например, создание фирм-однодневок позволяет существовать коррупции, уходу от налогов, отмыванию средств. Эффективное правовое регулирование предпринимательской деятельности позволяет с одной стороны, сократить экономическую преступность, с другой стороны, делает предпринимательскую деятельность упорядоченной и социально ответственной, поскольку в погоне за прибылью некоторые предприниматели пренебрегают и вопросами ответственности, и даже вопросами безопасности, кроме того, такое регулирование позволяет контролирующим органам создать механизм и программы проверки предпринимательских организаций (несмотря на то, что постоянно декларируется сокращение таких проверок со стороны государства [https://www.rbc.ru/business/17/06/2022/62ac81ca9a7947c17bdcea8f (дата обращения: 15 сентября 2022 г.)]. Но сокращение проверок позитивно не влияет на количество нарушений со стороны бизнеса).

В целом, корпус правовых документов, направленный на регулирование предпринимательской деятельности является значительным, начиная с Конституции РФ. Можно дифференцировать указанный корпус на три вида:

— организация и осуществление бизнеса;

---

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

- контроль со стороны государства;
- реализация продукции.

Гражданский кодекс, как основной документ первого блока, является своего рода сборником правил ведения бизнеса, так, в первой его части описываются общие подходы к юридическим лицам, во второй части, — все, что касается договоров, купли-продажи, аренды, в четвертой части — вопросы авторского права. Фактически, Гражданский кодекс описывает то, как вести бизнес, а Налоговый кодекс — сколько собственник бизнеса должен государству в виде налогов и платежей.

В ст. 2 ГК РФ определяется сущность предпринимательства.

Важны для правового регулирования бизнеса и два Федеральных закона — «Об акционерных обществах» — для крупного бизнеса и «Об обществах с ограниченной ответственностью» — для среднего и малого бизнеса. Указанные законы полностью регулируют организационные вопросы, а также основные элементы деятельности, например, выплату дивидендов или осуществление крупных сделок.

К правовому регулированию предпринимательства рассматриваемого блока относятся и нормативные документы, направленные на нормирование бухучета в организации. Например, на первом уровне нормативного регулирования бухгалтерского учета Федеральный закон от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» определяет нормальное функционирование бухучета в организации.

Вторым уровнем нормативного регулирования бухгалтерского учета доходов и расходов являются Положения по бухгалтерскому учету (ПБУ).

Самые важные ПБУ для организации — ПБУ учета доходов и расходов (ПБУ 9/99 и 10/99). Кроме того, ПБУ 18/02 описывает правила учета налога на прибыль, а также его определение за счет разницы доходов и расходов организации.

Третий уровень бухгалтерского учета является методическим. На этом уровне находится План счетов бухгалтерского учета, в котором характеризуются необходимые счета для учета в организации. На основании указанного Плана счетов формируется план счетов конкретной организации.

На четвертом уровне бухгалтерского учета доходов и расходов организации находится учетная политика организации, в которой расписывается все, что касается учета, также туда входит график документооборота организации, регистры учета и прочие документы.

Основным документом второго блока, посредством которого осуществляется регулирование предпринимательской деятельности, является Налоговый кодекс РФ, цель которого, с одной стороны, регулировать налогообложение предпринимательской деятельности, с другой стороны, в Налоговом кодексе содержится информация по борьбе с уклонением от налогов, например, в ст. 54.1 НК РФ.

Схем уклонений от налогов, при реализации которых экономический субъект получает необоснованную налоговую выгоду, — много и множество экономических субъектов нарушают финансовую дисциплину. Самым простым способом уклонений от налогов является сокрытие реальных операций: не оформление чеков или отмена платежа с мнимым возвратом средств, заключение договоров на половину суммы, не отражение на балансе основных средств и пр.

Часто встречаемым способом уклонений от налогов является осуществление операций с фирмами-однодневками, не ведущими хозяйственной деятельности, а также дробление бизнеса.

Коррупция позволяет налоговым агентам уходить от налогов. Проблема налогообложения должна рассматриваться в двух плоскостях:

- налоги увеличивают себестоимость товара, и он становится неконкурентоспособным на рынках по отношению к аналогичному товару, выпущенному в теневом секторе, что приводит к уходу с рынка добросовестных предпринимателей;



— минимизация налогов приводит к сокращению поступлений в государственный бюджет.

На руках у бизнеса образуется «черный нал», которым и подпитывается коррупция. Поэтому борьба с уходом от налогов, в общем, и с фирмами-однодневками в частности, должна быть интенсифицирована.

Кроме того, уход от налогов приводит к снижению конкуренции в различных секторах экономики, что в свою очередь приводит к снижению качества и росту цен.

Коррупция лежит в основе недополучения таможенных платежей, что также нужно рассматривать в двух плоскостях:

— выплаты всех платежей приводят к неравному отношению тех фирм, кто это сделал и тех, кто этого не сделал, что позволило им снизить цены и выиграть в конкурентной борьбе;

— таможенные пошлины дают около 40% поступлений в федеральный бюджет, поэтому их недополучение ведет к недофинансированию различных программ.

Постоянный вывоз капитала в больших объемах приводит к дефициту ликвидности в стране, и, чтобы поддерживать уровень ликвидности, хотя бы банковской системы, государству приходится брать внешние займы и увеличивать свой государственный долг, что уменьшает государственную финансовую устойчивость. Примером может служить ситуация на современной Украине, вывоз средств из которой привел к кризису ликвидности, чтобы выживать в котором, государству приходится брать все новые кредиты МВФ. Нечто подобное было в 90-е гг. в России, когда государство выступало активным заемщиком на внешнем рынке и его внешний долг составлял 188,5 млрд долл. на 1 января 1999 г. [[https://cbr.ru/vfs/statistics/credit\\_statistics/debt/debt\\_new.xlsx](https://cbr.ru/vfs/statistics/credit_statistics/debt/debt_new.xlsx) (дата обращения: 12 сентября 2022 г.)]

Рост внешних займов приводит постепенно к потере государством своего суверенитета, поскольку кредиторы выдвигают условия при предоставлении займов.

В настоящее время, проблему с незаконным вывозом капитала ЦБ РФ почти удалось в целом решить, минимизировав его до значений, которых в экономике РФ еще не было, для этого было ликвидировано большое количество банков и создан реестр юридических лиц, замешанных в сомнительных операциях.

Обналичивание является большой проблемой для экономики, так как этим методом пользуются для вывода денег из банкротящейся фирмы или банка, кражи денег из кассы, коррупции.

Обналичивание опасно не только уходом от налогов и решением каких-то коммерческих вопросов, а еще и тем, что оно позволяет легализовывать деньги от наркоторговли, проституции, торговли оружием и людьми, поэтому с обналичиванием борется не только ФНС России и ЦБ РФ, но и главное управление экономической безопасности и противодействия коррупции МВД России.

Теневая занятость, кроме ухода от налогов, не позволяет эффективно бороться с бедностью. Проблема бедности актуальна для России, но не так однозначна. Все цифры, касаемо бедности требуются подвергать поправке на теневой сектор.

Кроме того, теневая занятость приводит к проблемам с внебюджетными фондами: туда не идут отчисления за работников и государству приходится постоянно в эти фонды отправлять трансферты.

К социальным последствиям коррупции относится недополучение средств социальной сферой из-за того, что например, закупки товаров происходят по завышенным ценам. Также нужно учесть, что неэффективное расходование государственных средств приводит к социальному расслоению: некоторая часть незаслуженно увеличивает свой капитал за счет коррупционных схем, другая часть — постоянно беднеет.

Коррупция приводит к усилению организованной преступности и к тому, что морально-нравственные нормы утрачивают свое значение, что негативно сказывается на всем обществе.

Существуют такие важные законы в сфере предпринимательства, как:

— Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей»;

— Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

— Федеральный закон от 27 декабря 2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

Лицензирование — это разновидность контролирующей деятельности государства, необходимо для упорядочения деятельности в определенных областях, например, в горных работах и геодезии, производстве лекарственных средств, работе с отходами и металлоломом, оказании услуг связи и пр. В прошлом, количество лицензированных видов деятельности было больше.

Техническое регулирование касается только тех, чей бизнес связан с техникой и кому необходимы технические регламенты и сертификаты соответствия.

К третьему блоку законов относят такие законы, как закон о защите прав потребителей (Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 300-1 и законы, регулирующие государственные закупки (Федеральные законы от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ).

Проблема с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» лежит в плоскости редко проводимых добросовестных тендеров: чаще всего победитель всегда известен, остальные же отсеиваются высокими требованиями. Иногда на конкурсы просто никто не заявляется, и тогда чаще всего проводятся закупки у единственного продавца. Также тендер может быть выигран организацией, которая соглашается на заведомо заниженную цену, за которую практически невозможно произвести строительно-монтажные работы без нарушения технологии производства работ.

Еще один негативный момент системы закупок — завышение цен на товары и услуги при закупках у единственного поставщика. В принципе, завышение цен посредством сговора госслужащих с предпринимателями возможно, когда цена устанавливается именно посредством сговора и часть средств отдается госслужащему за выигрыш тендера — возникает целая система «откатов».

Таким образом, правовое регулирование предпринимательской деятельности является обширным, можно также упомянуть и Федеральный закон от 18 июля 2006 г. № 109-ФЗ «О миграционном учете иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации», в рамках которого отделы по вопросам миграции, в том числе, выдают разрешение на работу трудовым мигрантам, тем самым участвуя в регулировании экономической деятельности.

**Симакова С. Ю.**,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

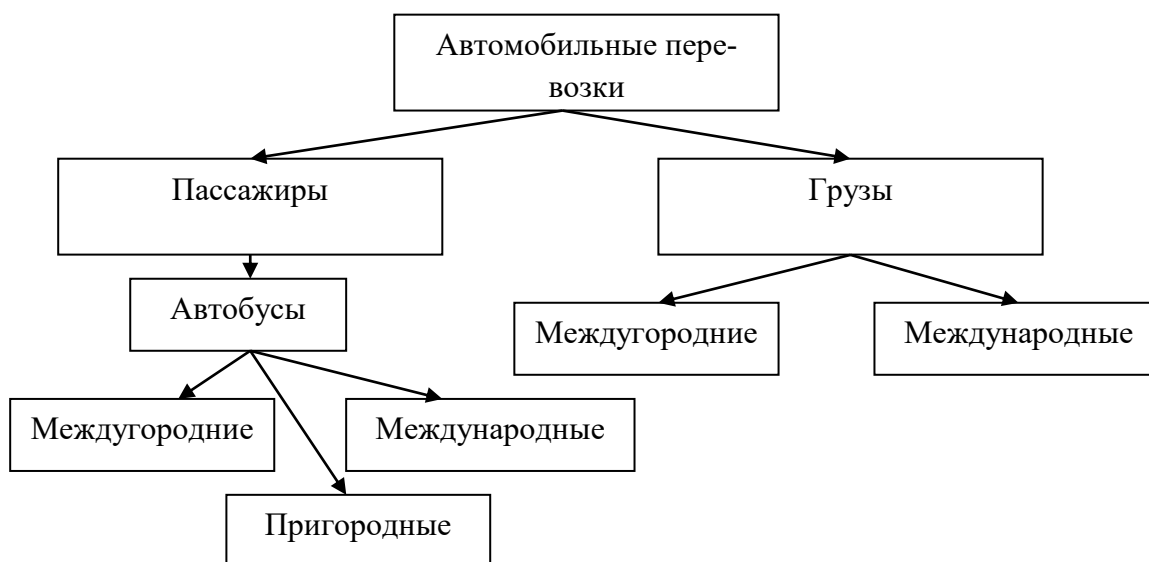
## **Правовые основы государственного контроля за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте**

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте, приводится нормативная база государственного контроля за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте. В статье дана статистика перевозок различными видами транспорта, количество автобусов, количество перевезенного груза и т.д. Подчеркнуто, что специфика правового регулирования деятельности автомобильного транспорта заключается в том, что в отечественной правовой системе на сегодняшний день отсутствует комплексный нормативный акт, посвященный контролю за использованием автотранспорта и автомобильных дорог.

**Ключевые слова:** транспорт; государственный контроль; предпринимательская деятельность.

Предпринимательская деятельность в сфере транспортных услуг — это деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от оказания услуг сфере транспортного обслуживания потребителей. Далее будем рассматривать автомобильные перевозки.

Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте включает автомобильные перевозки пассажиров и различных грузов (рис. 1).



*Рис. 1. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте*

Пассажиры перевозятся автобусами как внутри страны: внутри конкретного региона и межрегионально, так и между странами: СНГ, Германией, Китаем, Монголией, Турцией и др. [[https://rosavtotransport.ru/netcat\\_files/65/349/20201130\\_register\\_bus\\_routes.xlsx](https://rosavtotransport.ru/netcat_files/65/349/20201130_register_bus_routes.xlsx) (дата обращения: 25 марта 2021 г.)]

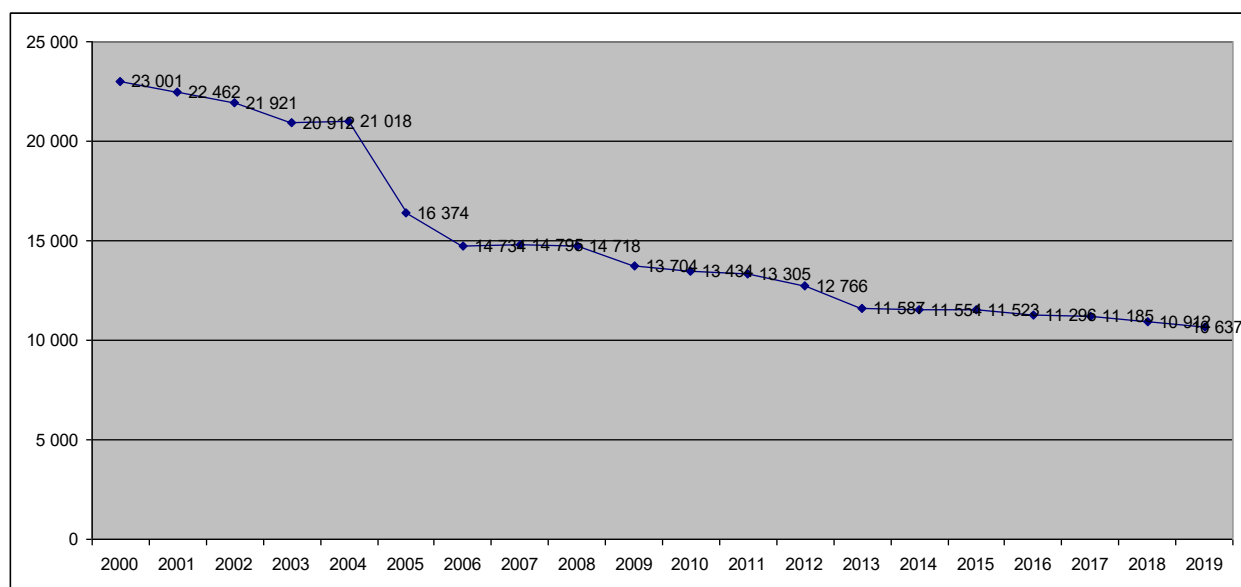
<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **С. А. Правкин**.

Движение между странами СНГ востребовано по таким причинам:

- бюджетный туризм в Абхазию, Грузию и пр.;
- миграция рабочей силы из Таджикистана, Узбекистана, Молдавии, Украины;
- передвижение между пограничными регионами РФ и Китаем, Монголией, Турцией.

Маршрут с Германией заполняется пассажирами, не желающими летать самолетом.

На рис. 2 отображено количество перевезенных пассажиров автобусами общего пользования, млн человек [<https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/nPPSuR2G/osn-pk.xls> (дата обращения: 25 марта 2021 г.)].



**Рис. 2. Перевезено пассажиров автобусами общего пользования, млн человек**

За 20 лет количество перевезенных пассажиров автобусами снизилось на 53,75% из-за всеобщей автомобилизации и сокращения маршрутов.

Междугороднее автобусное сообщение намного более востребовано, так по оценкам агентства *BusinesStat*, в 2019 г. количество поездок на междугородных автобусах в России зафиксировано на отметке в 231,5 млн. Тенденция в целом — на сокращение автобусного движения из-за автомобилизации населения [[https://businesstat.ru/images/demo/intercity\\_bus\\_transportation\\_russia\\_demo\\_buisnesstat.pdf](https://businesstat.ru/images/demo/intercity_bus_transportation_russia_demo_buisnesstat.pdf) (дата обращения: 25 марта 2021 г.)].

Таблица 1

**Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота автобусного транспорта в 2019 году (в процентах к итогу)**

[<https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/8azvcXEC/str-per.xls> (дата обращения: 25 марта 2021 г.)]

Показатели	Перевозки пассажиров по видам сообщений			Пассажирооборот по видам сообщений		
	Международное	Междугородное	Пригородное	Международное	Междугородное	Пригородное
Все виды транспорта	100	100	100	100	100	100

в том числе:						
Автобусный	3,0	28,9	47,4	0,3	4,0	35,0

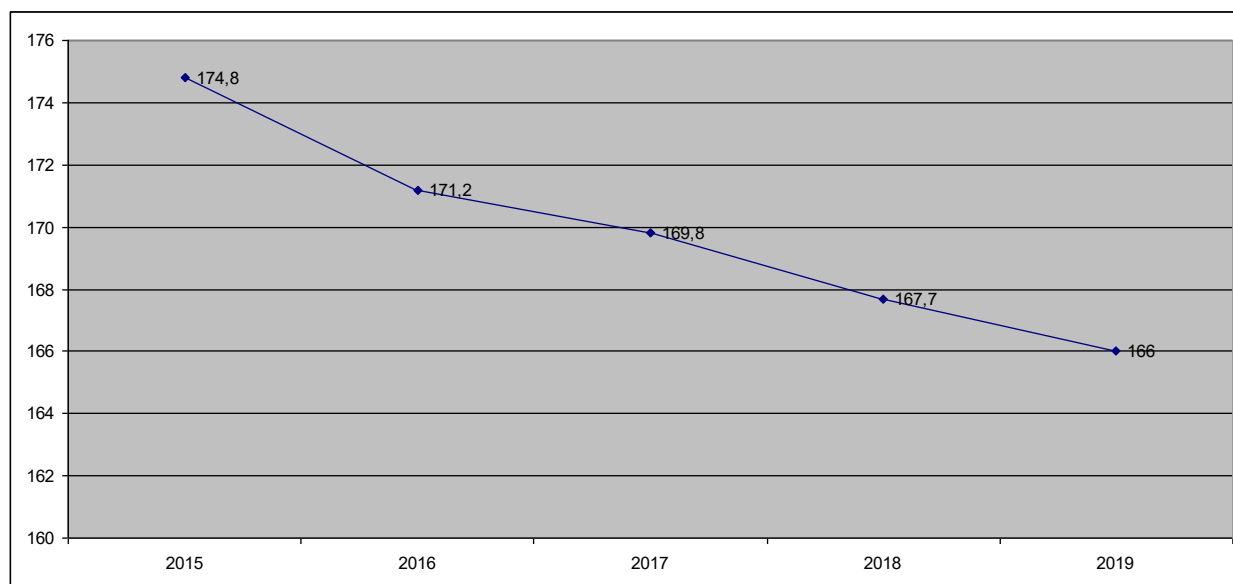
Можно видеть из табл. 1, что основная доля перевозок автобусами приходится на пригородное сообщение — 47,4%.

Основной поток пассажиров также приходится на пригородное сообщение.

Количество пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугородном сообщении сокращается: по России в целом на 1,04% за три года, по ЦФО — на 0,44%, что связано с падением спроса и автомобилизацией населения [<https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/TYrCbJ4H/t1-5.xls> (дата обращения: 25 марта 2021 г.)].

В 2019 г. на рынке автобусных перевозок функционировало 587 компаний, из которых 492 было частных, 31 — государственная и 47 муниципальных. То есть рынок перевозок представлен в основном частными компаниями.

На рынке работало в 2015 г. почти 175 тыс. автобусов, в 2019 г. — 166 тыс. автобусов (снижение 5,03%) (рис. 3) [[https://businessstat.ru/images/demo/intercity\\_bus\\_transportation\\_russia\\_demo\\_buisnesstat.pdf](https://businessstat.ru/images/demo/intercity_bus_transportation_russia_demo_buisnesstat.pdf) (дата обращения: 25 марта 2021 г.)].



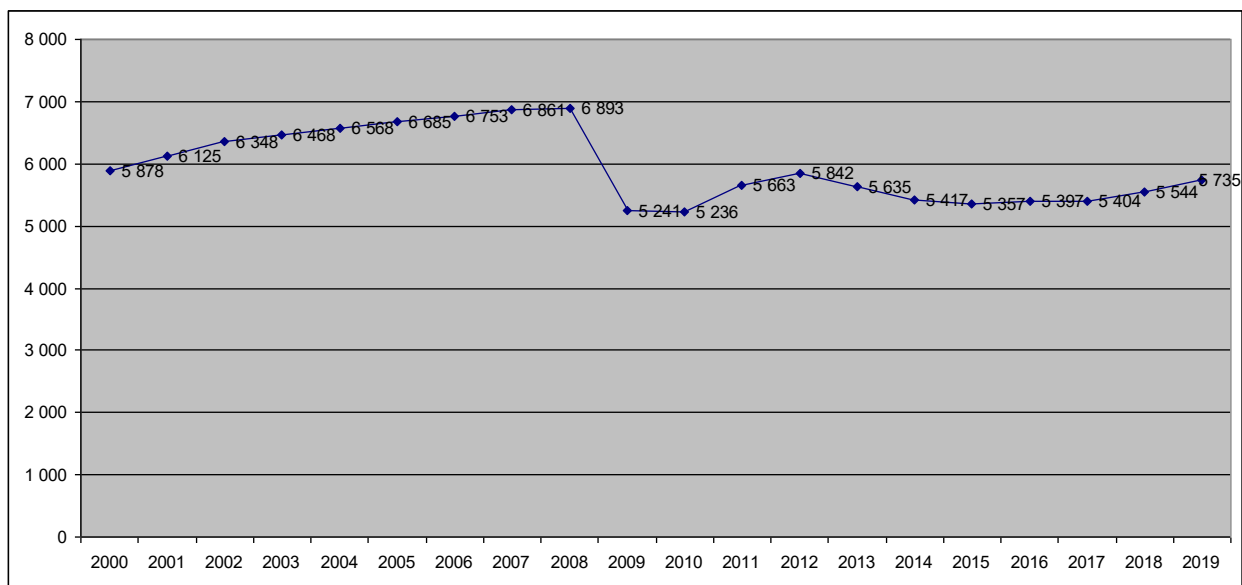
**Рис. 3. Численность автобусов общего пользования в 2015—2019 гг., тыс. ед.**

Численность занятых работников на рынке автобусных перевозок — 11,1 тыс.чел.

В целом, рынок автобусных перевозок еще не выведен до конца из серой зоны, много перевозчиков находится вне официального реестра и обороты этого рынка доподлинно неизвестны.

Объем грузоперевозок находится все 20 лет примерно на одном уровне, изменяясь лишь серьезно 1 раз — в 2008 г. Максимум грузоперевозок был достигнут в 2007 г. — 6893 млн т, из-за экономического кризиса грузоперевозки в 2008 г. упали до 5241 млн т грузов и больше максимума 2007 г. никогда не достигали.

В 2019 г. был достигнут промежуточный максимум в 6735 млн т. Показатели 2020 г. будут хуже из-за пандемии коронавирусной инфекции (рис. 4).



**Рис. 4. Перевезено грузоперевозчиками, млн т грузов**

[<https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/nPPSuR2G/osn-pk.xls> (дата обращения: 25 марта 2021 г.)]

На рынке грузоперевозчиков существуют четыре крупнейших перевозчика АО «Лорри», ООО «Траско», ООО «Деловые линии» и ООО «Сельта». В целом 10 самых крупных компаний-перевозчиков контролируют только 16% рынка.

Для рынка грузовых автомобильных перевозок характерно несколько трендов:

- цифровизация и перевод всех логистических мероприятий в онлайн-формат;
- консолидация рынка и уход мелких игроков;
- увеличение спроса на услугу «сборные грузы»;
- перевод большей части сотрудников на постоянной основе на удаленную работу.

Объем рынка автомобильных грузоперевозок в РФ не очень большой — около 900 млрд. рублей в 2019 г., что очень сильно уступает аналогичному рынку в США — около 800 млрд долл. в год и 135 млн грузовых машин, автомобильным транспортом перевозят 70% грузов внутри страны [<https://ma-research.ru/novosti-issledovaniy/item/235-ob-em-rynka-gruzovykh-avtoperevozok-rf-v-2019-g-priblizitsya-k-900-mlrd-rublej.html> (дата обращения: 25 марта 2021 г.)].

В транспортном комплексе наиболее значительными контрольно-надзорными функциями и полномочиями обладает Ространснадзор, Положение о котором утверждено Правительством РФ 30 июля 2004 г.

Важная роль на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве отводится Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России.

Контрольно-надзорные функции возложены на Главную государственную инспекцию по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Главгостехнадзор России) и на государственные инспекции по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники органов исполнительной власти субъектов РФ с соответствующими государственными инспекциями городов и районов.

Рассмотрим правовое регулирование государственного контроля за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте (рис. 5).



Рис. 5. Система правового регулирования деятельности автомобильного транспорта

Специфика правового регулирования деятельности автомобильного транспорта заключается в том, что в отечественной правовой системе на сегодняшний день отсутствует комплексный нормативный акт, посвященный контролю за использованием автотранспорта и автомобильных дорог. Соответствующие правовые нормы рассредоточены в разных нормативных актах. Все это не способствует правовой регламентации унифицированных методов контроля и надзора.

К документам частного права относится ГК РФ, а также основной закон, регулирующий транспортную отрасль — Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», который содержит указания относительно фрахтования транспортного средства, оформления транспортной документации, оборудования транспортных средств, определяет маршруты перевозки пассажиров и пр.

К нормативно-техническим актам по безопасности дорожного движения относятся:

— Правила дорожного движения (ПДД);

— Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», которым предписано транспортным организациям обеспечивать безопасность пассажиров, организовывать работу водителей, соблюдать режим труда, обеспечивать соответствие транспорта определенному требуемому техническому состоянию и пр.

Действует Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» который устанавливает порядок и периодичность технического осмотра транспортных средств.

В 2020 г. издан приказ Минтруда России от 9 декабря 2020 г. № 871н «Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте», который зафиксировал Правила по охране труда на автомобильном транспорте — это важный документ, направленный на повышение безопасности перевозок.

Кроме того действует приказ Минтранса России от 16 октября 2020 г. № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей».

Документы по технической эксплуатации подвижного состава многообразны и к ним относятся многочисленные приказы ведомств, например: приказ Минтранса России от 26 октября 2020 г. № 438 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами».

Нормативно-технические акты по организации автомобильных перевозок многочисленны.

Федеральный закон от 30 июня 2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» определяет особенности транспортно-экспедиционной деятельности.

В 2020 г. постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 утверждены Правила перевозки пассажиров и багажа. Эти Правила подробно описывают требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам транспортных средств для указанных перевозок.

Проведение предрейсового медицинского осмотра водителей одновременно регулируется следующими нормативно-правовыми актами:

- приказом Минздрава России от 15 декабря 2014 г. № 835н;
- письмом Минздрава России от 21 августа 2003 г. № 2510/9468-03-32.

Некоторые аспекты проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей регулируются нормами ст. 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Действует постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», которое регламентирует движение грузового транспорта с грузами.

Правила перевозки опасных грузов регламентирует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR).

Также изданы следующие постановления Правительства РФ:

- от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами»;
- от 29 декабря 2020 г. № 2349 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств».

В соответствии с указанными законами Ространснадзор, Ростехнадзор и ГИБДД и осуществляют контроль за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте, поскольку все указанные выше документы содержат определенные нормативы, которые должны исполняться теми, кто осуществляет предпринимательскую деятельность на автомобильном транспорте.

Таким образом, нормативная база государственного контроля за осуществлением предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте значительна, имеются такие государственные органы, осуществляющие контроль, как Ространснадзор, Ростехнадзор, ГИБДД.

Необходима кодификация имеющихся нормативных актов и создание комплексного нормативного акта — Кодекса, посвященного контролю за использованием автотранспорта и автомобильных дорог.



**Скирдин П. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
kozlovms@minobrnauki.gov.ru

## **Правовые основы цифровизации перевозок железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** Предмет исследования: нормы административного гражданского законодательства и актов органов исполнительной власти в сфере цифровизации железнодорожных перевозок, практическая сторона применения цифровизации на железнодорожном транспорте. Объект исследования: общественные отношения, складывающиеся при осуществлении цифровизации. Задачей исследования является рассмотрение отдельных нормативно-правовых актов закрепляющие основные понятия, а также порядка проведения цифровизации на железнодорожном транспорте. Для достижения этих целей, в процессе создания статьи прослеживается использование общенаучных и частнонаучных методов исследования, таких как: диалектический, исторический, структурно-системный, сравнительно-правовой, статистический и логический. Основные выводы исследования: обоснование необходимости создания нормативной базы для успешного проведения цифровизации перевозок на железнодорожном транспорте и реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

**Ключевые слова:** цифровизация; цифровая экономика; автоматизация; железнодорожные перевозки; грузовые перевозки; нормативное закрепление; гражданское право; трудовое право; правовое регулирование; правовые основы.

---

Грузовые и пассажирские железнодорожные перевозки, являются одним из видов перемещения товаров или пассажиров от точки отправления до точки прибытия наряду с перевозками иными видами транспорта, такими как: воздушный, морской, автомобильный и т.д. За счет разветвленной сети железных дорог и общего высокого уровня развития железнодорожной инфраструктуры, железнодорожные перевозки являются наиболее распространенным и рентабельным видом перевозок по сравнению с иными видами транспорта. Подобное положение во многом связано с историческими тенденциями развития Российской Федерации. В частности Российская империя, правопреемником которой является Российская Федерация, обладала обширными территориями, транспортное сообщение между которыми было затруднено. Основной формой транспортного сообщения на протяжении долгого времени оставался речной транспорт. С приходом эпохи индустриализации, и первых паровых машин начали возникать новые виды транспорта, одним из которых стал железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт в огромной мере поспособствовал решению проблемы сообщения с отдаленными областями страны, что позднее способствовало росту экономики, за счет возможности транспортировки полезных ископаемых в центральные регионы России и последующем их применении в промышленности и экспорте. Эпоху начала развития железнодорожного дела принято относить к периоду правления Александра II, именно тогда и сложилась первая законотворческая деятельность в данной отрасли.

Железнодорожный транспорт не стоял на месте, он развивался на протяжении всей своей ста восьмидесяти пятилетней истории. На смену поездам, работающим на угле,

---

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

пришли дизельные, а потом и электрические поезда. Железнодорожный транспорт продолжает свое развитие и сегодня. Однако одним из главных изменений текущего времени, является внедрение цифровых технологий в систему управления железнодорожным транспортом. О правовом положении цифровых технологий и пойдет речь в данной статье.

Основной целью цифровой трансформации железнодорожных перевозок, является повышение качества транспортно-логистических услуг (повышение доступности и скорости, снижение стоимости), развитие бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, их безопасность и надежность (устойчивость к особым внешним условиям), а также снижение нагрузки на окружающую среду.

Кроме того, ряд инициатив и проектов в рамках цифровой трансформации способствует развитию таких импортозамещающих производств, как машиностроение, электроника, разработка программного обеспечения. Это позволит стимулировать экономическое развитие, а также повысить качество жизни населения.

Основными нормативно-правовыми актами регулирующими положение грузовых перевозок на железнодорожном транспорте являются Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Однако, несмотря на то что эти законы являются основополагающими в сфере регулирования железнодорожных перевозок, в последний, в том числе регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования и т.д. Тем не менее содержат упоминаний «цифровых технологий» или «цифровизации».

Актом, содержащим положения о цифровизации железнодорожного транспорта в Российской Федерации является Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. В данном документе железнодорожному транспорту отводится роль будущего основного вида транспорта для страны, а достижению этой цели, помимо прочего, будет способствовать внедрение цифровых информационных технологий в сферу логистики железнодорожного транспорта.

Другим нормативно-правовым актом, помимо стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, можно считать Указ Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2030 года» и принятом в рамках решения поставленной задачи по внедрению цифровых технологий: «Паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

На базе этих документов ОАО «РЖД» создало собственные внутренние акты, основополагающими из которых можно считать: «Стратегию трансформации ОАО «РЖД» до 2025 г.» а также «Программу развития информационных технологий ОАО «РЖД» до 2025 г.»

«Стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года» предполагает формирование восьми цифровых платформ — комплексов взаимосвязанных технологических решений для взаимодействия участников транспортного рынка. К их числу относятся:

- Платформа мультимодальных пассажирских перевозок;
- Платформа мультимодальных грузовых перевозок;
- Платформа транспортно-логических узлов;
- Платформа оператора линейной инфраструктуры;
- Платформа логического оператора электронной коммерции;
- Платформа управления перевозочным процессом;

- Платформа тягового подвижного состава;
- Платформа непроизводственных процессов.

Стоит так же учитывать, что базовые платформы создаются как комплекс взаимосвязанных технологических решений, обеспечивающих поддержку сквозных информационных технологий. В их числе: интернет вещей, большие данные, распределенные реестры, интеллектуальные системы, реализующие, в том числе, методы машинного обучения, виртуальная и дополненная реальность, а также новые технологии передачи данных, включая квантовые коммуникации.

Данной стратегией предусмотрена реализация свыше 50 проектов в этих сферах, с применением передовых отечественных разработок с использованием цифровых технологий таких как: хранение и управление «большими» данными, распределенные реестры, промышленный интернет вещей, квантовые вычисления и др.

В этой связи следует также отметить, что с началом специальной военной операции, и введением санкций против Российской Федерации, произошел определенный кризис как в сфере замены материальных носителей информации, так и в сфере использования импортного программного обеспечения. Однако текущую ситуацию нельзя считать критической. Это связано с двумя факторами: наличием определенных запасов и наличием отечественных аналогов используемых ранее материальных носителей и программного обеспечения. Одной из причин подобного положения дел, явилось то, что доля государственных вложений в отечественные решения в сфере информационных технологий выросла в четыре раза по сравнению с показателями 2019 г.

Вторым актом принятым РЖД в рамках реализации программы стратегического развития железнодорожного транспорта до 2030 года, является: «Долгосрочная программа развития «Российских железных дорог» до 2025 г.». В рамках этой программы в том числе запланировано развитие цифровых технологий на железнодорожном транспорте в рамках проекта «Цифровая железная дорога». В соответствии с положениями данного проекта, основными направлениями инновационного развития железных дорог являются:

- 1) развитие транспортно-логистических систем в едином транспортном пространстве на основе ориентированности на клиентов;
- 2) создание и внедрение динамических систем управления перевозочным процессом с использованием искусственного интеллекта;
- 3) внедрение инновационных систем автоматизации и механизации станционных процессов «интеллектуальная станция»;
- 4) разработка и внедрение перспективных технических средств и технологий инфраструктуры путевого комплекса, железнодорожной автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, инновационных информационных и телекоммуникационных технологий;
- 5) установление требований для создания и внедрения инновационного подвижного состава;
- 6) развитие системы управления безопасностью движения и методов управления рисками, связанных с безопасностью и надежностью перевозочного процесса;
- 7) разработка и внедрение технических средств и технологий для развития скоростного и высокоскоростного движения;
- 8) развитие технологий организации грузового тяжеловесного движения;
- 9) повышение энергетической эффективности производственной деятельности;
- 10) внедрение наилучших доступных технологий в природоохранной деятельности;
- 11) развитие системы управления качеством.

Таким образом, в настоящее время нормативное закрепление цифровизации перевозок железнодорожным транспортом в России находится на декларативном уровне и находит свое отражение на уровне программ и стратегий развития, разработанных ор-

ганами исполнительной власти, и непосредственно актов ОАО «РЖД», которые принимаются на основании этих стратегий.

В тоже время прежние модели формирования системы правового регулирования общественных отношений перестают удовлетворять потребностям новой информационно-коммуникационной и технологической среды. Это является общей проблематикой цифровизации во всех отраслях жизни общества, ведь цифровые технологии это достаточно новое явление в нашей правовой действительности, поэтому многие определения понятий отсутствуют в законодательстве. Вместе с тем, развитие цифровых технологий происходит крайне быстро, при этом право не поспевает за развитием цифровых технологий. Данное положение приводит к тому, что государство в некотором смысле притормаживает темпы цифровизации для функционирования отдельных отраслей производства и внедрения некоторых цифровых технологий.

Одним из ярких примеров подобного «запоздания» правового регулирования, является проблема нормативного закрепления искусственного интеллекта. Для железнодорожных, как и для многих других видов перевозок, нормативное закрепление данного аспекта цифровых технологий, представляет очень важную задачу. Уже сейчас РЖД в тестовом режиме запускает беспилотные поезда, так же ведутся разработки в сферах создания «цифрового депо» и развития технологий единого «окна» между операторами подвижного состава, вагоноремонтными компаниями и РЖД, однако стоит отметить, что данная область находится в зачаточном состоянии.

Главной задачей правового регулирования создания и использования цифровых технологий является разработка и внедрение новой правовой сферы, которая могла бы обеспечить режим наибольшего благоприятствования использования цифровых прав в России. Подобное положение относится не только к цифровизации непосредственно на транспорте, но и в других сферах жизни.

На текущий момент еще не выработана программа по внесению поправок в соответствующие нормативно-правовые акты. Однако, по мнению многих ученых, потребуются качественные изменения не только отдельных нормативных правовых актов, но и внесение значительных поправок в базовые отраслевые законы, такие как: Гражданский кодекс, Гражданский процессуальный кодекс, Трудовой кодекс и другие.

Поэтому предлагаются следующие направления правового регулирования внедрения цифровых технологий в гражданский оборот:

- 1) создание механизмов быстрого реагирующего контроля за изменениями в цифровых знаниях и соответствующие изменения в нормативной правовой базе;
- 2) пересмотр ключевых правовых ограничений и создание отдельных правовых институтов, направленных на внедрение цифровой экономики, что потребует внесения изменений в базовые законы;
- 3) формирование законодательного регулирования отношений, возникающих в связи с развитием цифровой экономики;
- 4) гармонизация подходов к нормативному правовому регулированию цифровых технологий на территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС);
- 5) разработка методическую основу для развития образования юристов в области регулирования цифровой экономики, а также государственных служащих и иных лиц, участвующих в процессе подготовки, принятия и применения нормативных правовых актов в сфере цифровой экономики.

**Тюменева О. А.,**  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>  
email: olyatyu@yandex.ru

## **Правовое регулирование кредитования юридических лиц**

**Аннотация.** В статье исследуются трудности законодательного обеспечения кредитно-финансовой отрасли в России. Правомочность темы основана на том, что российская деятельность банковского развития встречается с препятствиями, объединенными с несовершенной нормативной базой. Автор приходит к выводу об отсутствии законодательного предоставления кредитно-финансовой отрасли и необходимости совершенствования как наличествующей нормативно-правовой базы, так и принятия новых законодательных документов.

**Ключевые слова:** кредит; заем; кредитор юридического лица; обеспечение кредита; резерв на кредит; кредитный риск; банковские операции.

---

В правовых отношениях организаций занимающихся кредитной деятельностью с потребителями их услуг, а также друг с другом в большей мере применяют гражданско-юридические способы осуществления регулирования правового характера.

Но стоит отметить, что законодательная база берет во внимание отдельные контрольные функции. Последние должны быть реализованы банковскими организациями коммерческого характера.

Отношения банковских организаций коммерческого типа с Центральным Банком РФ довольно часто представляют собой отношения формы — «власть-подчинение».

Обычно в роли источника права выступает определенная форма выражения норм правового характера, которые обладают единым обязательным характером.

Исключительно только те источники, которые признаются на национальном уровне, имеют возможность использоваться с целью осуществления регулирования отношений общественного характера, возникающих между банковской организацией и юридическим лицом.

Правовое регулирование кредитования юридических лиц в банках осуществляется:

- Конституцией РФ;
- Федеральным законом «О банках и банковской деятельности»;
- Федеральным законом «О Центральном банке Российской Федерации»;
- Гражданским кодексом РФ.

В соответствии со ст. 8 Конституции РФ существует ряд гарантий, которые формируют:

- общность экономического пространства;
- свободу перемещения товаров и продукции, а также услуг и финансов;
- поддержание высокой степени конкурентной борьбы;
- свободу осуществления деятельности в экономическом секторе.

В статье 71 установлено, что в ведении нашего государства расположено установление правовых основ общего рынка, таможенное регулирование, денежная эмиссия, основные ценовой политики, службы экономического сектора федерального значения в том числе и государственная банковская организация.

В ст. 807— 818 ГК РФ понятие «заем» используется в форме единого термина для сделок, которые относятся к осуществлению передачи денежных средств или иных

---

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

форм вещей в личное пользование на определенный срок под установленный процент. Понятия «кредит» и «кредит коммерческого характера» представляют собой разные формы займа.

В соответствии со ст. 60 ГК РФ устанавливаются гарантии прав кредиторов юридического лица при осуществлении его реорганизации.

Кредитор юридического лица, которое подвергается реорганизации, имеет полное право предъявить требования, с целью прекращения исполнения обязательств, или же досрочного исполнения этих обязательств, лицом, которое является должником и юридическим лицом.

Также он обладает право требовать полное возмещение понесенного ущерба. В ст. 64 ГК РФ, установлены ряд случаев, в которых удовлетворяются требования кредиторов юридических лиц.

Глава 25 «Ответственность за нарушение обязательств» содержит в себе ряд терминов, а именно:

- ответственность за неисполнение денежного обязательства (ст. 395);
- вина кредитора (ст. 404);
- просрочка должника (ст. 405);
- просрочка кредитора (ст. 406).

Кроме того, в ГК РФ (гл. 25 «Обеспечение исполнения обязательств») подробно описаны наиболее часто используемые формы обеспечения кредита в качестве обеспечения (§ 3), поручительства (§ 5), банковской гарантии (§ 6).

Федеральный закон о банковской деятельности и банковской деятельности отражает некоторые правовые аспекты корпоративного кредитования в гл. 5 «Межбанковские отношения и обслуживание клиентов».

Следует отметить, что в ст. 29 говорится о том, что все процентные ставки по кредитам, а также вкладам должны быть регламентированы исключительно самой организацией, предоставляющей кредит, за исключением некоторых случаев.

Кроме этого, в ст. 33 говорится о резерве на кредит. В данном документе говорится о том, что в качестве залога могут выступать различные облигации, недвижимость и т.д. Также в качестве залога могут быть предъявлено и движимое имущество.

Если заемщик нарушает свои обязательств, то у банка есть права принудительно и за короткий срок взыскать с него необходимые проценты и сами ссуды. Также сегодня есть специальный порядок, предусмотренный действующим законодательством, который регламентируется изъятие таких средств.

Также отметим, что в ст. 64 Федерального закона «О Центральном банке Российской Федерации» говорится о том, какая должна быть сумма риска на группу заемщиков или одного заемщика. Кроме этого, в статье описывается и группа риска для взаимозависимых капитала и дочерних обществ. Сегодня такая сумма находится как процент от общего собственного капитала.

Нужно понимать, что когда следует определять подверженность риску, то нужно брать за основу всю сумму кредитов. Причем, кроме суммы кредитов также важно учитывать и сумму гарантий от кредитной организации. Это все необходимо для наиболее правильного определения максимального риска.

Статья 65 позволяет определить максимальный размер крупных кредитных рисков. Как правило, данная статья определяет их в качестве соотношения общей суммы кредитов и размера собственного капитала. Необходимо отметить, что в данном случае максимальный риск представляет именно сумма ссуд, а также гарантий и поручительств. Именно они, в пользу конкретного лица, и составляют максимальный риск.

Тем не менее, отметим, что наибольший размер кредитных рисков не должен превышать 800% от размера собственного капитала кредитной организации.

В Российской Федерации действует определенный порядок, в соответствии с которым банки предоставляют средства не только клиентам, но и иным организациям, в том числе и другим банкам. Причем, предоставление денежных средств осуществляется вне зависимости от того, имеется или отсутствует депозитный, текущий счет. Это — непосредственная особенность данного положения.

Подводя итог вышесказанному можно заметить, что в настоящее время банковские операции являются достаточно сложными. Именно поэтому их необходимо относить сразу к публичному и частному праву.

Именно поэтому можно заявить о том, что в таком плане специфика банковских операций будет отслеживаться в гражданско-правовом договоре, а регулироваться будет рядом нормативно-правовых актов.

**Фролов П. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Вопросы правового регулирования профилактики и урегулирования конфликта интересов на государственной службе**

**Аннотация.** Значимость исследования сущности проблем правового регулирования конфликта интересов на государственной службе обусловлена тем, что такого рода конфликты следует рассматривать в качестве фактора, существенно снижающего эффективность государственной службе, поскольку связаны с нарушениями должностных регламентов и правил служебного поведения должностными лицами государственных органов и учреждений. Возникновение конфликта интересов является причиной и условием, предопределяющими создание ситуаций, связанных с нарушением нормального функционирования системы государственной власти, имеющего особое — стратегическое — значение для государства. Объектом данного исследования являются общественные отношения, связанные с исполнением обязанностей государственной службы, а предметом — нормы права, регламентирующие порядок урегулирования конфликтов на государственной службе. Цель исследования состоит в выработке на основе формально-догматического анализа норм права, регламентирующих порядок урегулирования конфликтов на государственной службе, предложений по совершенствованию системы правового закрепления конфликта на государственной службе в рамках отечественного законодательства. В качестве задач автором исследования поставлены следующие: раскрыть сущность и средства профилактики и урегулирования конфликтов, а также предложить меры, которые могут поспособствовать совершенствованию системы правового регулирования конфликта интересов в органах государственной власти.

**Ключевые слова:** конфликт; государственная служба; профилактика; урегулирование; конфликт интересов; норма; должностное лицо; управление.

---

Для современного государства характерно усложнение и расширение воздействия на различные общественные отношения, что влечет за собой, в том числе, рост фактов взаимодействия должностных лиц с различными рода субъектами. Данная ситуация создает риск столкновения интересов, результатом чего может стать (и нередко становится) конфликт на государственной службе. Конфликт на государственной службе создает препятствия для объективного исполнения полномочий должностными лицами, компетенция которых состоит в принятии управленческих решений различной сложности.

При этом конфликтам на государственной службе свойственны некоторые признаки, аналогичные коррупции: они порождены преимущественно несовершенством правового регулирования деятельности органов, предприятий и учреждений, а также недостаточно проработанной внутренней дисциплиной и практикой применения действующего законодательства.

Развитие конфликтов на государственной службе приводит к таким опасным последствиям, как снижение качества реализации должностными лицами своих функций, уменьшение значимости различных аспектов государственной деятельности и (в дальнейшем) рост игнорирования публичных интересов. Соответственно, для любого

---

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



современного государства значимой является система профилактики и урегулирования конфликтов на государственной службе, которая способна обеспечить предупреждение конфликтов и сокращение отрицательного влияния на качественное осуществление значимой для государства деятельности.

Отечественная система нормативных правовых актов, в первую очередь, устанавливает основы системы профилактики и урегулирования конфликтов на государственной службе устанавливает в рамках Федерального закона «О государственной гражданской службе» и Федерального закона «О противодействии коррупции». Указанные выше законодательные акты включают в свое содержание принципы и идеи конфликта на государственной службе, закреплены основные аспекты, связанные с профилактикой и урегулированием конфликтов. Не смотря на то, что в действующем отечественном законодательстве закреплены фундаментальные основы системы профилактики и урегулирования конфликтов на государственной службе, имеет место дальнейшее юридическое развитие и уточнение положений относительно конфликтов на государственной службе.

Под конфликтом на государственной службе следует понимать ситуацию, в рамках которого прямая или косвенная заинтересованность личного характера, свойственная государственному служащему, оказывает влияние или же гипотетически может повлиять на осуществляемую управленческую деятельность, а именно на ее беспристрастность и качество исполнения в соответствии с действующей в государстве правовой основой. Следует учитывать, что конфликт на государственной службе составляет не само нарушение, а ситуацию, для которой характерны следующие условия:

- оказывает влияние на добросовестное и объективное исполнение должностных обязанностей государственным служащим;

- создает противоречие между личными интересами должностного лица и публичными интересами как отдельных физических лиц, так и всего общества, и государства, в результате чего последним причиняется вред.

Основа конфликта на государственной службе состоит в личной заинтересованности, которую следует рассматривать в качестве возможности государственного служащего получить выгоду не только для себя, но и для иных лиц. Сама же выгодна может быть выражена в денежной форме, в форме иных материальных ценностей или услуг имущественного характера. Действующие правовые основы системы профилактики и урегулирования конфликтов говорят о связи конфликта именно с материальной выгодой, но представляется необходимым также учитывать возможность заинтересованности должностного лица в нематериальной составляющей, когда желаемая выгода не имеет экономической формы, а выражена в создании благоприятных условий для реализации личных интересов государственным служащим или его близкими. И государственные служащие, имеющие умысел на реализацию личной заинтересованности, могут воспользоваться указанным правовым пробелом.

Под определение конфликта на государственной службе подпадает множество ситуаций, для которых характерен общий признак — осуществление злоупотребления должностным положением в личных интересах, что приводит к ущербу для интересов физических лиц, общества и государства. Соответственно, наличие личной заинтересованности само по себе еще не составляет законченное деяние. При этом данное явление не может быть искоренено в полной мере, в связи с чем существует необходимость такой системы профилактики и урегулирования конфликтов, в которой сам государственный служащий будет стремиться к их разрешению без ущемления публичных интересов.

Государственная служба предполагает предоставление должностным лицам широкого перечня прав, которые обусловлены исполняемыми обязанностями, но, в то же время, для указанных субъектов установлена значительная система ограничений и

требований. Законодательство обязывает государственного служащего декларировать конфликт во избежание нарушений нормативных правовых актов и публичных интересов, поэтому в качестве одной из основных обязанностей государственного служащего можно выделить предупреждение конфликта, реализуемую в форме принятия мер, направленных на недопущение конфликта, незамедлительное уведомление представителя нанимателя о риске возникновения конфликта, использование института отвода при разрешении вопросов. Но указанные меры направлены лишь на урегулирование возникающего или уже возникшего конфликта на государственной службе, таким мерам не свойственно предупреждение конфликта.

На государственной службе практически невозможно избежать ситуации конфликта в связи с тем, что личные мотивы должностного лица постоянно сталкиваются с общественными интересами. При этом важно, чтобы такое столкновение не оказало отрицательного влияния на объективность при исполнении служебных обязанностей. В связи с этим система профилактики и урегулирования конфликтов на государственной службе крайне важна, так как способствует качественному исполнению государственных полномочий.

Следует отметить, что конфликт на государственной службе приводит к значительному числу негативных последствий. В частности, именно конфликт составляет один из базовых факторов для развития коррупции, нарушения доверия населения к власти. Также конфликт на государственной службе приводит к тому, что в органах власти происходит подмена публичных интересов частными, которая влечет за собой ущемление законных прав иных членов общества, а также создается существенный риск для требований принципов законности, правопорядка, юридического и социального равенства. В совокупности это дестабилизирует общественные отношения.

Основными причинами распространенности конфликта на государственной службе сегодня выступают правовые пробелы, отсутствие четкости в определении полномочий отдельных категорий государственных служащих и недостаточный контроль за ними.

По нашему мнению, в целях совершенствования системы профилактики и урегулирования конфликтов на государственной службе целесообразно внедрить совокупность мер, имеющих своей первоочередной целью именно предупреждение возникновения ситуаций, когда у государственного служащего будет возникать личная заинтересованность во время исполнения должностных обязанностей. Такими мерами в современной Российской Федерации могут стать:

1) пересмотр вопросов, связанных с финансовым обеспечением государственных служащих и их социальной защиты, путем внедрения особых поощрений для должностных лиц за соблюдение национальных антикоррупционных стандартов;

2) совершенствование положений национального законодательства путем уточнения термина «выгода» в конфликте на государственной службе (указание на возможность ее существования в нематериальной форме), введения термина «косвенная личная заинтересованность» (действие государственного служащего в интересах близких ему лиц) и расширения перечня субъектов, которые обязаны предоставлять сведения о своих доходах и расходах (установление такой обязанности для сожителей государственных служащих);

3) организация более строгой системы отбора кадров на должности, относящиеся к государственной службе, при помощи таких средств, как полиграф и тестирование на коррупционные наклонности;

4) внедрение системы контроля за деятельностью государственных служащих со стороны гражданского общества и средств массовой информации путем установления для государственных служащих обязанности публиковать в открытом доступе ежеквартальный подробный отчет о проделанной работе и предоставления обществу пра-

ва выступать инициаторами служебных проверок, результаты которых также должны быть открыты и доступны;

5) разработка системы качественных показателей оценки деятельности государственных служащих и установление ограничений на срок осуществления деятельности на различных должностях государственной службы.

Таким образом, на сегодняшний день законодательная основа системы профилактики и урегулирования конфликта интересов на государственной службе не является совершенной. Существующие меры профилактики и урегулирования конфликта интересов на государственной службе не соответствуют требованиям и условиям жизни общества. Существует необходимость в поиске и разработке новых — более эффективных — мер по профилактике и урегулированию конфликта интересов на государственной службе, а также мер, обеспечивающих добросовестное исполнение обязанностей государственными служащими.

**Фролова А. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Договор продажи предприятия как вид договора купли-продажи недвижимости**

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы, связанные с правовой природой договора купли-продажи предприятия, существенные условия его заключения. Определяются тенденции юридической и экономической науки по определению понятия «предприятие как имущественный комплекс»; устанавливается перечень обязательных документов, прилагаемых к договору купли-продажи предприятия в соответствии с законом; исследуются материалы судебной практики по признанию незаключенными договора купли-продажи предприятия.

**Ключевые слова:** гражданское право; предпринимательское право; предприятие; договор купли-продажи предприятия; имущественный комплекс; недвижимое имущество.

---

Социально-экономические реформы, являющиеся неотъемлемой спутником развития общественных отношений, зачастую сопровождаются внедрением в имущественный оборот новых объектов недвижимого имущества, дальнейшее существование которых регулируется и сопровождается через систему разрешений и регистрации. Одним из таких объектов выступает предприятие как имущественный комплекс, который является достаточно специфическим объектом гражданских прав, не имеющим по своим характеристикам аналогичных или схожих объектов в гражданском законодательстве.

Следует отметить, что термин «предприятие как имущественный комплекс» определено в Гражданском кодексе Российской Федерации (ст. 132).

По мнению ряда ученых, использование термина «предприятие» для обозначения имущественного комплекса, который выступает в виде набора имущества, имущественных и неимущественных прав, является не корректным. Причина — смешение понятий, приводящее к двойственности понимания: а) в контексте унитарного либо казенного предприятия как юридического лица; б) предприятия как имущественного комплекса как объекта гражданских прав, приравненного к недвижимому имуществу. Такая ситуация вполне объяснима, поскольку коммерческие юридические лица собственно и создаются с целью использования имущественного комплекса в своей предпринимательской деятельности.

Спорность в отношении понятия «предприятие как имущественный комплекс» вызвана отсутствием в гражданском законодательстве самостоятельного определения этого института, что и приводит к путанице относительно сути его содержания. Поскольку предприятие является не только юридической, но и экономической категорией, обратимся за его определением к экономической теории. Как экономическое явление предприятие представляет собой хозяйственную единицу, обладающую обособленным имуществом и оформленными правами, позволяющими ей осуществлять коммерческую деятельность под свою имущественную ответственность.

Таким образом, в экономической сфере под понятие предприятия попадает любая коммерческая организация.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина.**

Предприятие представляет собой единый недвижимый комплекс, поскольку все здания, сооружения, оборудование и другое имущество связаны технологически, поэтому при регистрации прав в едином государственном реестре на предприятие вся совокупность перечисленных объектов является единой неделимой вещью.

Заключение сделки по продаже предприятия влечет за собой не только передачу приобретателю зданий, сооружений, оборудования, но и привязанных с ними прав и обязанностей продавца, а также не связанных с производством прав требования, возникшие из правоотношений, не связанных с производством продукта.

В рамках договора купли-продажи предприятия этот объект нельзя отнести не к движимому, не к недвижимому имуществу, поскольку в данном случае предприятие представляет собой целый имущественный комплекс, включающий в себя здание, сооружение, комплекс исключительных прав и обязанностей.

Предприятие считается недвижимостью не в силу его неразрывной связи с землей, а по решению законодателя распространить на этот специфический объект особенности правового режима, установленного для недвижимого имущества. Положение о предмете и цене договора купли-продажи предприятия являются существенными условиями, и отсутствие хотя бы одного из них повлечет признание такого договора незаключенным. Выделение договора купли-продажи предприятия в качестве отдельной разновидности таких договоров обусловлено его предметом, коим является предприятие. Под предприятием понимается имущественный комплекс, признаваемый недвижимостью в целом и используемый для осуществления предпринимательской деятельности.

В состав предприятия как имущественного комплекса входят: все виды имущества, предназначенные для его деятельности (включая земельные участки, здания, сооружения, оборудование, инвентарь, сырье, продукцию), в том числе имущественные права; долги (обязанности) (в этом важная специфика договора); средства индивидуализации продавца и его товаров, работ и услуг (фирменное наименование, товарные знаки, знаки обслуживания), а также принадлежащие ему на основании лицензии права использования таких средств индивидуализации.

Все эти объекты, включающие движимое и недвижимое имущество, переходят к покупателю, если иное не предусмотрено договором. Вместе с тем согласно п. 3 ст. 559 ГК РФ права продавца, полученные им на основании разрешения (лицензии) на занятие соответствующей деятельностью, не подлежат передаче покупателю предприятия, если иное не установлено законом или иными правовыми актами.

Так, к договору купли-продажи предприятия обязательно прилагаются: акт инвентаризации, бухгалтерский баланс, заключение независимого аудитора о составе и стоимости предприятия, а также перечень всех долгов, включаемых в его состав (ст. 560, 561 ГК РФ). В свою очередь, передача предприятия продавцом покупателю осуществляется по передаточному акту, в котором указываются данные о составе (ст. 563 ГК РФ), схожие нормы присутствуют и применительно к аренде (ст. 659, 664 ГК РФ). Таким образом, состав предприятия определяется применительно к конкретной сделке, из чего следует вывод о том, что предприятие как имущественный комплекс может существовать только в динамике гражданских правоотношений (т.е. в рамках правоотношений, опосредующих процессы перераспределения экономических благ), в статике же оно неизбежно диссоциируется на объекты, входившие в его состав. Иначе говоря, титульный владелец не испытывает никакой потребности в том, чтобы при эксплуатации предприятия устанавливать его точный состав, к данной процедуре, по нашему мнению, определяющей момент возникновения имущественного комплекса как единого объекта, он будет обязан прибегнуть только перед сменой владельца. Стоит заметить, что взгляды на имущественный комплекс, как некоторого рода «непостоянный» объект находят поддержку в отечественной доктрине, так, А. М. Лаптева пишет: «элементы, входящие в имущественный комплекс, должны иметь различную юридическую

судьбу, которая будет прекращаться в момент акта распоряжения всей совокупностью имущества и вновь возникать после завершения распорядительного акта» [1].

Передача покупателю в составе предприятия обязательств, исполнение которых покупателем невозможно при отсутствии у него такого разрешения (лицензии), не освобождает продавца от соответствующих обязательств перед кредиторами. За неисполнение таких обязательств продавец и покупатель несут перед кредиторами солидарную ответственность.

Предметом договора купли-продажи может быть и часть предприятия: цех, мастерская и т.д. (п. 2 ст. 132 ГК РФ). При этом отчуждаемое имущество должно образовывать технологически единое целое, замкнутый производственный цикл. Комплексы вещей (станки, здания), не обладающие свойствами замкнутого производства, не образуют предмет рассматриваемого договора. К отчуждению таких вещей будут применяться общие положения о купле-продаже. ГК РФ устанавливает повышенные требования к детализации предмета договора. Согласно ст. 561 ГК РФ состав и стоимость продаваемого предприятия определяются на основе полной инвентаризации предприятия, проводимой в соответствии с установленными правилами такой инвентаризации. Неверная квалификация предмета договора купли— продажи предприятия и несоблюдение особого порядка заключения такого договора приводит к отчуждению имущественного комплекса, как объекта недвижимого имущества и влечет его недействительность, что показывает судебная практика.

В подобной ситуации ФАС Восточно-Сибирского округа вынес постановление от 5 мая 2009 г. № А10-2800/08-Ф02-1797/09, в котором он, основываясь на свидетельских показаниях и перехода трудовых ресурсов к новому собственнику, дал договору купли-продажи комплекса автозаправочной станции и вспомогательных сооружений квалификацию договора купли-продажи предприятия.

Однако, ввиду отсутствия обязательных приложений, таких как акт инвентаризации, аудиторское заключение и иных, а также недоказанности факта государственной регистрации договора, указанный договор был признан незаключенным.

Нематериальные активы, которые при покупке передаются в составе имущественного комплекса, в частности долговые обязательства перед кредиторами, требуют особого внимания, так как арбитражная практика показывает, что новые собственники сталкиваются с необходимостью погашения задолженности по обязательствам предыдущих собственников. Решение по аналогичной ситуации было принято в постановлении ФАС Поволжского округа 19 декабря 2006 г. № А65-28593/04-СА2-34, в котором обязанность по погашению задолженности по налогам и сборам предприятия легла на нового собственника.

Также стоит отметить, что в силу прямого указания п. 3 ст. 559 ГК РФ в состав передаваемого предприятия по договору продажи предприятия не входят права, полученные продавцом на основании лицензии и это также важная особенность предмета рассматриваемого договора. Еще одним существенным условием отсутствие, которого влечет признание договора продажи предприятия незаключенным, является цена. По нормам гражданского законодательства стороны свободны в установлении цены на предприятие.

При этом указанное в п. 3 ст. 424 ГК РФ правило определение цены, согласно которому отсутствие в договоре продажи предприятия условий о цене подлежит оплате по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, не применяется. При рассмотрении цены как, существенного условия договора купли-продажи предприятия, необходимо отметить, что в нее включается цена, передаваемой, с недвижимым имуществом соответствующей части, земельного участка или право на нее, если иное не определено законом и договором.

Таким образом, можно сказать, что при изучении правовой природы договора продажи предприятия можно сделать вывод, что существенными условиями такого договора является его предмет и цена. Отсутствие хотя бы одного из этих условий влечет признание этого договора незаключенным и материальным потерям для сторон.

#### **Литература**

1. Лаптева, А. М. Понятие «имущественный комплекс» / А. М. Лаптева // Ленинградский юридический журнал. — 2020. — № 2. — С. 62—67.

**Ходос А. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **История исследования и освоения Арктики: правовой анализ**

**Аннотация.** Актуальность правового исследования исторических процессов и рассмотрения основных этапов освоения Арктики предопределена необходимостью научной проработки вопросов, возникающих в процессе определения правовых аспектов использования транспортных коммуникаций, проходящих в Арктической зоне. По результатам историко-правового исследования проанализированы основные этапы освоения Арктического пространства. Сделан вывод о том, что правовое регулирование в указанной сфере начало свое оформление лишь в XIX в. и носило региональный характер: было установлено секторальное деление арктического пространства между — Россией, Норвегией, Канадой, США, Данией. Целью данного исследования является проработка имеющихся подходов для определения понятия Арктического пространства, включая исторические аспекты, такие как: анализ норм международного права, регулирующих статус Арктики, закрепленных в международных обычаях и международных договорах, а также включая в исследование проработку выполненной Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. Обоснован вывод о том, что отсутствие закрепленного в универсальных международных актах определения «арктическое пространство» во многом порождает различные подходы к определению правового статуса Арктического пространства. Устранение такого рода неоднозначностей должно быть осуществлено с использованием результатов научной проработки вопросов правового регулирования на различных исторических этапах.

**Ключевые слова:** Арктика; правовой анализ; основные этапы освоения; арктическое пространство.

---

Арктика — северная полярная область Земли, единый физико-географический район, примыкающий к Северному полюсу. «Край белого безмолвия» издавна привлекал внимание путешественников и исследователей, а с определенного момента стал предметом интереса целых государств как важное геостратегическое место и средоточие больших запасов энергоресурсов. В рамках данной статьи приводятся наиболее значимые работы и исследования, являющиеся примерами системного осмысления процессов в Арктике. Проблема изучения процессов, связанных с историей Арктики ярко выражены в нескольких этапах.

Первый этап охватывает период со второй половины XVIII — 30-е гг. XX в. И проявляется в том, когда авторы ограничиваются преимущественно перечислением и описанием проведенных экспедиций и следовавшими из описаний выводами о перспективах дальнейшего изучения и освоения арктических областей. Традицию подобных описаний заложил выдающийся ученый М. В. Ломоносов в работе «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию», написанной в период 1762—1763. Это яркий пример комплексного подхода к науке, когда в одной работе на основе исторических и географических данных, информации о направлении течений, предполагаемым движении льдов, делались обширные предположения, выводы и принимались решения о том, как действовать в дальнейшем. Ломоносов собрал известия о большинстве плаваний в Арктику, как западно-европейских (английских и голландских экспедициях конца XVI

---

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



— начала XVII вв.), и так российских — плаваниях Семена Дежнева и других казаков, опыт поморов в плаваниях к Шпицбергену и Новой Земле. По сути, это была первая работа, которая в собранном виде характеризовала большинство состоявшихся к тому времени экспедиций в Арктику. В части мореплавания Северо-Восточным проходом М. В. Ломоносов приходит к двум выводам:

1) что такое плавание принципиально возможно и доказано;

2) что центральная часть Арктики должна быть свободна от льдов и именно там нужно искать удобные для мореходства пути.

Результатом данной записки стала организация секретных русских правительственных экспедиций капитана 1-го ранга Василия Яковлевича Чичагова в район Шпицбергена в 1765—1766 году, окончившегося неудачно. Тем не менее, данную работу М. В. Ломоносова можно считать первым комплексным историко-географическим трудом по истории изучения и освоения Арктики. Основное внимание автора было направлено на рассмотрение эволюции научных представлений об Арктике. Книга В. Ю. Визе много раз переиздавалась — в 1933, 1936, 1939, 1948 и 2008 гг. Важно отметить, что автор из года в год дорабатывал издание, в том числе, переписывал историю в соответствии с политическим курсом партии. Так, многие личности, которые были описаны в книге в 1933 г, как герои Арктики исчезли или в их отношении резко изменилась оценка в изданиях 1939 и 1948 гг. Разумеется, крайне опасно было писать о роли тех исследователей Арктики, которые стали врагами или изгоями при Советской власти. В 2008 г. Издательство « Паулсен» переиздало книгу, но изменило в названии слово «Советский» — теперь работа называется «Моря Российской Арктики»... Тем не менее труд В. Ю. Визе — это первый настоящий опыт системного и масштабного анализа исторических процессов в Арктике, основанный на глубоком научном знании и личном опыте автора [1, стр. 12—28]. Естественно, что экологическая безопасность и транспортная безопасность являются явлениями одного порядка и являются структурными элементами национальной безопасности. Результаты сравнительно-правового и формально-догматического анализа экологического и транспортного законодательства показывают, что существует ряд неясностей и неопределенностей, которые негативно влияют не только на способность решать эпистемологические проблемы, имеющие важное значение для юридической науки, но и на достижение целей юридической праксиологии, что влечет за собой проблемы правоприменения. Единство теоретических концепций обеспечит надлежащую унификацию подходов к применению правовых норм экологического и транспортного права в интересах обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса, экологической безопасности на транспорте и снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду. Четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права в российской правовой системе имеет для будущих специалистов в области транспорта особое значение, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного его использования ими в процессе будущей деятельности, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

Арктика как северная полярная область Земного шара всегда привлекала внимание народов, населяющих примыкающие к Северному Ледовитому океану материковые части Европы, Азии, Америки и находящиеся в океане островные образования. Но правовое регулирование исследования и использования Арктического пространства началось лишь в XIX веке и носило региональный характер: было установлено секторальное деление Арктического пространства между приарктическими государствами — Россией, Канадой, Норвегией, Данией, США, которое длительный период времени не встречало каких-либо возражений со стороны иных государств.

Однако с наступлением XXI в. Арктика стала предметом пристального внимания и интереса со стороны мировых держав, прежде всего ввиду того, что доступ к Арктиче-

скому региону предоставляет государствам существенные стратегические преимущества: Арктика содержит богатейшие природные ресурсы, потенциальные запасы нефти в Арктике составляют 90 млрд. баррелей, газа — 43,7 трлн кв. м, газового конденсата — 44 млрд баррелей [2, стр. 6]. Отсутствие закрепленного в универсальных международных актах определения понятия «Арктическое пространство» во многом порождает различные подходы к определению правового статуса Арктического пространства. С точки зрения географического можно местоположения предложить следующую дефиницию Арктического пространства: «это часть земного шара, ограниченная с юга Северным полярным кругом, площадь которой составляет около 21 млн. кв. км» [3, стр. 115].

Также в доктрине предлагаются следующие определения:

1. Арктика — «часть земного шара, центром которой является Северный географический полюс, а окраинной границей — Северный полярный круг (66°33' северной широты)» [4, стр. 115];

2. «Арктика — сплошная северная полярная область, простирающаяся до южной границы установленных арктическими государствами и общепринятых районов, которая приблизительно совпадает с изотермой самого теплого месяца +10 °С, с летней границей плавучих льдов, с границей многолетней вечной мерзлоты на поверхности Земли» [5, стр. 75].

Различие подходов к пониманию Арктического пространства заключается в том, что, с одной стороны, оно может рассматриваться как морское пространство со всеми вытекающими из этого понимания международно-правовыми последствиями, а именно — регулированием в соответствии с нормами морского права, прежде всего, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. С другой стороны, Северный Ледовитый океан в своей значительной части представляет «ледяную поверхность, рассматриваемой как особый вид государственной территории пяти прилегающих стран, которые и разделили океан на полярные сектора. Все земли и острова, а также ледяные поверхности, находящиеся в пределах полярного сектора той или иной страны, входят в состав государственной территории» [3, стр. 121].

Следует обратить внимание, что вопрос правового статуса «ледяных островов», представляющих собой огромные плавучие поверхности ледникового льда (айсберги), которые часто используются прибрежными государствами для проведения научных исследований. По данному вопросу интересен анализ, проведенный К. Синелли [6], которая выделила возможные подходы к определению правового статуса таких ледяных островов.

Первый возможный вариант предполагает собой присвоения такого рода ледяным островам статуса — судна. Такой ледяной остров в пределах морских границ прибрежного государства рассматривается как его собственность и не имеет правообладателя на момент, когда ледник покидает пределы территориального моря и выходит в открытое море, не будучи занятым государством. Однако с момента завладения государством приобретает правовой статус морского судна.

Второй подход основан на том, что такие ледяные острова подпадают под регулирование главы XII Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., посвященной морским научным исследованиям, понимая такие ледяные острова как натуральные научно-исследовательские установки. Статья 259 Конвенции устанавливает, что установки или оборудование «не имеют статуса островов, не имеют своего территориального моря и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа». При таком понимании факт завладения и использования такого ледяного острова государством не легитимирует возможность исследования и эксплуатации природных ресурсов в морских зонах во-

круг ледяного острова, «сформированных из-за временного положения острова в указанном месте в указанное время.

#### **Литература**

1. Визе, В. Ю. Моря Российской Арктики. — Москва : Паулсен, 2008.
2. Баландин, Д. А. Инвестиционная деятельность в освоении Арктического региона / Д. А. Баландин, Н. А. Пыткин. — Пермь, 2013.
3. Ковалев, А. А. Международно-правовой режим Арктики и интересы России // Индекс безопасности. — 2009. — Том 15. — № 3-4.
4. Международно-правовые основы недропользования / ответственный редактор А. Н. Вылегжанин. — Москва, 2007.
5. Высторобец, Е. А. Понятие Арктики // Аграрное и земельное право. — 2014. — № 6 (114).
6. Чинелли, С. Морское право и Северный Ледовитый океан // Арктическое обозрение права и политики. — Том 2. — № 1 (2011).

**Челнокова А. О.**,  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Правовое регулирование договора поставки для государственных нужд**

**Аннотация:** В данной статье уделяется внимание теоретическим аспектам развития законодательства института государственных закупок, поскольку договор поставки товаров для государственных нужд способствует обеспечению экономических, политических и социальных интересов публично-правовых образований посредством их снабжения необходимым товаром. В этой связи, договор поставки товаров для государственных нужд должен иметь эффективное гражданско-правовое регулирование.

**Ключевые слова:** поставка, договор поставки, государственные нужды, поставка товаров для государственных нужд.

---

Договор поставки товаров для государственных нужд обеспечивает потребности государства в товарах, которые стали необходимыми как для жизнеобеспечения, так и для обороны и безопасности государства. Кроме того, поставка товаров необходима и для осуществления государственных и межгосударственных целевых программ. А. С. Артюхин справедливо отмечает, что благодаря институту государственных закупок обеспечиваются социальные, экономические и политические интересы публично-правовых образований. Соответственно, договоры поставки товаров для государственных нужд в обязательном порядке нуждаются в основательном и эффективном правовом регулировании [1].

Договор поставки товаров для государственных нужд подразумевает использование бюджетных средств и внебюджетных источников для достижения определенных целей. Договор поставки товаров для государственных нужд, так же, и муниципальных, регулируется параграфом 4 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Статья 526 ГК РФ определяет договор поставки товаров для государственных и муниципальных нужд как двухсторонний договор, по которому поставщик обязуется передать товары государственному или муниципальному заказчику либо по его указанию иному лицу, а государственный или муниципальный заказчик обязуется обеспечить оплату поставленных товаров. Стоит отметить, что на договор поставки товаров для государственных и муниципальных нужд так же распространяются положения параграфа 3 гл. 30 ГК РФ о договоре поставки и параграфа 1 гл. 30 ГК РФ о договоре купли-продажи.

Вместе с ГК РФ договор поставки товаров для государственных и муниципальных нужд регулируется Федеральным законом от 29 декабря 1994 г. № 79-ФЗ «О государственном материальном резерве».

Договор поставки товаров для государственных и муниципальных нужд является консенсуальным и возмездным. Однако субъектный состав отличается от обычного договора поставки. По договору поставки для государственных и муниципальных нужд в качестве заказчика выступают органы государственной власти РФ, а также органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления. По утверждению А. С. Артюхина, договоры поставки товаров для государственных нужд были выделены законодателем в отдельную группу поименованных договорных конструкций не просто так. Во многом, подобный подход обусловлен тем фактором, что госу-

---

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

дарственные и муниципальные потребности необходимо регулярно обеспечивать путем предоставления соответствующих товаров, работ или услуг.

При этом в научном сообществе актуализировался вопрос о практических аспектах соотношения публичного и частного интересов применительно к субъектам правоотношений. Например, А. В. Хаширова подчеркивает, что в имущественном обороте государство принимает достаточно активное участие, однако, при этом является социально-правовым институтом, выражающим общественные интересы. В этой связи А. В. Хаширова указывает на перспективную необходимость замены на законодательном уровне формулировки «государственные нужды» на «публичные нужды». Данное уточнение в достаточной степени будет соответствовать насущной ситуации, ведь государство выражает публичные интересы [2]. При этом следует понимать, что в механизме складывающихся гражданских правоотношений государство занимает особую позицию в рамках своего правового положения: обладая частными интересами, государство как публично-правовое образование на равных основаниях выступает с другими субъектами гражданского оборота.

Е. В. Батеева, в свою очередь, отмечает, что на законодательном уровне до сих пор нет легального определения терминам «государственные нужды» и «публичные нужды» [3]. Во многом, существующий пробел можно устранить путем соответствующих законодательных дополнений к действующим нормативным правовым актам. Тем не менее, С. М. Овсянников полагает, что любые дополнения к действующему законодательству по данному вопросу должны учитывать специфику удовлетворения государственных и муниципальных интересов, а также особенности договоров поставки товаров для государственных нужд, в основе которых присутствует диспозитивный принцип регулирования гражданских отношений [4].

Так, особенностью анализируемых договорных конструкций является то, что договор на поставку государственных (муниципальных) нужд заключается согласно плановым графикам закупок. Важным нормативно-правовым актом, регулирующим договор поставки товаров для государственных (и муниципальных) нужд, является Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Настоящий закон обеспечивает эффективность и результативность проведения закупок товаров, услуг и работ, а также призван предотвратить коррупцию и злоупотребление в сфере закупок.

Как правило, проводятся открытые конкурсы на заключение государственного договора на поставку товаров. В данном случае, в единой информационной системе размещается информация о закупке совместно с едиными требованиями к участникам. Победителем является участник, который соответствует требованиям заказчика и предложил наилучшие условия исполнения договора.

В государственном контракте на поставку товаров для федеральных государственных нужд:

- 1) определяются права и обязанности государственного заказчика и поставщика по обеспечению федеральных государственных нужд;
- 2) регулируются отношения поставщика с государственным заказчиком при выполнении государственного контракта;
- 3) может быть предусмотрен контроль со стороны государственного заказчика за ходом работ по выполнению государственного контракта и оказание консультативной и иной помощи поставщику без вмешательства в оперативно-хозяйственную деятельность последнего.

Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в ч. 2 ст. 24 содержит упо-

минание о конкурентных способах определения поставщиков. Среди них: конкурсы, аукционы, а также запросы котировок в электронной форме.

Наиболее распространенным является обычный открытый конкурс.

Стадии конкурса для определения поставщика продукции для федеральных государственных нужд:

1) опубликование в средствах массовой информации объявления о проведении конкурса;

2) направление обратившимся кандидатам информации о планируемых поставках для федеральных государственных нужд с описанием условий поставки, предлагаемых государственным заказчиком;

3) получение предложений от кандидатов по организации поставок;

4) оценка поступивших предложений;

5) выбор победителя конкурса;

6) заключение с победителем конкурса государственного контракта.

Таким образом, договор поставки товаров для государственных нужд достаточно распространен в настоящее время и имеет обширную законодательную базу, которая регулирует механизм заключения и исполнения настоящего договора.

### **Литература**

1. Артюхин, А. С. Некоторые аспекты правового регулирования договора поставки товаров для государственных и муниципальных нужд // Эпомен. — 2019. — № 26. — С. 17—21.
2. Хаширова, А. В. Правовое регулирование договора поставки для государственных и муниципальных нужд // Вестник магистратуры. — 2019. — № 1-1 (88). — С. 50—52.
3. Батеева, Е. В. Актуальные вопросы правового регулирования договора поставки для государственных и муниципальных нужд в Российской Федерации / Е. В. Батеева, И. В. Заикина, А. Л. Питерская // Аграрное и земельное право. — 2019. — № 2 (170). — С. 66—69.
4. Овсянников, С. М. Договора поставки для государственных и муниципальных нужд // Юридический факт. — 2019. — № 47. — С. 13—14.

**Челнокова А. О.**,  
студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Ответственность сторон за нарушение условий договора поставки в предпринимательской деятельности**

**Аннотация.** Договорное право Российской Федерации хорошо знакомо с институтом правовой ответственности, наступление которой может быть обусловлено нарушением обязательств, в том числе и по договорам поставки. В рамках настоящего исследования целесообразно обратиться к особенностям ответственности сторон в рамках договоров поставки сквозь призму отечественного законодательства с учетом практики привлечения сторон к ответственности за неисполнение обязательств по договорам данного типа.

**Ключевые слова:** договор поставки, стороны договора, ответственность, предпринимательская деятельность.

---

Договор представляет собой соглашение об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей. Немаловажную роль при этом играет непосредственно сама стадия заключения договора, согласно которой в контексте формирования договорных условий, выбора контрагента достигается выражение сбалансированных интересов участников договора, происходит создание надежного механизма гражданских правоотношений. В совокупности обозначенные аспекты позволяют договору достигать те экономические цели, которые обусловлены его будущим надлежащим исполнением. Обеспечение и своевременное исполнение обязательств является традиционным институтом гражданского права. Кредиторы заинтересованы в побуждении должника к своевременному, надлежащему и реальному выполнению обязательства под условием наступления для него негативных последствий в виде определенной ответственности.

В связи с усилением именно диспозитивности в развитии гражданского права, хотелось бы обратить внимание на такой инструмент правового регулирования предпринимательских отношений как договор поставки, а также сосредоточиться на особенностях ответственности сторон. Злоупотребляя принципом свободы договора, сильные стороны могут включить в типовые договоры самые разнообразные оговорки, которые призваны связать контрагентов. Фактически договорной свободой длительное время обладали представители бизнеса, которые действовали только в своих интересах и открыто пренебрегали законными интересами своих партнеров. Иными словами, недопустимо создавать условия для того, чтобы ущемлять интересы сторон по договору поставки.

Учитывая обозначенные тенденции, на наш взгляд, эффективная реализация правовой ответственности в отечественной практике не представляется возможной без детального анализа ее мер применительно к отношениям, связанным с неисполнением сторонами условий договоров поставки. Весьма уместной в данном контексте представляется точка зрения В. С. Белых по поводу того, что меры гражданско-правовой ответственности, наряду с существующими мерами защиты, являются структурным элементом такого родового понятия как средства (способы) защиты [1].

Подчеркнем, что существующие средства защиты являются юридико-материальной категорией, в связи с чем используемые на практике способы защиты прав и интересов

---

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

сторон договора поставки не следует отождествлять с процессуальной формой. Как правило в договоре поставки содержатся ключевые положения, посвященные привлечению сторон к ответственности (ст. 455 ГК РФ). Однако, если в соглашении по каким-либо причинам таких условий нет и стороны их заблаговременно не согласовали, вопросы ответственности сторон договора поставки регламентируются договорным правом. По справедливому мнению В. С. Белых, в большинстве случаев, участникам предпринимательских отношений целесообразно согласовать вопросы обеспечения надлежащего исполнения обязательств в договоре поставки. С помощью соответствующего обеспечения стороны договора могут полноценно и качественно защитить свои интересы. Юридическая доктрина достаточно давно подчеркивает, что «первейшим и наиболее существенным элементом соглашения является согласие сторон» [1].

Следует отметить, что российское право исходит из диспозитивности договорных отношений. В ст. 10 ГК РФ законодатель подчеркивает, что участники гражданских отношений должны действовать разумно и добросовестно. Предполагается, что данным образом должны действовать и участники предпринимательских отношений, которые заключают договор поставки, и которые сознательно соглашаются исполнять согласно договору все обязательства. О важности добросовестного поведения в п. 1 постановления от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» упомянул Пленум Верховного Суда РФ, подчеркнув, что в рамках гражданского оборота интересы и права участников гражданских правоотношений должны учитываться. На наш взгляд, данная правовая позиция в равной степени применима и к отношениям, проистекающим из договора поставки.

Гражданское право РФ по общему правилу стремится к восстановлению нарушенных прав в полном объеме (здесь речь идет о компенсационной функции ответственности). Иными словами, размер гражданско-правовой ответственности определяется по общему правилу в соответствии с принципом полного возмещения причиненных убытков (вреда). Верховный Суд РФ в определении от 19 января 2016 г. № 18-КГ15-237 подчеркнул, что для возмещения убытков следует установить факт причинения вреда, а также наличие причинно-следственной связи. Дополнительно, что не менее важно, установить наличие противоправности в деяниях виновного лица, вину и размер причиненного вреда. Отсутствие доказанности хотя бы по одному из перечисленных критериев, следует полагать, не позволяет удовлетворить требование о возмещении убытков по договору поставки.

Е. В. Глухов подчеркивает, что в контексте совместных предприятий для обеспечения надлежащего исполнения обязательств по договору поставки в РФ целесообразно использовать следующие способы: личное поручительство физического лица; независимая гарантия; неустойка, залог активов или независимая банковская гарантия [2].

Материалы отечественной судебной практики свидетельствуют о том, что в договоре поставки должны найти отражение данные о субъекте, который будет нести ответственность в случае нарушения соглашения, и каким именно образом данный субъект будет осуществлять компенсацию. Отсутствие подобной информации среди условий договора поставки в большой долей вероятности приведет к тому, что российский суд откажет истцу в удовлетворении требований по взысканию неустойки.

Ответственность — одна из фундаментальных юридических категорий российского права. Российское гражданское законодательство в вопросах ответственности сторон по договорам поставки допускает взыскание неустойки, возмещения убытков, взыскания процентов.

В 2015 г. российское гражданское законодательство пополнилось новым институтом — возмещения имущественных потерь, который нашел свое закрепление в ст. 406.1 ГК РФ, и является своеобразной аналогией английского института «*indemnity*».



Нормы упомянутой ст. 406.1 ГК РФ целесообразно использовать применительно к договорам поставки, в частности, как способ привлечения стороны к ответственности за те обстоятельства, которые от ее воли не зависят, но ухудшают положение других участников договора. Суды рассматривают индемнити как обещание должника покрыть потери кредитора, которые возникли из основного соглашения. Кроме того, индемнити порождает первичную ответственность, даже если обеспечительные санкции отсутствуют.

Важно подчеркнуть, что неустойка призвана играть значимую роль в гражданско-правовых отношениях, выступая в качестве средства гарантирования выполнения обязательств в сфере предпринимательства и установленных мер ответственности по договору поставки. Так, с точки зрения римского права, неустойка представляет собой символический договор, который предполагал обязанность личности, нарушившего соглашение, возместить штраф потерпевшему, когда исполнение обязательства не осуществлялось в достаточной мере.

С точки зрения современного договорного права, неустойка является штрафом либо заблаговременно оцененным ущербом. В рамках судебной английской практики, суды обычно устанавливают договорное условие о неустойке либо заблаговременно оговоренном ущербе недействительным, когда исключительно только такое условие носит неадекватный характер, и, если оно неразумно по своему размеру. Понятие «неустойка» имеет несколько трактовок, среди которых: данная компенсация за возмещение ущерба потерпевшей стороне выступает в качестве средства гарантирования обязательств; неустойка считается мерой ответственности должника перед пострадавшей стороной [3]. В качестве вида ответственности сторон по договорам поставки неустойка считается санкцией, которая применяется к недобросовестной стороне, когда она не исполняет надлежащим образом свои обязательства.

Подводя итоги всему сказанному выше, следует подчеркнуть, что традиционно единственным, базовым основанием наступления ответственности выступает факт нарушения обязательства из договора поставки в предпринимательской сфере. Кроме того, в правовой плоскости предпринимались попытки не ограничивать стороны договора в выборе инструментов для защиты своих интересов (допустимо применять четко и ясно сформулированные оговорки об ограничении ответственности, положения о заранее оговоренных убытках). По российскому праву привлечь сторону договора поставки к ответственности можно в том случае, если первоначально в соглашении отразить соответствующие нормы об этом. Кроме того, целесообразно для более основательной защиты интересов и прав участников предпринимательских отношений в договоры поставки включать специальные положения о возмещении имущественных потерь (российский аналог английского *indemnity*). На наш взгляд, институт возмещения потерь, нашедший отражение в договоре поставки, способен более полно защитить экономические интересы сторон. При этом, несмотря на все существующие меры ответственности в российском гражданском праве, все стороны договоров поставки заинтересованы, прежде всего, в его надлежащем исполнении, а не в получении компенсационных выплат.

### **Литература**

1. Бельх, В. С. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России : монография. — Екатеринбург, 2011.
2. Глухов, Е. В. Корпоративный договор: подготовка и согласование при создании совместного предприятия. — Москва : М-Логос, 2017.
3. Курбатов, А. Я. Соотношение неустойки и процентов за пользование чужими денежными средствами // Гражданское право. — 2020. — № 4. — С. 3—9.

**Шелпаков Р. О.**,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Актуальные вопросы определения правового статуса Северного морского пути**

**Аннотация.** Северный морской путь (СМП) является важнейшим морским маршрутом Российской Федерации, правовой статус которого формировался в течении длительного времени. Актуальность изменения правового регулирования и уточнения статуса Северного Морского Пути обусловлена природными особенностями арктического региона. Постоянное изменение ледовой массы значительно влияет на акватории СМП, что затрудняет четкое правовое регулирование данного маршрута и вызывает частые международные споры. Таким образом из обозначенной проблемы, заключающейся в трудностях установления норм, фиксирующих правила пользования СМП, с помощью сравнительно правового анализа в статье были выделены коллизии и пробелы законодательства, регламентирующие судоходство по данному пути. На основе формально-догматического анализа были сформулированы и обоснованы предложения по совершенствованию законодательства с целью усиления позиций России в сфере регулирования использования СМП. В статье также представлен критический анализ содержания применяемых норм в данной отрасли права. Цель данной статьи — осуществление системного правового исследования нормативных правовых актов различных государств, научной литературы, в целях выявления и устранения проблем правового регулирования СМП, которое представляется необходимым для обозначения его статуса. Для достижения данной цели поставлены следующие задачи: осуществить сравнительно-правовой анализ норм международного и зарубежного законодательства, регулирующих вопросы, связанные с темой данной статьи, а также формально-догматический анализ норм российского законодательства на предмет выявления пробелов, коллизий законодательства.

**Ключевые слова:** Северный Морской Путь; арктическое право; судоходство; экологическая и судоходная безопасность.

---

Северный морской путь пролегает от Карских ворот до бухты Провидения и его протяженность составляет примерно пять тысяч шестьсот километров. Подобная протяженность, в условиях изменяющегося ландшафта, приводит к тому, что маршрут СМП постоянно меняется. В зависимости от положения ледников СМП может проходить между арктическими островами и побережьем России, а может пролегать непосредственно вдоль береговой линии; или может располагаться севернее архипелагов Новая и Северная Земля. Подобные непостоянные условия приводят к тому, что протяженность пути может колебаться от 2,2 до 3 тыс. морских миль.

Использование СМП, по сравнению с маршрутом, пролегающим через Суэцкий канал, уменьшает весь путь на 4 тыс. км и экономит около 650 тыс. долл. Помимо этого, глобальное потепление способствует значительному сокращению ледового покрытия арктических вод, что увеличивает доступность и коммерческую привлекательность СМП. Поэтому оформление внешней границы континентального шельфа России в Северном Ледовитом океане и установление выгодных правовых условий являются наиболее важными задачами государства по развитию Арктики.

---

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

Правовой статус СМП регулируется рядом российских и международных документов. При этом отмечается противоречивость и коллизионный характер источников транспортного права, характерный в целом для данной комплексной отрасли.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, а именно ч. 1 ст. 5.1 фиксирует территории, через акватории которых, проложен СМП. «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар». Той же статьей устанавливается, что плавание в акватории СМП имеет разрешительный порядок.

Важно отметить, что Северный Морской Путь входит в состав Северного Морского Транспортного Коридора (СМТК), но моря Баренцево и Берингово не входят в состав СМП, в отличие от СМТК.

Хотя фактически Баренцево и Берингово моря являются частью СМП они подпадают под действие Конвенции ООН, поскольку являются незамерзающими морями. Специальными отмечается ст.234 «Покрытые льдом районы» Конвенции ООН по морскому праву, которую называют «арктическим исключением», так как она дает эксклюзивные права на установление правового регулирования морей, прибрежным странам, с целью регулирования и сохранения экологического состояния соответствующих зон. Страны получают право на установление куда более жестких мер, по сравнению с международным правом, с целью борьбы с загрязнением; также страны получают право на полное регулирование судовой оснастки и формирование экипажей судов, проходящих в их акваториях.

Однако ст. 234 регулирует только правовой режим вод, покрытых льдом большую часть года. В связи с указанным обстоятельством надлежит повторно обратиться к источникам, регулирующим режим вод Баренцева моря, которое никогда не покрывается льдом полностью.

Постановлением СНК СССР от 17 декабря 1932 г. «Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути» была установлена формулировка, что трасса СМП протекает «от Белого моря до Берингова пролива», а в 1936 г. данную формулировку изменили на «от Баренцева моря до Берингова пролива», тем самым сильно расширив зону влияния СССР на СМП. Но в 2012 г. Законом о Северном морском пути Баренцево море было выведено из национального регулирования судоходства, с отсылкой на ст. 234 Конвенции ООН.

Исключение Баренцева моря из-под влияния Российских законов очень выгодно судходным компаниям, но это и отнимает возможность Российской Федерации обеспечивать безопасность судоходства предотвращать загрязнение в данных водах. Обратное принятие Баренцева моря в трассу СМП сильно повысит число перевозок.

В 2020 г. Минвостокразвития России внесло предложение о расширении зоны СМП, с включением в нее Баренцева, Белого, Печорского, Берингова и Охотского морей, как исключительной экономической зоны России. Однако, поскольку эти моря не являются зонами, покрытыми льдом большую часть года, и не являются территориальными водами России, они не подпадают под действие ст. 234 Конвенции ООН, такие действия понесли бы за собой серьезные противоречия с международным правом.

Распоряжением Правительства РФ от 15 марта 2013 г. № 358-р было создано федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морского пути», занимающееся администрированием СМП. В его функции входит:

- выдача, по согласованию с Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» или подведомственной ей организацией разрешений на плавание судов в акватории СМП, в том числе осуществление приема заявлений на получение разрешения на плавание судов в акватории СМП, рассмотрение таких заявлений и выдача на их основании разрешений на плавание судов в акватории СМП;
- осуществление мониторинга гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в акватории СМП;
- согласование гидрографических работ в акватории СМП;
- предоставление информационных услуг по вопросам требований к обеспечению безопасности плавания судов в акватории СМП;
- предоставление информации о гидрометеорологической обстановке в акватории СМП;
- предоставление информации об организациях, оказывающих услуги по ледокольной, ледовой лоцманской проводке в акватории СМП, информации о движении судов в акватории СМП;
- выдача удостоверений о праве проведения ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку;
- получение, приобретение гидрометеорологической, в том числе и ледовой, аналитической информационной продукции и прогнозов, относящихся к акватории СМП и их размещение на официальном сайте учреждения;
- Получение информации от судов, находящихся в акватории СМП, предусмотренной Правилами плавания в акватории СМП.

Анализ российского законодательства в области регулирования СМП показывает, что Россия не распространяет свой суверенитет на всю трассу СМП, но полностью регулирует плавание по нему иностранных судов, так как заход судов в акваторию трассы носит разрешительный характер, поскольку для прохода судов требуется пересечение исключительных экономических зон РФ.

Разрешительный характер плавания в исключительной экономической зоне РФ и по сей день оспаривают Соединенные Штаты Америки. Они заявляют, что подобное регулирование нарушает свободу судоходства в пределах Исключительной Экономической Зоны, а также право на транзитное пересечение проливов, используемых для международного судоходства.

Специалисты из США утверждают, что режим плавания по СМП, установленный Россией, не должен применяться к судам, находящимся на государственной службе. Обосновано такое утверждение ссылкой на ст. 236 Конвенции ООН, согласно которой «Положения настоящей Конвенции, касающиеся защиты и сохранения морской среды, не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы...»

В России СМП носит статус исторически сформированной транспортной артерии, что позволяет распространять на него национальное законодательство. США не согласны с такой трактовкой и указывают на внеправовой характер используемых терминов.

Разрешительный характер использования арктических вод использует Канада в своем законодательстве, также установив полный контроль над навигацией судов других государств в канадских арктических водах. Так, в соответствии с п. 11 и 12 Акта Канады о предотвращении загрязнения арктических вод (AWPPA) 1985 г. в рамках последних выделяются специальные зоны контроля за навигационной безопасностью, применительно к которым уполномоченные канадские власти имеют право принимать специальные правила, определяющие региональные стандарты судоходства, и запре-

щать в них навигацию судов, этим стандартам не соответствующих. Во исполнение АИВРР в Канаде в последующие годы было принято несколько дополнительных нормативных актов, уточняющих и развивающих положения этого Закона.

Данный вариант правового регулирования арктических вод был применен в 1990 г. Министерством морского флота СССР принявшим Правила плавания по трассам Северного Морского Пути, а в 2013 г. Минтранс России утвердил правила плавания в акватории Северного Морского Пути, заменившие акт 1990 г.

Сформированный на основе международных и национальных норм специальный правовой статус СМП, практически не вызывает возражений со стороны других государств мира, признавших его де-факто и год от года увеличивающих по СМП свои грузоперевозки.

Причем даже в том случае, если считать, что Россия и Канада осуществляют свою юрисдикцию и контроль в арктических водах в объемах, превышающих их полномочия по Конвенции ООН, нельзя не признать, что эти страны могут не обращать внимание на подобные международные вопросы благодаря наличию у них обоснованных претензий на прибрежные исторические воды, существованию требований, связанных с необходимостью обеспечения безопасности и защиты окружающей среды во время осуществления навигации в этом регионе, а также неопределенности положений ст. 234 указанной Конвенции. Как бы то ни было, в условиях осуществления такой юрисдикции и контроля ни одно из государств не заинтересовано в подрыве потенциала осуществления международной торговли с использованием их арктических вод.

Так как и Канада и Россия используют термин «исторических вод», следует определить правомерность установления подобного статуса.

После принятых СССР постановлений 1984 и 1985 гг. были установлены чрезмерно протяженные исходные линии во внутренние воды, из-за чего в них попало большое количество заливов и бухт, которые не должны были бы в них входить, в случае проведения прямых исходных линий, соответствующих Конвенции ООН от 1982 г.

Также присутствуют случаи, в которых ширина входа в проливы, отсеченные прямыми исходными линиями, превышает в два раза ширину территориального моря. В международной практике воды заливов, бухт, губ и лиманов относились к внутренним водам государства на общем основании только в том случае, если ширина их входа была меньше двойной ширины территориального моря, т.е. 24 морские мили. Однако в п. 6 ст. 10 Конвенции 1982 г. зафиксировано, что «изложенные выше положения не распространяются на так называемые «исторические заливы, то есть допускается, что такие заливы могут быть частью внутренних вод, даже если их замыкающая линия выходит за пределы 24-мильного лимита. Проблема заключалась лишь в том, что подтвержденное в Конвенции 1982 г. существование института исторических вод не было дополнено содержанием в ее рамках сколько-нибудь разработанных правовых норм в отношении критериев и других реквизитов исторических вод. В ней не было указано, какие факторы создают исторические правооснования и на основе каких критериев заливы шириной более 24 миль могут быть отнесены к категории исторических.

Тем не менее, практика государств шла по пути расширения круга исключений для отнесения заливов к категории исторических вод. Если изначально к историческим относили заливы, ширина входа в которые не превышала 24 мили, то затем практически все претензии стали связаны с заливами с шириной входа, нередко весьма значительно превосходящей 24 мили. Кроме того, исторические права стали выдвигаться не только в отношении заливов, бухт, губ, лиманов, но и небольших морей заливного типа. Такое расширение объекта исторического права было связано с тем, что некоторые моря заливного типа меньше ряда заливов, объявленных историческими. В результате еще в 1962 г. был сделан вывод о том, что концепция исторических вод стала все больше отходить от базового понятия исторических заливов и, хотя исторические заливы

являются историческими водами, содержание понятия «исторические воды» оказалось много шире понятия «исторические заливы». Данное утверждение полностью подтверждается в подготовленном Секретариатом ООН исследовании «Правовой режим исторических вод, включая исторические заливы». В нем, в частности, отмечено: «Если термин исторические заливы использовался чаще, чем исторические воды, то это главным образом из-за того обстоятельства, что претензии на исторической основе выдвигались чаще в отношении пространств, которые назывались или рассматривались как заливы. В принципе... теория исторических заливов в своем основном виде применима и к другим морским пространствам, помимо заливов».

Таким образом, точка зрения американских специалистов, предполагающая, что ширина прямых исходных линий не должна превышать двойного лимита территориального моря, то есть 24 морские мили, является не более чем позицией американского экспертного сообщества. При этом оспаривание некорректно, с точки зрения США, установленных исходных линий. Во всяком случае, в рамках программы *Freedom of Navigation* даже ключевые американские союзники — Япония, Тайвань, Южная Корея — ежегодно подвергаются давлению за это.

В международном праве нет и не содержится никаких жестких ограничений на установление максимальной ширины прямых исходных линий, в том числе превышающих лимит в 24 морские мили, а их установление в целом со стороны ряда государств было основано в большей степени не на договорных, а на обычных нормах международного морского права.

В заключение нужно сказать, что разрешительный порядок плавания по СМП, установленный Россией, основан, в первую очередь, на том, что проход на него невозможен без пересечения исключительных экономических вод России. Так как в данный момент иного пути на Северный Морской Путь не существует, при заходе с любой стороны судно попадает либо во внутренние воды, либо в особую экономическую зону. Данный аспект является наиважнейшим, когда речь идет о возможности установления единого правового режима на СМП, который, как говорилось в начале, не имеет четкого и постоянного маршрута.

А потому России необходимо добиться уникального правового режима Северного морского пути, основанного на нормативных актах национального и международного права. Помимо этого, необходимо не принимать во внимание возражения Соединенных Штатов Америки, касательно этого вопроса, так как штаты не являются участниками Конвенции ООН по морскому праву.

**Яблонская А. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)<sup>1</sup>

## **Проблемы исчисления и уплаты транспортного налога транспортными компаниями**

**Аннотация.** В статье на основе материалов судебной практики проанализированы проблемные аспекты исчисления и уплаты транспортного налога транспортными компаниями. Сделан вывод: правовой режим требует усовершенствования в порядке исчисления и уплаты транспортного налога.

**Ключевые слова:** налогообложение; транспорт; налог; транспортные компании; транспортный налог; транспортное средство.

---

Транспорт — кровеносная система национальной экономики, а транспортные организации представляют ее кровеносные тела, доставляющие полезные вещества ко всем клеточкам социального организма. Именно поэтому от надлежащей деятельности перевозчиков, эффективности их правового и налогового режимов, успешной логистики и иных аспектов во многом зависят перспективы преодоления кризисных явлений в российской экономике, успехи осуществления социальной политики, обеспечение национальных интересов нашей страны.

Налоговый режим транспортных организаций оказывает существенное влияние на их участие в экономических взаимодействиях, так как налоги — это важный тип издержек, воспринимаемый (и фактически являющийся) серьезным бременем для них как налогоплательщиков. Специфика транспортной деятельности обуславливает особое внимание к исчислению и уплате транспортного налога названными участниками оборота. Поэтому мы считаем необходимым проанализировать именно насущные проблемы исчисления и уплаты транспортного налога, эффекты которых напрямую влияют на результаты деятельности транспортных компаний. Используя экономические, юридико-социологические методы научного познания, обратимся к материалам новейшей судебной практики, чтобы высветить наиболее сложные и актуальные аспекты рассматриваемой тематики.

Традиционно немалое число проблем касается объекта обложения транспортным налогом. Так, на практике возникает вопрос: прекращает ли налоговое обязательство факт отчуждения автомобиля транспортной компанией в собственность покупателя, если формальная перерегистрация транспортного средства еще не завершена. Иными словами, чему отдается приоритет — фактическому или формально-юридическому аспекту. Подход судов проиллюстрируем на примере следующего кейса [постановление Арбитражного суда Уральского округа от 5 апреля 2022 г. № Ф09-571/22 по делу № А76-21116/2021].

Транспортная компания обратилась в суд с требованием признать недействительным решение налоговиков о начислении транспортного налога, пеней и штрафных санкций. По материалам дела истец действительно передал ООО по договору купли-продажи от 13 декабря 2017 г. № 1 транспортные средства в количестве 309 единиц (автобусы, легковые автомобили). При этом на момент принятия решения налоговым органом факт прекращения регистрации спорного автотранспорта за истцом не подтвержден. Отказывая транспортной компании, суд пояснил: так как обязанность по уплате транспортного налога ставится в зависимость от факта регистрации транс-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

портного средства, а не его фактического использования. Соответственно, ссылку налогоплательщика на отчуждение транспортных средств по договору купли-продажи отклонена с указанием на то, что налогоплательщик имел возможность в одностороннем порядке обратиться с заявлением о прекращении регистрации транспортных средств, но не воспользовался этой возможностью.

В другом деле истцом не была представлена в налоговую инспекцию декларация по транспортному налогу, так как в предыдущем году он произвел отчуждение всех транспортных средства третьим лицам. Налоговики доначислили истцу недоимку по транспортному налогу за текущий год на основании того, что автомобили были сняты с регистрационного учета позднее проверенного налогового периода, а ранее они были зарегистрированы на истца. Последний считал взыскание недоимки неправомерным, поскольку в проверяемый налоговый период он уже утратил право собственности на спорные транспортные средства и не использовал их в своей хозяйственной деятельности как перевозчик. Суд заключил, что обязанность уплатить транспортный налог поставлена законодателем в зависимость от факта регистрации транспортного средства, а не его фактического использования. Так как истец имел возможность и основания в одностороннем порядке обратиться с заявлением о прекращении регистрации спорных транспортных средств, но не сделало этого, суд признал доначисление налога законным и обоснованным [постановление Арбитражного суда Уральского округа от 5 апреля 2022 г. № Ф09-571/22 по делу № А76-21116/2021].

Как видим, что применительно к правовому режиму транспортного налога известная максима налогового права «приоритет содержания над формой» переворачивается с ног на голову, т.е. во главу угла ставится формально-юридический аспект — акт государственной регистрации автомобиля или его отсутствие, но не его фактическое наличие у налогоплательщика. Несмотря на то, что такой подход отчасти смягчен правовыми позициями судов о том, что речь идет лишь о добросовестных участниках налоговых отношениях, формальный подход до сих пор продолжает превалировать в судебных разбирательствах по транспортному налогу.

В последнее время участились случаи предъявления исков налогоплательщиков к контрагентам — новым владельцам транспортных средств о взыскании убытков в размере взыскания транспортного налога, который, по мнению истцов, должен был уплатить ответчик.

В этом контексте рассмотрим показательный пример из судебной практики. Транспортная компания предъявила исковые требования к покупателю о взыскании убытков в сумме уплаченного транспортного налога за три года. Истец полагал, что он уже утратил права собственности вследствие совершенной транзакции, а новый собственник причинил ему убытки, поскольку не перерегистрировал транспортные средства на себя. Суд указал, что истцу надлежало самому подать заявление о снятии транспортных средств с регистрации и предъявить документы по сделке при отсутствии подтверждения регистрации транспортного средства за новым владельцем. Истец не предоставил доказательств наличия причинно-следственной связи между действиями контрагента и наступившими для истца негативными последствиями, равно как неосновательности использования контрагентом каких-либо имущественных благ общества, поскольку суммы транспортного налога перечислялись в бюджет и в распоряжение контрагента не поступали. Поскольку истец общество само своим бездействием создало условия, при которых оставалось плательщиком транспортного налога, суд отказал во взыскании убытков с контрагента [постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 1 июля 2022 г. № Ф03-2379/2022 по делу № А04-344/2022].

Сложные вопросы правоприменения возникают и по поводу порядка исчисления и уплаты транспортного налога. Применительно к транспортным компаниям наиболее



остро стоит проблема применения повышающих коэффициентов, разнонаправленные интерпретации и интенсивные дискуссии здесь встречаются перманентным образом.

В качестве иллюстрации рассмотрим нижеследующий кейс. По мнению налогового органа, транспортная компания неправомерно не применила предусмотренный п. 2 ст. 362 НК РФ повышающий коэффициент при расчете транспортного налога. Как указал суд, повышающий коэффициент при расчете транспортного налога применяется в отношении автомобилей, включенных в соответствующий Перечень Минпромторга России. Судом установлено, что в Перечень входит транспортное средство соответствующей марки, при этом обществу принадлежит транспортное средство этой же марки без указания на ОС (особая серия). Руководствуясь пояснениями автодилера, суд пришел к выводу, что отличительные особенности между транспортными средствами этих марок отсутствуют. Соответственно, само по себе включение в Перечень транспортного средства с отметкой «Особая серия» не исключает применения повышенного коэффициента для транспортного средства в отношении автомобиля той же модели, но без такой отметки. В конечном итоге Суд признал доначисление транспортного налога с учетом повышающего коэффициента правомерным.

Таким образом, мы видим, что правовой режим транспортного налога, который составляет значительную часть налоговых издержек транспортных компаний, до сих пор характеризуется повышенной сложностью и неопределенностью. Это повышает затраты транспортных компаний на налоговый комплаенс, что самым настоятельным образом сигнализирует законодателям и правоприменителям о необходимости усовершенствовать порядок исчисления и уплаты транспортного налога в процессе реформирования налоговой системы нашей страны.

**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.