
**ЧЕЛОВЕК И ПРАВО —
XXI ВЕК**

**AN INDIVIDUAL AND THE LAW —
XXI CENTURY**

Альманах
*Института прокуратуры
Саратовской государственной юридической академии*

Saratov State Law Academy Institute of Prosecution
Альманах

2022

Выпуск 1

Issue 1

Издательство
Саратовской государственной юридической академии
“Saratov State Law Academy” Publishers

УДК 34(082)

ББК 67я43

Ч-39

Человек и право – XXI век : альманах Института прокуратуры Саратовской государственной юридической академии / Саратовская государственная юридическая академия. – Саратов : Изд-во Сарат. гос. юрид. акад., 2022. – Выпуск 1. – 184 с.

ISBN 978-5-7924-1839-4

УДК 34(082)

ББК 67я43

Корректор *М.П. Яковлева*
Компьютерная верстка *О.А. Фальян*
Обложка *И.В. Ласкис*

Тем. план 2022 г.

Подписано в печать 14.06.2022. Формат 70x100^{1/16}.
Бумага офсетная. Гарнитура «Liberation». Печать офсетная.
Усл. печ. л. 15,0. Уч.-изд. л. 9,5. Тираж 100 экз.

Издательство Саратовской государственной юридической академии.
410028, г. Саратов, ул. Чернышевского, 135.

Отпечатано в типографии издательства
Саратовской государственной юридической академии.
410056, г. Саратов, ул. Вольская, 1.

ISBN 978-5-7924-1839-4

© Саратовская государственная
юридическая академия, 2022

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Спесивов Н.В. директор Института прокуратуры Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н., доцент.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Боярская Ю.Н. заместитель директора Института прокуратуры по научной работе Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н., доцент.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Ильгова Е.В. ректор Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н., профессор;

Белоусов С.А. проректор по научной работе, заведующий кафедрой теории государства и права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н.;

Гулягин А.Ю. прокурор Тамбовской области, д.ю.н.;

Акимова М.А. судья Двенадцатого арбитражного апелляционного суда, доцент кафедры международного права Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н.;

Гончаров М.В. директор Института прокуратуры Уральского государственного юридического университета, к.ю.н., доцент;

Кондрашин В.В. директор Саратовского межрегионального центра профессионального обучения прокурорских работников и федеральных государственных гражданских служащих;

Соколов А.Ю. директор Саратовского филиала Института государства и права Российской академии наук, заведующий кафедрой административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н, профессор.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Абанина Е.Н. профессор кафедры земельного и экологического права Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н., доцент;

Ананьева А.А. заведующий кафедрой гражданского права Российского государственного университета правосудия, д.ю.н.;

Амирбеков К.И. заведующий отделом научного обеспечения организации прокурорской деятельности НИИ Университета Прокуратуры РФ, государственный советник юстиции 3-го класса, д.ю.н.;

Афанасьев С.Ф. директор Института законодательства, заведующий кафедрой арбитражного процесса Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор, судья в отставке;

Балашова Е.Ю. профессор кафедры иностранных языков Саратовской государственной юридической академии, д.ф.н.;

Блинов А.Г. заведующий кафедрой уголовного и уголовно-исполнительного права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;

Богачева Е.А. заместитель директора Института прокуратуры по социальной работе Саратовской государственной юридической академии, к.п.н.;

Варыгин А.Н. заведующий кафедрой прокурорского надзора и криминологии Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н, профессор;

- Воротников А.А.** профессор кафедры теории государства и права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Ворошилова С.В.** профессор кафедры истории государства и права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Залужный А.Г.** профессор кафедры национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, д.ю.н., профессор, старший советник юстиции;
- Заметина Т.В.** заведующий кафедрой конституционного права имени профессора Исаака Ефимовича Фарбера Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Исаенкова О.В.** заведующий кафедрой гражданского процесса Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Ковалева Н.Н.** заведующий кафедрой информационного права и цифровых технологий Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Комбарова Е.В.** доцент кафедры конституционного права имени профессора Исаака Ефимовича Фарбера Саратовской государственной юридической академии, к.ю.н.;
- Коновалов И.Н.** профессор кафедры истории, политологии и социологии Саратовской государственной юридической академии, д.и.н., профессор;
- Лопашенко Н.А.** профессор кафедры уголовного и уголовно-исполнительного права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор, заслуженный юрист РФ;
- Манова Н.С.** заведующий кафедрой уголовного процесса Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Титов А.А.** доцент кафедры организационно-аналитического обеспечения деятельности и управления в органах прокуратуры Университета Прокуратуры РФ, к.ю.н., юрист 1 класса;
- Покачалова Е.В.** заведующий кафедрой финансового, банковского и таможенного права имени профессора Нины Ивановны Химичевой Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Пырков И.В.** профессор кафедры русского языка и культуры речи Саратовской государственной юридической академии, д.ф.н.;
- Радченко В.И.** профессор кафедры конституционного права имени профессора Исаака Ефимовича Фарбера Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н., профессор;
- Соловых С.Ж.** заведующий кафедрой гражданского права Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н.;
- Шапиро Л.Г.** заведующий кафедрой криминалистики Саратовской государственной юридической академии, д.ю.н.

СОДЕРЖАНИЕ

МАТЕРИАЛЫ I ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА: МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЙ АСПЕКТ»

- 8 Приветственное слово
Саратовского транспортного
прокурора, советника юстиции
П.В. Агуреева
- Доклады и выступления
на пленарном заседании**
- 13 **Ананьева А.А.**
О некоторых трендах развития
транспортного права
в эпоху цифровизации
- 17 **Диканова Т.А.**
О некоторых вопросах
правового регулирования
обеспечения безопасности
полетов
- 27 **Землин А.И.**
Актуальные вопросы
совершенствования системы
транспортного
законодательства
- 32 **Смирнова О.В.**
К вопросу о направлении
транспортными прокурорами
исковых заявлений
в интересах граждан
- 38 **Асташкина Е.Н.**
К вопросу о безопасности
на транспорте как одном
из приоритетов прокурорского
надзора
- 45 **Бажина М.А.**
Ответственность
профессиональных участников
транспортной деятельности
по договору перевозки грузов:
проблемные аспекты
в условиях цифровизации
- 50 **Белоусова Д.С.**
О некоторых проблемах
разрешительного регулирования
деятельности в сфере морского
и внутреннего водного
транспорта
- 56 **Боярская Ю.Н.,
Балабанов А.А.,
Филиппов С.А.**
It и аренда транспортных
средств
- 61 **Ересько П.В.,
Ракова А.А.**
Правовые аспекты
регулирования цифровых
видеоданных в рамках
транспортного
законодательства РФ
- 67 **Зайкова С.Н.**
Развитие законодательства
в области обеспечения
транспортной безопасности:
административно-правовой
аспект

71 Изотова В.Ф.,
Чайковский Д.С.
Правовые проблемы
цифровизации транспорта
в «умном» городе

76 Рукавишников С.М.
Рынок гражданского
самолетостроения
в Российской Федерации:
проблемы и перспективы

ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

78 Младенова Е.В.
Проблема разграничения
компетенции органов
федерального государственного
экологического контроля
(надзора)

86 Титов А.А.
Баланс прав гражданина
с интересами общества
и государства в правовом
регулировании деятельности
в сфере массовой информации

К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

92 Архипова Е.Ю.
Технико-юридический анализ
законодательства о коррупции

97 Грачева О.А.
Обеспечение национальной
безопасности страны
как приоритетное направление
деятельности органов
российской прокуратуры

103 Киримова Е.А.
Материалы круглого стола,
посвященного памяти
профессора Юрия Хамзатовича
Калмыкова

Шитов Д.Г.,
Ермолова О.С.,
Егорова А.Д.
108 Роль местного самоуправления
в правовом регулировании
и развитии спортивной сферы

114 Якушева С.Е.
Защита прав граждан
средствами прокурорского
надзора за исполнением
законодательства в сфере
функционирования воздушного
транспорта (на примере
деятельности саратовской
транспортной прокуратуры)

СОВРЕМЕННЫЕ ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

120 Балашова Е.Ю.
Корпус ООН:
терминологические проблемы
и методы аннотирования

127 Богачева Е.А.
Тактика взаимодействия
адвоката и свидетеля
в англоязычном судебном
субдискурсе

Взгляд молодых ученых

133 Мельникова О.В.
Государственно-правовое
принуждение:
теоретико-философский аспект

138 Пенжалиев З.Г.
Применение Вооруженных Сил
России на территории
иностранного государства
для защиты собственных
граждан

144 Рассказов А.А.
Увольнение под принуждением

149 **Тюлякова С.А.**
Трансформация
цивилистических отношений
в эпоху развития технологий
искусственного интеллекта

152 **Фаисханов Р.Р.**
К вопросу о сроках
возникновения права граждан
на повторное обращение
за получением лицензии
на приобретение гражданского
оружия

158 **Фомиченко С.В.**
Объект административных
правонарушений в области
деятельности саморегулируемых
организаций



Уважаемые участники конференции!

В рамках I Всероссийской научно-практической конференции «Тенденции развития транспортного законодательства: междисциплинарный аспект» мы обсудим актуальный как для нас – надзорного органа, так и для научной среды вопрос развития транспортного законодательства в Российской Федерации и проблемы его применения.

В своем докладе я остановлюсь на проблемах применения транспортного законодательства, с которыми мы сталкиваемся в ходе осуществления надзора за исполнением законов на транспорте.

Отмечу, что в Российской Федерации транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Как следствие, складывающиеся в процессе транспортной деятельности разнообразные общественные отношения имеют огромное значение как для государства в целом, так и для отдельных потребителей транспортных услуг и работ. В связи с этим данные отношения нуждаются в эффективном государственном регулировании, которое обеспечивается за счет создания разветвленной системы норм права, учитывающих и регламентирующих все аспекты и специфику функционирования транспорта.

Таким образом, транспортное законодательство по своей природе – это совокупность норм права, регулирующих вопросы деятельности транспорта, в том числе прав и свобод граждан в рассматриваемой сфере правоотношений.

В числе значимых усилий законодателя, направленных на совершенствование различных аспектов правового регулирования общественных отношений, складывающихся в транспортной сфере деятельности, нужно особо отметить принятие Федерального закона «О транспортной безопасности», необходимость в котором остро назрела в связи с участившимися террористическими актами на транспорте, а также Федеральных законов «О морских портах Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта», Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта, которые урегулировали отношения, возникающие при осуществлении различных видов деятельности в морских и речных портах, на железнодорожном транспорте, и Федерального закона «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними», закрепившего общий порядок государственной регистрации прав на воздушные суда и особенности государственной регистрации отдельных видов прав на воздушные суда.

Однако, несмотря на стремление законодателя к совершенствованию транспортно-правового регулирования, транспортная отрасль России по-прежнему имеет

ряд проблем, препятствующих ее развитию и эффективному функционированию. К указанным проблемам можно отнести недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения; недостаточное качество транспортных услуг; низкий уровень транспортной безопасности; усиление негативного влияния транспорта на экологию.

В связи с этим, переходя к проблемным вопросам, я затрону сферу железнодорожного, воздушного и водного транспорта, поскольку автомобильный транспорт не относится к компетенции транспортных прокуратур.

Применительно к деятельности Саратовской транспортной прокуратуры отмечу, что в число поднадзорных прокуратуре объектов входят: инфраструктура железнодорожного транспорта, в том числе 2 железнодорожных вокзала, более 250 пассажирских платформ, 2950 км железной дороги, аэропорт «Гагарин», места посадки пассажиров внутреннего водного транспорта, более 39 000 единиц маломерного флота, образовательные и иные социальные учреждения транспорта.

Вопросы, относящиеся к надзору транспортных прокуратур, многогранны: это и безопасность движения, транспортная безопасность и защита социальных и иных прав граждан.

Поэтому, говоря о развитии транспортного законодательства, мы должны понимать, что это не только безопасность движения транспорта, но и вопросы соблюдения прав пассажиров, обеспечения доступности объектов транспорта.

И в данных вопросах возникает ряд проблем.

Железнодорожный транспорт – крупнейшая отрасль в Российской Федерации, задействованная в перевозке грузов и пассажиров.

Вопросы деятельности железнодорожного транспорта урегулированы Федеральными законами от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», нормативными правовыми актами Правительства РФ, Минтранса России и актами ОАО «РЖД».

Продолжает действовать ряд нормативных актов МПС России, прекратившего существование 18 лет назад (09.03.2004).

В значительной части имеющейся сферы правоотношений, возникающих в области железнодорожного транспорта, урегулированы, однако имеются и явные пробелы.

Так, отсутствуют федеральные нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы обустройства пассажирских железнодорожных платформ. Данный вопрос поверх-

носно охватывается внутренними актами РЖД. Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.12.2010 № 2705р ввело в действие Требования к пассажирским платформам по обеспечению безопасности граждан, согласно которым оснащение объектов средствами доступности для инвалидов осуществляется только в рамках реконструкции платформ, а предусмотренное разумное их приспособление не во всех случаях отвечает интересам инвалидов.

Проводимые прокуратурой проверки показывают, что в значительной степени пассажирские платформы не соответствуют предъявляемым требованиям, а проведение их реконструкции или капитального ремонта в ближайшее время не предвидится.

Возникает обоснованный вопрос, как быть пассажирам и жителям населенных пунктов, где железная дорога разделяет их на две части. Ждать в инвалидном кресле реконструкции? Вопрос!

Аналогичная ситуация складывается с вопросами оснащения пешеходных переходов через железнодорожные пути. На сегодняшний день отсутствует нормативный акт, возлагающий на владельца объекта инфраструктуры либо орган местного самоуправления обязанность по их обустройству и определению мест, где возможно обустроить новые переходы.

Ранее указанный вопрос регламентировался распоряжением ОАО «РЖД» от 23.12.2009 № 2655р «Об утверждении технических требований «Пешеходные переходы через железнодорожные пути», которое утратило силу в декабре 2018 года. Новый нормативный акт не принят. Имеющиеся Свод правил «Пересечения железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями» и Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» данные вопросы не регламентируют.

В итоге, как отмечалось выше, жители населенных пунктов, разделенных железной дорогой, не имеют возможности безопасно и, более того, не нарушая закон, перейти железнодорожные пути, а принимаемые прокурором меры не находят своей поддержки в судебном сообществе.

И данные примеры не единичны. Как следствие, применение принятых коммерческой организацией – ОАО «РЖД» нормативных документов не позволяет в достаточной степени урегулировать имеющиеся правоотношения и тем более принять меры к понуждению владельца инфраструктуры обеспечить соблюдение прав граждан, в том числе путем привлечения его к административной ответственности.

Немало вопросов применения законодательства возникает и в области водного транспорта.

Как показывает практика, отсутствует единообразный подход к урегулированию вопросов эксплуатации плавучих объектов.

Приведу пару примеров.

Применительно к речному транспорту данный вопрос регламентируется Кодексом внутреннего водного транспорта, в соответствии с которым плавучие сооружения подлежат постановке на учет в администрации бассейна и обязательной классификации. Но указанные требования распространяются исключительно на объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях, но не на плавучие объекты, расположенные за пределами путей, в том числе эксплуатируемые в коммерческих целях, что фактически уводит их из поля зрения контрольно-надзорных органов и создает предпосылки для возникновения угроз жизни и здоровью граждан.

Пассажирские перевозки – еще один проблемный вопрос.

С 2012 года требования к соискателям лицензии на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом изменялись дважды. В 2021 году требование к количеству предъявляемых для получения лицензии документов существенно снижено. То есть законодатель не-

много упростил процедуру получения лицензии.

Однако, если непосредственно с самим флотом картина понятна и регламентирована, не решенным остается вопрос перевозки пассажиров на так называемых буксируемых устройствах.

По своей природе такая деятельность является перевозкой, однако законодательно не урегулирована, что порождает отсутствие единообразной практики в данном вопросе.

На воздушном транспорте в недостаточной степени остается урегулированной сфера эксплуатации сверхлегких воздушных судов. Так, согласно ст. 33 Воздушного кодекса РФ, гражданские суда с массой конструкции менее 115 килограммов не подлежат регистрации.

Порядок проверки массы конструкции такой категории воздушных судов не регламентирован,

а органы воздушного движения не уполномочены проверять данные о массе воздушного судна при даче разрешения на использование воздушного пространства.

Соответственно, учет и контроль за эксплуатацией указанных воздушных судов фактически не осуществляется, что негативно сказывается на обеспечении безопасности полетов и развитии гражданской авиации. С подобной ситуацией мы столкнулись при проведении проверки по факту жесткой посадки сверхлегкого гидроплана в г. Энгельсе.

И подобные примеры не единичны. Полагаю, что в сегодняшних реалиях транспортное законодательство продолжит свое развитие и совершенствование, в том числе с помощью правоприменителей и научного сообщества.

Благодарю за внимание!

П.В. АГУРЕЕВ,
Саратовский транспортный прокурор,
советник юстиции

ДОКЛАДЫ И ВЫСТУПЛЕНИЯ НА ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ

Ананьева
Анна Анатольевна,
доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой гражданского права
Российского государственного университета
правосудия (Москва)

О НЕКОТОРЫХ ТРЕНДАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В ЭПОХУ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Повсеместное внедрение цифровых технологий, безусловно, не могло обойти стороной и транспортную сферу. Как и в других областях человеческой жизни, в транспортной области стремительно появляются новые цифровые технологии и сервисы, которые не только изменяют транспортную инфраструктуру, логистические решения, механизмы взаимодействия перевозчиков, пользователей транспорта и иных лиц, технические решения и т.д., но и требуют новых подходов в правовом регулировании транспортных отношений. Разработка таких новых подходов – ключевое условие внедрения и использования таких цифровых решений.

В связи с продолжающейся цифровизацией в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года¹ обозначено достаточно много специфических задач, в том числе создание электронных навигационных карт внутренних водных путей, внедрение электронных товарных на-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

кладных и электронных пломб, ввод в промышленную эксплуатацию Государственной автоматизированной информационной системы ЭРА-ГЛОНАСС, развитие цифровых систем оплаты проезда на городском транспорте, развитие информационных технологий, в первую очередь для повышения эффективности взаимодействия с пользователями (мобильность как услуга, информирование, цифровизация документооборота), повышение уровня технологического развития транспортного комплекса, в том числе уровня цифровизации пассажирских и грузовых перевозок). Безусловно, некоторые из них сопряжены и с появлением беспилотных транспортных средств. В частности, в Стратегии говорится о необходимости разработки стандартов систем управления автономными дронами и внедрении необходимых технологий для их использования.

Внедрение высокоавтоматизированного, в том числе беспилотного транспорта, безусловно, является одним из важнейших элементов всеобщей цифровизации. При этом применение технологий автоматического управления призвано сделать транспорт более безопасным, экономичным, быстрым и комфортным. Тем не менее, к сожалению, нельзя игнорировать и те риски, с которыми сопряжено внедрение такого беспилотного транспорта.

В частности, подобные риски обусловлены наличием уязвимостей программного обеспечения и каналов связи, недостаточной проработанностью использования систем больших данных для потребностей автоматизированного управления и другими причинами.

Отрадно, что в российском законодательстве уже появились некоторые предпосылки для будущего регулирования использования беспилотного транспорта. В первую очередь это касается воздушного законодательства. Так, в 2016 г. в ВК РФ появились первые нормы, посвященные беспилотникам, а порядок использования воздушного пространства Российской Федерации беспилотными воздушными судами регулируется Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации¹. Правила, помимо прочего, предусматривают установление временного и местного режимов использования воздушного пространства беспилотным воздушным судном, а также кратковременные ограничения в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты беспилотных воздушных судов. Такие же

¹ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.06.2021) (в ред. от 02.12.2020) // СПС «КонсультантПлюс».

возможности устанавливаются Федеральным законом от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации».

На данный момент в нашей стране действует несколько подобных экспериментальных правовых режимов, в том числе в Томской области¹, Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе². Планируется создание подобных зон и в других регионах, например в Белгородской области, где впервые в России предполагается создать экспериментальную зону аэромобильности, адаптированную к движению аэротакси, предназначенного для перевозки пассажиров³.

В отличие от ВК РФ, Устав автомобильного транспорта и го-

родского наземного электрического транспорта, к сожалению, пока не содержит специальных норм, посвященных беспилотным автомобилям. Тем не менее основы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах были заложены Концепцией обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования⁴. В Концепции говорится о необходимости разработать и принять нормативные правовые акты, обеспечивающие применение беспилотных технологий управления транспортными средствами на участках дорог общего пользования.

Учитывая все возможные риски, крайне важно в первую очередь сформировать правовые основы безопасного использования беспилотных технологий. В связи с этим предлагается использовать дистанционное диспетчерское управление движением таких беспилотников, при котором внешний диспетчер (оператор) осуществлял бы мониторинг за движением беспилотных транспортных средств посредством удаленного доступа, в случае необ-

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 24.03.2022 № 458 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области» // СПС «КонсультантПлюс».

² См.: Постановление Правительства РФ от 24.03.2022 № 462 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе».

³ См.: Сайт «Государство. Бизнес. Технологии». URL: <https://www.tadviser.ru>

⁴ См.: Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

ходимости имел возможность оперативно вмешаться в управление. Представляется, что такое управление могло бы осуществляться и на договорной основе, например с помощью договоров на оказание услуг по управлению движением (перевозочным процессом).

В проекте федерального закона № 02/04/06-21/00116763 «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», внесенного на рассмотрение в ГД РФ Министерством транспорта РФ 8 июня 2021 г.¹, в целом заложены основы подобного дистанционного управления, в частности дано понятие оператора высокоавтоматизированного транспортного средства, под которым понимается физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства, осуществляющее мониторинг за его движением посредством удаленного доступа, имеющее возможность дистанционного вмешательства в стратегическое управ-

ление высокоавтоматизированным транспортным средством, а также обладающее знаниями по дистанционному вмешательству в функционирование указанных транспортных средств. В то же время законопроект говорит лишь об операторе конкретного беспилотника, но можно выразить уверенность, что подобное управление может осуществляться группой беспилотников и специализированными диспетчерскими центрами на договорной основе.

Не менее важной проблемой цифровизации транспортной сферы является обеспечение безопасного использования биометрических данных при оплате перевозки, а также иных систем больших данных, в том числе в транспортной логистике, при обмене электронными документами и т.д.

Подводя итог, хотелось бы подчеркнуть, что лишь высокий уровень цифровизации и внедрения новых технологий на транспорте смогут обеспечить долгосрочное инновационное развитие транспортного комплекса, а это возможно лишь при условии создания для этого качественной правовой основы.

¹ См.: Федеральный сайт проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/projects#search=%D0%9E%20%D0%B2%D1%8B%D1%81%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B7%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%8B%D1%85%20%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0%D1%85&npa=116763>

*Диканова
Татьяна Александровна,*
доктор юридических наук, заведующий отделом НИИ
Университета прокуратуры Российской Федерации,
почетный работник прокуратуры

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Нельзя не признать, что комплекс проблем, связанных с обеспечением безопасности полетов, после введения антироссийских санкций в связи со спецоперацией на Украине существенно изменился. Однако придется решать не только проблемы постсанкционные, но и существовавшие до них.

Как известно, в 2021 г. утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р). В транспортные уставы и кодексы внесены изменения, связанные с реформой контроля, использованием беспилотных транспортных средств, обеспечением транспортной безопасности. Приняты новые положения о государственном федеральном контроле на транспорте, перечень нормативных правовых актов (НПА), содержащих обязательные требования. Основное внимание было обращено на вопросы безопасности, в том числе в гражданской авиации (ГА).

Вместе с тем в 2021 г. ситуация в сфере обеспечения безопасности полетов оставляла желать лучшего, установлен «мировой рекорд» по авиакатастрофам [1] – 31, более 100 погибших¹. За последние 5 лет годовые данные числа погибших в катастрофах относительно числа перевезенных пассажиров в России в 100 с лишним раз хуже, чем в США. При этом в США ежегодно пе-

¹ См.: Россию назвали «страной падающих самолетов»: 31 авиакатастрофа за 2021 год // Красная линия. URL: <https://www.rline.tv/news/2021-12-12-rossiyu-nazvali-stranoy-padayushchikh-samoletov-31-aviakatastrofa>-(дата обращения 25.02.2021).

ревозят в 10 раз больше пассажиров. В 2021 г. безопасность полетов в России стала худшей в мире: все катастрофы с воздушными судами (ВС), сертифицированными на перевозку 14 и более человек, в Европейском и Североатлантическом регионах ИКАО произошли в России. Это 40 % от общего числа катастроф с человеческими жертвами. В Азиатском регионе – 20 %, Африканском – 30 %, Североамериканском – 10 %¹.

К основным причинам происшествий на воздушном транспорте относятся невыполнение правил полетов и эксплуатации ВС и технические неисправности, включая отказ двигателей.

Проверки, проведенные органами контроля и прокуратуры, показали наличие системных проблем в ГА. Государственная программа безопасности полетов (утв. распоряжением Правительства РФ от 06.05.2008 № 641-р) со сроком исполнения до 2015 г. в полном объеме не реализована; повышение уровня безопасности в 2–2,5 раза не достигнуто. Новая программа, соответствующая требованиям ИКАО, не внедрена. Не разработан ряд авиационных правил (порядок

¹ См.: Когда перестанут падать самолеты. URL: https://rg.ru/2022/01/05/pochemu-padaют-samolety-v-rossii-glavnye-prichiny.html?fbclid=IwAR2_iZGMurzkJtniqkQwLwu251mv8UppZuow0R8Eyh_l5PU-j02Bm_Z66TM (дата обращения: 25.02.2021).

сертификации радиотехнического и другого оборудования; состав и регламент предоставления информации о состоянии и эксплуатации авиатехники; процедура аккредитации органов по сертификации, правила выполнения отдельных видов авиаработ и др.). В связи с отменой действовавших ранее актов остаются без правового регулирования вопросы организации орнитологического обеспечения полетов. Отсутствовал контроль российских авиационных властей за техническим состоянием эксплуатируемых российскими перевозчиками ВС иностранной регистрации. Длительное время Росавиация не принимала мер к сертификации свыше 1 тыс. изменений типовой конструкции таких самолетов. При проведении процедур подтверждения летной годности агентством игнорировались факты их технического обслуживания организациями и лицами, не имеющими на то полномочий. Ряд разработчиков и изготовителей авиатехники осуществляли деятельность без необходимых документов. Эти нарушения будут представлять еще большую опасность в пост-санкционный период.

На наш взгляд, важнейший фактор, негативно сказавшийся на безопасности полетов, – многолетняя волокита с решением вопроса о едином органе, ответственном за обеспечение безопасности. Про-

должается борьба между Международным авиационным комитетом (МАК), который является исполнительным органом межгосударственного Совета по авиации и использованию воздушного пространства СНГ (образован в 1991 г. государствами бывшего СССР для координации деятельности в области гражданской авиации и использования воздушного пространства в уголовных расследованиях), и Росавиацией. В результате, в России отсутствует система расследования авиакатастроф со всеми вытекающими отсюда последствиями, включая предупреждение АС.

Вопрос имеет длинную историю и связан с неоднократным и часто непродуманным реформированием системы управления ГА. Согласно п. 3 ст. 96 Воздушного кодекса РФ, расследования, классификация и учет АП или инцидентов осуществляются органами, на которые возложены эти полномочия в гражданской, государственной или экспериментальной авиации. Ими определены: Росавиа¹, Минобороны²,

Минпромторг³. Утверждены правила расследования⁴. Согласно Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (утв. постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609), полномочия и ответственность в области расследования АП с гражданскими ВС возложены на МАК (п. 1.1.7 Правил). Вместе с тем полномочным федеральным органом регулирования деятельности в области ГА, в компетенцию которого входит участие в расследовании АП, а также организация и проведение расследования авиационных инцидентов, является Федеральная

cons_doc_LAW_48879/? (дата обращения: 24.02.2021).

Минобороны в качестве органа в области обороны осуществляет расследование, классификацию и учет авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации (ст. 7 п. 7).

³ См.: Постановление Правительства РФ от 05.06.2008 № 438 «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_77477/ (дата обращения: 24.02.2021).

⁴ См.: Постановление Правительства РФ от 02.12.1999 № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» (в ред. от 29.12.2020) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_25307/; Постановление Правительства РФ от 04.04.2000 № 303 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_26859/ (дата обращения: 25.02.2021).

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48723/ (дата обращения: 20.02.2021) (подп. 6.6 введен Постановлением Правительства РФ от 23.06.2008 № 4).

² См.: Указ Президента РФ от 16.08.2004 № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/document/>

авиационная служба – ФАС России (п. 1.1.8 Правил). Право разъяснения по вопросам применения Правил предоставляется МАК и ФАС (п. 1.1.11 Правил).

Новая редакция названного Постановления вышла 29 декабря 2020 г. Удивляет факт невнесения в документ элементарных исправлений. Так, ФАС давно не существует. Сначала этот орган был преобразован в Федеральную службу воздушного транспорта России (ФСВТ). Затем Постановлением Правительства РФ от 25.07.2000 № 560 ФСВТ была упразднена. Правительство согласилось с предложениями Минтранса о формировании в этом Министерстве из подразделений, осуществляющих специальные функции отраслевого управления, соответствующих отраслевых блоков, в том числе государственной службы ГА. В Министерстве «образуются по отраслевым блокам в сфере авиационного ... транспорта советы, персональный состав и положения о которых утверждаются Минтрансом». Минтрансу были переданы территориальные органы упраздненной ФСВТ, представительство России при ИКАО, а также организации, ранее находящиеся в ведении ФСВТ. Следующая реформа проведена Указом Президента РФ от 20.05.2004 № 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной

власти». Создана система управления: Минтранс, Ространснадзор, Федеральное агентство воздушного транспорта – Росавиация.

Первоначально основным органом, ответственным за обеспечение безопасности полетов, был МАК. Впоследствии Минтранс пришел к выводу, что после создания в странах СНГ национального воздушного законодательства соглашение 1991 г. о создании МАК устарело. В 2015 г. Росавиации переданы функции по сертификации гражданских самолетов, авиадвигателей, воздушных винтов и бортового оборудования гражданских самолетов; признанию одобрений летной годности и испытаний в части воздействия на окружающую среду¹. В 2017 г. Минтранс согласился с предложением Росавиации о передаче агентству от МАК функции по проведению переговоров и заключению международных договоров в области сертификации авиационной техники (договоры нужны для продвижения российской авиатехники на зарубежные рынки). Потребовалось перезаключение всех ранее подписанных международных договоров в области летной годности, сертификации, валидации, взаимного признания сертификатов.

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 28.11.2015 № 1283 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_189748/? (дата обращения: 25.02.2021).

Росавиация должна была доказать, что российская система сертификации соответствует международным стандартам, подготовиться к проверкам действующих правил, системы документации, персонального состава специалистов по сертификации и т.д. МАК затрачивал 4–5 лет на каждое соглашение.

Попытка очередной реформы – Распоряжение Правительства РФ от 10.10.2018 № 2175-р, которым одобрен проект Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Бюро – международная организация с международной правосубъектностью, функциями, прежде выполняемыми МАК, и даже более широкими (расследование серьезных инцидентов), формируется из специалистов из государств – членов Евразийского экономического союза. К Соглашению могли присоединиться другие страны СНГ. Предполагалась передача функций МАК по сертификации ВС, двигателей и аэродромов – Минтрансу, Минпромторгу и Росавиации.

Бюро не создано. И МАК, и Росавиация продолжают споры о полномочиях. Росавиация занята подписанием вышеуказанных международных соглашений. Например, в 2021 г. подписаны Меморандум о взаимопонимании

между Росавиацией и Национальным институтом гражданской авиации Боливарианской Республики Венесуэла, а также Рабочее соглашение между Росавиацией и Национальным институтом гражданской авиации этой республики в области летной годности. Конечно, со странами, присоединившимися к антироссийским санкциям, вопрос о соглашениях пока закрыт, но есть и другие страны. Представители МАК критикуют деятельность Росавиации: такие соглашения должен подписывать Минтранс, а не Росавиация (вопрос обсуждался, и мнения разделились, однако отмечалось отсутствие в Минтрансе специалистов, способных их подготовить). МАК считает заключенные Росавиацией соглашения «декларативными», не предусматривающими процедуры реализации соглашений, а значит «мертворожденными»¹. По мнению МАК, передача полномочий Росавиации привела к дезавуированию проведенной ранее работы. В качестве примера МАК приводит Соглашение между правительствами США и РФ от 02.09.1998 г. о повышении безопасности полетов. С российской стороны ответственными были Авиарегистр МАК и Росавиация. По утверждению МАК, свои обязательства коми-

¹ См.: Полет на подрезанных крыльях // Версия. URL: <https://versia.ru/mezhdunarodnaya-deyatelnost-rosaviacii-ostavlyayet-zhelat-luchshego> (дата обращения: 25.02.2021).

тет выполнил, а Росавиация – нет. В результате и в связи с передачей полномочий Росавиации, соглашение с Правительством США перестало действовать. Критика связана и с неготовностью Росавиации к выполнению функции сертификации: агентство не располагает необходимыми кадрами (специалисты МАК отказались переходить на работу в Росавиацию) и оборудованием. Росавиация, в свою очередь, критикует МАК¹. Авиастроительные холдинги ГК «Ростех» в нарушение законодательства не прекращают и даже расширяют сотрудничество в вопросе сертификации авиатехники с Авиарегистром МАК².

Отсутствует необходимая нормативная правовая база и должный контроль за работой авиации общего назначения (АОН) при высоком уровне ее аварийности. Данный вид авиации появился в ВК РФ в 1997 г., а интенсивный рост ее полетов начался в 2006 г. По данным Росавиации, если в 1997–2005 гг. произошло лишь два АП с ВС АОН, то с 2006 г. по ноябрь 2020 г. – 296, 57 % из которых закончились катастрофами – 304 погибших. В насто-

ящее время такие АП происходят в среднем раз в две недели, чаще всего при невыполнении правил безопасности полетов, в том числе при попытке выполнить фигуры сложного или высшего пилотажа, а также из-за установки на ВС контрафактных изделий и агрегатов. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения регулируют федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Минтранса России от 18.06.2003 № 147 (ФАП АОН).

В соответствии с п. 4 ст. 61 ВК РФ требования ФАП АОН не распространяются на лиц, использующих легкие либо сверхлегкие гражданские ВС, и использование этих ВС не требует свидетельства эксплуатанта или приравненного к нему документа. В основном это суда иностранного производства и единичные экземпляры ВС. В соответствующем Реестре на конец 2020 г. этих единичных экземпляров зарегистрировано 3058; срок действия сертификатов летной годности истек у 35 % таких ВС, а у 37 % – сертификаты вообще не оформлялись. При этом Росавиация вправе контролировать только лиц, имеющих свидетельство эксплуатанта АОН, а нарушители, как правило, его не имеют. В АОН на 01.12.2020 г. из 24 АП в 23 слу-

¹ См.: Двойные стандарты Росавиации и МАКа? // Сайт «Форумавиа.ру». URL: <https://www.forumavia.ru/t/201826/> (дата обращения: 25.02.2021).

² См.: Новые санкции ЕС слабо повлияют на нефтяной сектор и авиацию // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/02/25/911042-sanktsii-neftyanoi-sektor-aviatsiyu> (дата обращения: 25.02.2021).

чаях свидетельства летной годности отсутствовали; в 2019 г. из 21 – 20. В 2020 г. в 58 % АП с ВС АОН отсутствовал сертификат летной годности или истек срок его действия (в 2019 г. – 57 %), или полет выполнялся без уведомления органов ОВД (в 2019 г. – 71 %).

К недостаткам законодательства, влияющим на безопасность полетов, относится и предоставленная возможность регистрации ВС за рубежом. По данным Russian Aviation Insider, в 2017 г. из 743 ВС иностранного производства только 133 зарегистрированы в России. Весь парк Boeing и Airbus Аэрофлота зарегистрирован на Бермудских островах, в Ирландии и т.д.¹ Называются причины такой регистрации: российские компании не собственники ВС, а лизингополучатели, регистрируют ВС по месту нахождения лизингодателей; лизингодатели не регистрируют ВС в России из-за «сомнительных норм летной годности»: расхождений между нормами в России и – США и ЕС; из-за беспокойства по поводу политического климата в России.

Из-за регистрации ВС за рубежом Росавиация не может осуществлять должный контроль за соблю-

¹ См.: Почему самолёты Аэрофлота зарегистрированы на Бермудах? // Платформа Яндекс Дзен. URL: <https://zen.yandex.ru/media/aviaoboz/pochemu-samolety-aeroflota-zaregistrirovany-na-bermudah-5fcb86440a45> (дата обращения: 25.02.2021).

дением норм летной годности, за это отвечает страна регистрации; лизинговые платежи российских компаний (около 3 млрд дол. США в год) проходят через иностранные юрисдикции.

В последние годы предприняты шаги к регистрации ВС в России. Изменились правила обложения НДС операций по продаже гражданских ВС, работ и услуг по их строительству, а также по передаче по договорам лизинга (подп. 15, 16, 17 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ). С 01.01.2020 для этих операций действует нулевая ставка по НДС. Для применения льготы ВС должны зарегистрироваться в российском Государственном реестре. Предлагается установить запрет на регистрацию ВС за рубежом. Это и позиция Росавиации. По-видимому, в связи с антироссийскими санкциями запрет будет введен.

Необходимость совершенствования вышеуказанного законодательства – это лишь часть проблем, решить другие будет значительно сложнее. Еще до санкций финансовое состояние авиапредприятий из-за коронавируса и ограничения полетов ухудшилось. Незначительно, но все же сократилась численность пилотов². Госкорпорация ОрВД потеряла 60 % доходов, и в 2021 г. принята программа «оптимизации

² См.: Новости. URL: <https://news.mail.ru/incident/49563521/> (дата обращения: 25.02.2021).

численности персонала», сокращен фонд оплаты труда авиадиспетчеров на 10 %. Предлагалось повышение на 5–10 % с марта 2022 г. ставок сборов с авиакомпаний за аэронавигационное обслуживание, что, однако, по мнению специалистов, не решило бы проблемы: ежемесячно потери составляют около 2 млрд руб. «Оптимизация» – это увольнение специалистов, на подготовку которых уходит от 5 до 10 лет.

Понятно, что ситуация в ГА в связи с санкциями стала принципиально иной. Санкции включают 1) запреты продажи ВС российским эксплуатантам и передачи их в лизинг, причем не только по новым, но и ранее заключенным сделкам, что требует возврата ВС лизингодателям в ближайшее время; 2) прекращение оказания услуг (включая запрет на поставку компонентов) для технического обслуживания и ремонта; 3) запрет в сфере страхования, что исключает перестрахование за рубежом и лишает большинство российских перевозчиков страхового покрытия, без чего нельзя совершать авиарейсы. Возможно аналогичные санкции примут США относительно Боингов, однако многие компоненты этих ВС европейские, что уже создает проблемы. Практически весь парк магистральных самолётов российских авиакомпаний должен быть выведен из эксплуатации. Так, по данным

группы «Аэрофлот» на 30.09.2021 г. в их парке 352 ВС, из них лишь 67 российские Суперджеты. Российскими эти ВС, как и МС-21-300, можно назвать весьма условно: отдельные комплектующие и целые системы – иностранного производства. У «Уральских авиалиний» – 54 ВС, отечественной техники нет. И так далее.

В настоящее время уже обсуждаются варианты решения новых проблем. Очевидно, в целях сохранения ГА в условиях санкций требуется разработка новой транспортной политики, и не только авиационной, поскольку придется переводить перевозки на другие виды транспорта; нужно решить вопрос о приоритетах в ГА, на какие типы ВС России ориентироваться и в каком количестве они нужны. Создать парк самолетов российского производства возможно только через годы. Вместе с тем ВС, которыми располагает Россия сейчас, не смогут долго летать¹, и, по-видимому, этот парк будет переориентирован на внутренние авиарейсы, останется часть международного авиасообщения. Полеты на иностранные курорты и в страны, поддержавшие санкции, вряд ли будут поддерживаться Правительством России, и закрытие воз-

¹ См.: Санкции против российской авиации поднимут цены на полеты. Но в ограничениях есть и плюс // Новостной канал 360. URL: <https://360tv.ru/news/tekst/sanktsii-protiv-rossijskoj-aviatsii/> (дата обращения: 25.02.2021).

душного пространства ряда стран для российских авиакомпаний уже не актуально. Полеты в Калининград будут выполняться по новому, более протяженному (примерно в 1,5 раза) маршруту, авиасообщение здесь будет наращиваться.

Специалисты обсуждают, следует ли создавать систему поддержания летной годности иностранных ВС, специальную лизинговую компанию с передачей ей этих ВС (скорее всего они не будут возвращены лизингодателям). Вопрос о страховании потребует бюджетного финансирования. Общее мнение сводится к необходимости: нормативного регулирования работы ГА в новых условиях; наделения российских компаний новыми полномочиями по диагностике и восстановительному ремонту; передачи российскими авиационными властями авторского сопровождения ВС иностранного производства российским организациям и компаниям (ГосНИИ ГА и др.); выдачи разрешений организациям на выполнение ремонтных и сервисных работ; замены подготовки персонала для ВС иностранного производства в европейских центрах на российские учебные центры либо в странах, не поддерживающих антироссийские санкции. Отмечается также необходимость формировать и новые цепочки поставок комплектующих ВС иностранного произ-

водства¹. Должен быть проработан вопрос о создании единой государственной авиакомпании.

Очевидно, что в новых условиях должен быть усилен контроль в сфере обеспечения безопасности на транспорте; решен вопрос о едином органе, отвечающем за это обеспечение. По-видимому, это – Росавиация. Поскольку в настоящее время выделены значительные финансовые средства на доработку Суперджета, следует усилить контроль за целевым их использованием. Как показали проверки Счетной палаты в Росавтодоре, выделенные на научные разработки новых технологий и материалов бюджетные средства фактически были потрачены на методические рекомендации, за новые выдавались еще советские проекты. Никаких новых технологий и материалов создано не было. Между тем Росавтодор и его партнеры получили 3,6 млрд рублей из бюджета. Проверки Счетной палаты показывают систематическое невыполнение программ развития транспорта. В 98 % контрактов Минпромторга, заключенных в рамках федеральной целевой программы развития ГА, допущены нарушения законодательства о госзакупках. Подобное не должно повторяться. Сле-

¹ См.: Новые санкции ЕС слабо повлияют на нефтяной сектор и авиацию // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/02/25/911042-sanktsii-neftyanoi-sektor-aviatsiyu> (дата обращения: 25.02.2022).

дует отказаться от либерального отношения к невыполнению планов и экономическим правонарушениям, привлекать к административной ответственности юридическое лицо, а физических и должностных лиц – к уголовной; полностью возмещать причиненный государству ущерб, а для этого разыскивать имущество виновных лиц, накладывать на него арест, принимать меры

к обеспечению конфискации. Необходимо пересмотреть правовые основы привлечения к уголовной ответственности экономических преступников, поскольку в настоящее время они фактически остаются безнаказанными. Нужно усилить контроль за научными разработками, предупреждать нарушения, а не фиксировать уже содеянное.

Библиографический список

1. Семенченко И. Страна падающих самолетов. URL: <https://vpk-news.ru/articles/64966> (дата обращения: 17.01.2021).

*Землин
Александр Игоревич,*
доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Транспортное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ),
заслуженный деятель науки РФ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Неоднократно отмечаемая исследователями исключительная важность оптимального функционирования транспортной отрасли для российской экономики, национальной безопасности государства детерминируют особую значимость обеспечения транспортной безопасности, нормальной эксплуатации транспорта в любых условиях. В связи с этим очевидна необходимость научного исследования правового регулирования организации и функционирования транспортной системы России.

Вопросы научного исследования системы правового обеспечения функционирования транспортной системы predetermined тем обстоятельством, что в транспортном праве накоплен впечатляющий массив нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, относятся: ГК РФ; Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ и др. Таким образом, следует согласиться с авторами, констатирующими, что имеется значительная группа правовых актов, образующих в совокупности институционально обособленный блок

транспортного законодательства [1, с. 246].

При этом немаловажной особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые публичным правом, и имущественные отношения, регулируемые правом частным [2, с. 7].

Комплексный характер правового регулирования транспортных отношений влечет за собой дополнительные трудности как правоприменения, так и научного осмысления природы, методов и порядка регулирования разнородных по характеру отношений, которые возникают в процессе взаимодействия субъектов транспортной деятельности. Особенно это очевидно тогда, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их существенных особенностей.

Общая цель объединения в системе транспортного права системно упорядоченных научных представлений о совершенствовании и применении норм различных отраслей права: гражданского, административного, трудового, земельного и других в целях регулирования отношений в сфере транспорта [3, с. 17] состоит в обеспечении возможности комплексного исследования правовых явлений и процессов.

Говоря о систематизации научных знаний в области правового ре-

гулирования транспортной системы страны, особо следует подчеркнуть в качестве первоочередной задачи установление общепринятой и легализованной системы правовых понятий и категорий, используемых в транспортно-правовой науке и транспортном законодательстве.

В первую очередь речь должна идти о единообразном понимании терминов, используемых для определения отношений, возникающих в процессе управления транспортным комплексом государства, обеспечения транспортной безопасности, охраны окружающей среды при эксплуатации транспорта как источника повышенной опасности.

В связи с этим обоснованно отмечается, что террористические и диверсионные акции (угон или захват транспортных средств – воздушных, морских и речных судов, автотранспорта, железнодорожного подвижного состава; взрывы в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, портах, на транспортных средствах, на гидротехнических сооружениях и др.) по частоте проявлений и тяжким последствиям находятся на втором месте после чрезвычайных происшествий, вызванных техническим состоянием транспортных систем, но на первом по общественному реагированию [4, с. 38].

Результаты формально-догматического анализа норм российского законодательства в интере-

сующей нас сфере с очевидностью свидетельствуют о том, что при определении правовых явлений и юридически значимых процессов используется ряд понятий, состоящих в отношении родовидовой зависимости, имеющих различные смысловые значения, не всегда позволяющие четко определить степень их соответствия друг другу, отграничить по содержанию.

Так, в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» транспортная безопасность понимается как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В то же время указом Президента Российской Федерации легализовано понятие «комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте»¹. При этом, согласно определению, содержащемуся в первой редакции Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте², под безопасностью населения на транспорте понималось «состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе терро-

ристической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

Таким образом, определения транспортной безопасности и безопасности населения на транспорте различались, во-первых, по объектной составляющей, то есть в зависимости от того, чье именно состояние защищенности должно быть обеспечено, и, во-вторых, по источникам происхождения угроз этой безопасности.

Так, когда речь идет о транспортной безопасности, защите подлежат объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, а когда о безопасности населения на транспорте – пассажиры и персонал на транспорте.

Как уже отмечалось, вторым критерием различения выступали собственно сами угрозы, а точнее – их генезис. Если применительно к транспортной безопасности речь шла исключительно об актах незаконного вмешательства, то угрозами безопасности населения на транспорте признавались не только акты незаконного вмешательства, в числе которых особо выделялись акты террористической направленности, но также и чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера.

Однако содержание понятия «безопасность населения на транспорте» было существенным обра-

¹ Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

² Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р.

зом изменено с 4 июля 2019 г., когда указанным термином стало обозначаться исключительно «состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства»¹.

Оставляя в качестве предмета дискуссии основательность и целесообразность внесения такого рода изменения, исключившего из перечня угроз безопасности населения на транспорте чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера, практически совпавшего по времени с возникновением чрезвычайно значимой угрозы пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 [5, с. 11; 6], хотелось бы отметить, что Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года² предлагает новый подход. В частности, при раскрытии содержания терминов и понятий, применяемых в содержании Стратегии, приводится определение транспортной безопасности в соответствии с Федеральным законом «О транс-

портной безопасности», однако при этом вводится термин «безопасность на транспорте». В Стратегии содержание этого вида безопасности рассматривается в абсолютно новом, ранее не использовавшемся ракурсе – как «набор характеристик и мер в транспортном комплексе с целью снижения рисков причинения вреда жизни или здоровью человека при эксплуатации и пользовании объектами инфраструктуры и транспортными средствами».

Таким образом, результаты даже самого абрисного системно-правового анализа с использованием методики формально-догматического подхода приводят к выводу о том, что терминология, используемая в транспортном законодательстве, далека от совершенства, нуждается в пристальном научном осмыслении. В первую очередь речь должна идти о приведении на основе достижений правовой праксиологии в соответствие с требованиями системно-правового подхода используемой в транспортном праве терминологии. Разумеется, автор ни коим образом не ставил перед собой в рамках проведенного краткого анализа задачи раскрыть проблемы и противоречия транспортного права и транспортного законодательства, однако, полагаем, что поднятые нами вопросы могут стать поводом для дальнейшей научной дискуссии.

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 июля 2019 г. № 1460-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 № 1285-р» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_328796/

² Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/

Библиографический список

1. Артамонова С.Н. Актуальные проблемы правового обеспечения профессиональной деятельности: учебник для вузов / С.Н. Артамонова [и др.]; отв. ред. А.И. Землин. Гриф УМО ВО. М.: Юрайт, 2020. 459 с.
2. Землин А.И. Правовое обеспечение профессиональной деятельности: учебник для студентов транспортных вузов / С.Н. Артамонова, А.И. Землин [и др.]. М.: Юрайт, 2020. Сер. 76, Высшее образование. 397 с.
3. Землин А.И. Транспортное право: учебник / А.И. Землин [и др.]; отв. ред. А.И. Землин; 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. Сер. 73, Бакалавр и специалист. 380 с.
4. Землин А.И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте: учебное пособие / А.И. Землин, В.В. Козлов. М.: Юрайт, 2020. Сер. 74, Бакалавр. Специалист. Магистр. 182 с.
5. Землин А.И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 // Военное право. 2020. № 6 (64). С. 15–29.
6. Chernogor N. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport / N. Chernogor, A. Zemlin, I. Kholikov, I. Mamedova // E3S Web of Conferences Том 2035 November 2020 050192020 – Ecological and Biological Well-Being of Flora and Fauna, EBWFF 2020, 23–24 September 2020.

*Смирнова
Ольга Вячеславовна,*

кандидат юридических наук, доцент,
профессор кафедры прокурорского надзора
за исполнением федерального законодательства
и участия прокурора в гражданском, административном
судопроизводстве и арбитражном процессе
Университета прокуратуры Российской Федерации

К ВОПРОСУ О НАПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОКУРОРАМИ ИСКОВЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ В ЗАЩИТУ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН

История становления транспортных прокуратур, а также факты их упразднения и последующего возрождения свидетельствуют о необходимости и эффективности этого института, оказывающего непосредственное влияние на укрепление и состояние законности в сфере транспортных отношений.

Одним из направлений деятельности транспортных прокуратур, в соответствии с приказом Генерального прокурора Российской Федерации от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере», является надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина в указанной области правоотношений. Реализуя свои полномочия на данном направлении деятельности, транспортные прокуроры обращаются в суд с исковыми заявлениями в целях защиты прав и законных интересов граждан.

Важно отметить, что правильное, основанное на законе использование права на обращение в суд представляет собой эффективное средство пресечения и устранения нарушений охраняемых законом прав граждан.

Представляется, что такая мера прокурорского реагирования, как обращение с исковым заявлением в суд, в настоящее время особенно актуальна, так как уровень правовой грамотности населения еще недостаточно высок, квалифицированная юридическая

помощь многим пока недоступна. В связи с этим исковая работа прокуроров, как показывает практика, является действенным, а нередко единственно реальным средством восстановления нарушенных прав.

Работа транспортных прокуратур осуществляется с учетом социально-экономических процессов в государстве, требований организационно-распорядительных документов Генерального прокурора Российской Федерации, исходя из состояния законности на поднадзорных объектах транспорта, а также эпидемиологической обстановки на поднадзорной территории.

Транспортными прокурорами уделяется первостепенное внимание надзору за соблюдением прав и свобод человека и гражданина на транспорте, исполнению законодательства о безопасности на транспорте; противодействию преступности на объектах транспорта и в таможенной сфере; соблюдению законодательства при реализации национальных проектов.

Под пристальным вниманием транспортных прокуратур находятся вопросы соблюдения требований безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры, предназначенных для движения граждан.

Реализуя свои полномочия при осуществлении надзора в рассматриваемой сфере, прокуроры в исключительных случаях задействуют

судебный механизм восстановления нарушенных гражданских прав.

Например, Чувашской транспортной прокуратурой в результате мониторинга сети Интернет на одном из видеохостингов было выявлено несколько видеороликов, содержащих сведения, пропагандирующие проезд без билета на железнодорожном транспорте в непредназначенных для этого частях подвижного состава: на подножках, зацепах, межвагонном пространстве и крышах поездов. Доступ к этим ресурсам был свободный, и регистрация пользователей для доступа к ним не требовалась.

Следует отметить, что подобные материалы, призывающие к совершению противоправных действий, могут повлечь причинение вреда жизни и здоровью, в том числе и несовершеннолетним. Федеральный закон «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» устанавливает запрет на распространение информации, за которую предусмотрена уголовная или административная ответственность.

За проезд в местах, не приспособленных для пассажиров, предусмотрена административная ответственность по ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ.

В связи с этим Чувашским транспортным прокурором было направлено в суд административное

исковое заявление с требованием о признании указанной информации запрещенной к распространению на территории Российской Федерации. Решением Канашского районного суда Чувашской Республики исковое заявление прокурора удовлетворено. Доступ к указанным видеороликам был заблокирован¹.

Особо хотелось бы обратить внимание на исковую работу транспортных прокуроров, направленную на взыскание в судебном порядке в пользу работников транспортной отрасли задолженности по заработной плате, защиту прав инвалидов и несовершеннолетних, обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

К сожалению, все еще имеют место случаи травмирования граждан в местах массового несанкционированного перехода через железнодорожные пути, расположенные вблизи жилых секторов. В основном это частный сектор и малоэтажная застройка. Травмирование происходит тогда, когда гражданам необходимо пройти к объектам социальной инфраструктуры, отдыха, а также остановкам общественного транспорта. В указанных случаях прокурорами принимались меры, направленные

¹ См.: Суд удовлетворил требования прокурора о блокировке доступа к интернет-контенту, пропагандирующему «зацепинг» // Официальный сайт Приволжской транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/ptp/mass-media/news?item=72252231> (дата обращения: 14.03.2022).

на организацию в данных местах безопасных переходов либо ограничение доступа к ним.

По результатам рассмотрения административного искового заявления Таганрогского транспортного прокурора суд признал незаконным бездействие Ростовской таможни по невключению в размер среднемесячной заработной платы сотрудников премиальных выплат.

Так, Аксайским районным судом Ростовской области были удовлетворены требования Ростовского транспортного прокурора, адресуемые к Ростовской таможне, об обязанности заключить служебный контракт с сотрудницей ранее ликвидированной Таганрогской таможни. Женщина находилась в отпуске по уходу за ребенком. Требования прокурора заключались в предоставлении сведений в территориальный орган ФСС о заключении контракта в целях выплаты ежемесячного пособия по уходу за ребенком².

В постоянном поле зрения транспортных прокуроров находятся также вопросы, связанные с защитой маломобильных групп населения.

² См.: Уфимской транспортной прокуратурой проведены профилактические мероприятия по предупреждению производственного травматизма граждан на объектах железнодорожного транспорта // Официальный сайт Приволжской транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/ptp/mass-media/news?item=72270393> (дата обращения: 14.03.2022).

Например, в результате удовлетворения исковых требований Кавказского, Керченского, Махачкалинского транспортных прокуроров суд обязал ОАО «РЖД» обустроить вокзалы и пассажирские платформы приспособлениями для указанной группы населения.

Волгоградским транспортным прокурором к Комитету здравоохранения Волгоградской области было адресовано требование об обязанности компенсировать гражданам, страдающим тяжелыми формами заболевания, стоимость приобретенных ими за своей счет лекарственных средств, которые они, в свою очередь, должны были получать бесплатно.

По результатам проверки обращений бывших работников Крымского филиала Федерального государственного предприятия «Росморпорт» (далее – госпредприятие) Севастопольским транспортным прокурором было направлено в суд исковое заявление к данному госпредприятию с требованием о направлении в Пенсионный фонд сведений о фактически отработанном времени в особых условиях труда, дающих право на досрочное назначение страховой пенсии. Исковое заявление прокурора удовлетворено¹.

¹ См.: Об итогах исковой работы транспортных прокуроров, направленной на защиту прав и интересов граждан и неопределенного круга лиц, в 2021 г. // Официальный сайт Южной транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/mass-media/news?item=72023476> (дата обращения: 14.03.2022).

Хотелось бы обратить внимание на то, что в порядке гражданского судопроизводства транспортные прокуроры обращались в суд с исками к образовательным учреждениям об обязанности обеспечить антитеррористическую безопасность и соблюдение санитарных правил содержания зданий, территорий, их доступность для детей с ограниченными возможностями.

Так, Саратовским транспортным прокурором было направлено в суд заявление к Федеральному государственному бюджетному образовательному учреждению «Самарский государственный университет путей сообщения» с требованием об оборудовании на каждом этаже в общежитии Саратовского филиала комнат для стирки и сушки белья, душевых и гладильных комнат, в соответствии с санитарными правилами СП 2.4.3648-20. Возможность проведения указанных мероприятий была подтверждена экспертизой, проведенной в рамках гражданского дела. Исковые требования прокурора удовлетворены.

Непрестанная работа проводится транспортными прокурорами по устранению нарушений в сфере безопасности движения.

Например, Краснодарским транспортным прокурором в судебном порядке была пресечена эксплуатация индивидуальным предпринимателем газонаполнительной

станции на железнодорожной станции Ейск с нарушениями Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Карачаево-Черкесским транспортным прокурором были выявлены нарушения при эксплуатации железнодорожного путепровода на перегоне Зеленчук-Невиномысская. Путепровод на балансе ОАО «РЖД» не состоял, длительное время не ремонтировался, требования транспортной безопасности при его эксплуатации не обеспечивались. В связи с этим прокурор направил в суд заявление с требованием об устранении выявленных нарушений. При рассмотрении заявления указанные требования судом были удовлетворены.

Хотелось бы отметить, что немалая исковая работа проводится транспортными прокурорами по устранению нарушений в сфере безопасности движения на воздушном транспорте. Прокурорами заявлялись требования о запрете эксплуатации воздушных судов в отсутствие сертификата летной годности, сертификата эксплуатанта, свидетельства пилота, разрешения на использование воздушного пространства.

Например, во исполнение решения Ленинского районного суда г. Краснодара, вынесенного по ре-

зультатам рассмотрения искового заявления Сочинского транспортного прокурора, было демонтировано колесо обозрения в Адлерском парке культуры и отдыха Сочи. Данное колесо представляло определенную угрозу безопасности полетов.

Владикавказским и Махачкалинским транспортными прокурорами в судебном порядке принимались меры к ликвидации стихийных свалок на земельных участках приаэродромных территорий, которые угрожали безопасности полетов и, кроме того, причиняли вред окружающей среде.

Так, Московской межрегиональной транспортной прокуратурой проводилась проверка соблюдения законодательства о безопасности полетов в районе аэродрома Внуково. Проверкой было установлено, что вблизи аэропорта Внуково были расположены лесные насаждения, являющиеся помехой для осуществления непосредственного визуального наблюдения за воздушными судами в момент их посадки на взлетно-посадочные полосы. В целях обеспечения безопасности полетов межрегиональной транспортной прокуратурой в суд было направлено исковое заявление о принятии соответствующих мер не только Федеральным госпредприятием «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», которое являлось арендатором зе-

мельного участка, но также определенные требования были адресованы и Росавиации, реализовавшей в отношении участка полномочия собственника¹.

Кроме того, Таганрогским и Туапсинским транспортными прокурорами направлялись в суд и были удовлетворены заявления о запрете эксплуатации маломерных судов в целях перевозки пассажиров в отсутствие соответствующей лицензии.

В суды направлялись иски о признании недействительными справок о плавании на судне, квалификационных свидетельств матроса, аннулировании указанных документов, полученных с нарушением установленного порядка².

При проведении проверки Юго-Западной транспортной прокуратурой соблюдения законодательства о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения в городском округе Ступино Московской области было установлено, что в домах, которые были располо-

жены вдоль железной дороги на ул. Цветочной г. Ступино, был превышен предельно допустимый уровень шума. В связи с этим прокуратурой было направлено в суд заявление, содержащее требование об обязанности ОАО «РЖД» установить шумозащитный экран. Требования прокурора судом удовлетворены. В марте 2022 года ОАО «РЖД» исполнило судебное решение и установило шумозащитный экран³.

В целом исковая работа транспортными прокурорами ведется на системной основе. Ее необходимыми составляющими являются качественное проведение надзорных проверок, формулирование заявляемых требований, исходя из норм материального и процессуального законодательства, а также сбор и представление суду доказательств, обосновывающих позицию.

Хотелось бы отметить, что в рамках отведенного формата для данной статьи не представляется возможным осветить в полном объеме всю ту огромную работу, которую проделывают транспортные прокуроры в целях обеспечения правопорядка на транспорте и защиты прав и законных интересов граждан, а также общества и государства в целом.

¹ См.: Прокуратура Пензенской области организовала проверку по факту отравления детей в бассейне «Волна» в г. Нижнем Ломове // Официальный сайт прокуратуры Пензенской области. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/ru/web/mmtip/mass-media/news?item=72236280> (дата обращения: 16.03.2022).

² См.: Об итогах исковой работы транспортных прокуроров, направленной на защиту прав и интересов граждан и неопределенного круга лиц, в 2021 г. // Официальный сайт Южной транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/mass-media/news?item=72023476> (дата обращения: 16.03.2022).

³ См.: Официальный сайт Московской межрегиональной транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/ru/web/mmtip/mass-media/news?item=72314698> (дата обращения: 16.03.2022).

*Асташкина
Елена Николаевна,*
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры прокурорского надзора
и криминологии Саратовской государственной
юридической академии

К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ КАК ОДНОМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА

Российская Федерация – крупнейшее государство в мире, с самой большой территорией, где транспортное сообщение играет огромную роль в слаженности механизмов, обеспечивающих социально-экономическое развитие, безопасность и обороноспособность страны, стимулируя экономический рост и повышение качества жизни и здоровья граждан.

Функционирование транспортного комплекса имеет многоплановый характер и иллюстрируется следующими показателями. По результатам 2020 года: эксплуатационная протяженность железнодорожных путей общего пользования РФ составила 87 тыс. километров; протяженность автомобильных дорог общего пользования – 1553,66 тыс. километров; протяженность внутренних водных путей составила 101,6 тыс. километров; пропускная способность морских портов РФ – 1224 млн тонн в год. Общий парк грузовых вагонов составил 1,2 млн единиц, рабочий парк пассажирских вагонов – 23,3 тыс. единиц. Число грузовых транспортных и нетранспортных судов внутреннего водного транспорта составило 21,2 тыс. единиц, пассажирских и грузо-пассажирских транспортных судов внутреннего водного транспорта – 2,2 тыс. единиц. В 2020 году в российских авиакомпаниях функционировало 2 212 воздушных судов, в том числе 1 293 самолета, 2 269 вертолетов. Количественный состав грузовых автомобилей (включая пикапы и легковые фургоны) составил 6,56 млн единиц, число легковых автомобилей – 45 млн единиц.

В общей сложности в транспортном комплексе, не включая трубопроводный транспорт, работают 4,5 млн человек, из которых в сфере сухопутного транспорта (железнодорожный, автомобильный и городской транспорт) – 3254,4 тыс. человек, во вспомогательной транспортной деятельности – 1109,3 тыс. человек, в сфере воздушного транспорта – 95,3 тыс. человек, в сфере водного транспорта – 79,1 тыс. человек¹.

Многофункциональность транспортной сферы и ее значимость для общества и личности определяет безопасность и надежность транспортного комплекса как один из государственных приоритетов. В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации безопасность государства и общества названа в числе стратегических национальных приоритетов, в рамках которой уделяется внимание вопросам инженерно-технической и транспортной инфраструктуры. А повышение безопасности дорожного движения, повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и иные аспекты рассматриваются как задачи, на решение которых направлена государственная политика в целях

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50, ч. 4, ст.8613.

обеспечения государственной и общественной безопасности².

Существенную роль в обеспечении законности и безопасности в транспортном комплексе играют органы прокуратуры. Генеральный прокурор РФ в своем докладе отмечал, что в 2020 году прокурорами уделялось большое внимание вопросам соблюдения законности в сфере функционирования транспортного комплекса. Наблюдается снижение числа нарушений на транспорте (2018 г. – 112 тыс., 2020 г. – 99 тыс.), однако безопасность и защита прав пассажиров по-прежнему требуют значительного внимания. Кроме того, в качестве приоритетов Игорь Краснов отметил соблюдение законодательства при строительстве инфраструктуры железнодорожного транспорта, реализацию действенного и целевого расходования бюджетных средств, выделенных на обустройство пунктов пропуска через государственную границу³.

Следует отметить, что транспортная безопасность, в соответствии с п. 10 ст. 1 ФЗ «О транспорт-

² См.: Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 2, ст. 5351.

³ См.: Состоялось расширенное заседание коллегии, посвященное итогам работы органов прокуратуры за 2020 год и задачам по укреплению законности и правопорядка на 2021 год. Доклад Генерального прокурора Российской Федерации Игоря Краснова // Официальный сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/gprf/mass-media/news?item=59741739> (дата обращения: 21.03.2022).

ной безопасности», определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, то есть от противоправных действий (бездействия), в том числе террористических актов, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекших за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавших угрозу наступления таких последствий¹. Террористические акты – опаснейшие преступления, следствием которых являются резонансное количество человеческих жертв и экономические потери. По данным статистики, каждый год на транспорте совершается в среднем от 3 до 11 преступлений [1, с.311].

В Стратегии национальной безопасности помимо транспортной безопасности выделяется и понятие «безопасность на транспорте», которое включает в себя совокупность мер в транспортном комплексе с целью уменьшения ситуаций, в которых возможно причинение вреда жизни или здоровью человека при эксплуатации объектов инфраструктуры и транспортными средствами².

¹ См.: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 14.03.2022) // СЗ РФ. 2007. № 7, ст. 837 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 14.03.2022).

² См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стра-

теги Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50, ч. 4, ст.8613.

Стоит сказать, что и транспортная безопасность, и безопасность на транспорте определяются как приоритетные направления деятельности прокуратуры. Так, в Приказе от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» Генеральный прокурор РФ приказывает транспортным прокурорам рассматривать в качестве приоритетного направления надзор за исполнением законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его безопасное функционирование, защиту прав потребителей при пользовании транспортными услугами, охрану их жизни, здоровья и имущества, а также обеспечение мерами прокурорского реагирования надлежащего контроля (надзора) уполномоченными органами государственной власти за своевременной и надлежащей подготовкой специалистов в соответствующей сфере³. Конкретизация данного приоритетного направления определяется спецификой предмета надзора (в том

теги Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50, ч. 4, ст.8613.

³ См.: Приказ Генпрокуратуры России от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» (в ред. от 18.07.2018) // Законность. 2011. № 11; 2018. № 9.

числе многочисленностью национального и международного законодательства, регламентирующего правоотношения и функционирование различных видов транспорта), который включает в себя соблюдение Конституции РФ, прав человека и гражданина в рассматриваемой сфере, исполнение законов и законность правовых актов, издаваемых поднадзорными органами [2, с. 230]. Круг поднадзорных объектов достаточно широк и включает в себя: федеральные органы исполнительной власти и их территориальные органы в области железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта; Следственный комитет РФ; органы власти субъектов РФ и местного самоуправления в сфере функционирования железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта; органы контроля и их должностных лиц; органы внутренних дел на транспорте; Государственную инспекцию по маломерным судам МЧС России и ее территориальные органы (в части реализации полномочий, связанных с безопасностью судоходства); руководителей организаций, которые осуществляют деятельность в проверяемых сферах; подразделения органов внутренних дел на транспорте, юридические лица, оказывающие услуги в сфере транспорта и (или) осуществляющие внеш-

неэкономическую деятельность; организации, осуществляющие образовательную деятельность в области подготовки соответствующих специалистов, и др.

Так, Указание Генпрокуратуры России от 20.02.2020 № 84/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования железнодорожного транспорта» обязывает транспортных прокуроров рассматривать безопасность функционирования железнодорожного транспорта как приоритет своей деятельности и реально добиваться снижения числа аварий, крушений, уровня травмированных и погибших, а также количества актов противоправного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта и их угроз. Проверки проводятся в территориальных органах Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, других органах контроля на транспорте, в ОАО «Российские железные дороги», на других предприятиях и в организациях железнодорожного транспорта, а также вокзалах, станциях, железнодорожных переездах и других объектах. В ходе проверок прокуроры должны устанавливать: полноту проверочных мероприятий, проведенных поднадзорными контрольно-надзорными

органами; выполнение требований закона при проведении субъектами железнодорожного транспорта и территориальными управлениями Государственного железнодорожного надзора расследований происшествий на железнодорожном транспорте. В рамках обеспечения транспортной безопасности акцентируется внимание на включении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в соответствующие реестры в зависимости от категории, оценивании уязвимости, разработке и осуществлении планов обеспечения транспортной безопасности, оборудовании объектов техническими средствами защиты, организации охраны и др.¹

Аналогичное по целеполаганию приоритетное направление – обеспечение безопасности – определяется и в рамках надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта. Так, Указание Генеральной прокуратуры РФ от 25 января 2022 г. № 32/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта» обязывает транспортных прокуроров систематически проводить проверки деятельности территориаль-

ных управлений уполномоченных федеральных органов исполнительной власти, аэропортов, авиакомпаний, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, органов управления воздушным движением, учебных заведений, авиационных учебных центров, иных организаций авиационной отрасли, а также за соблюдением законодательства при эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения и акцентировать внимание на соблюдении законодательства о безопасности полетов и защите прав пассажиров, а также законодательства при осуществлении программ развития воздушного транспорта в рамках компетенции. Причем Генеральный прокурор указывает на то, чтобы проверки в данном направлении надзора проводились с выходом на объекты и привлечением, в случае необходимости, специалистов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта и других контролирующих органов².

Деятельность прокуратуры при осуществлении надзора за исполнением закона в сфере обеспечения безопасности на транспорте достаточно эффективна. Так, начальник управления по надзору за ис-

¹ См.: СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_346315/? (дата обращения: 21.03.2022).

² См.: СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/403456560/>? (дата обращения: 21.03.2022). Текст Указания опубликован не был.

полнением законов на транспорте и в таможенной сфере Генеральной прокуратуры РФ Владимир Тюльков в интервью пояснил, что в 2020 году пандемия коронавирусной инфекции внесла свои коррективы в деятельность транспортных прокуратур, в плане усиления надзора за соблюдением организациями транспорта санитарных требований и мер по защите здоровья пассажиров. Снижение числа перевозок стало одной из причин уменьшения происшествий на всех видах транспорта. Так, за 9 месяцев 2020 года количество крушений на железнодорожном транспорте сократилось с 19 до 12 (на 36 %), с 1650 до 1462 снизилось число травмированных граждан (на 11 %). Наблюдается снижение числа эксплуатационных происшествий на водном транспорте – со 143 до 113. Определенные позитивные изменения есть и на воздушном транспорте. Однако отдельные вопросы остаются острыми и находятся в постоянном поле зрения прокуроров. Прокуроры результативно осуществляют надзор за законностью расходования бюджетных средств, направленных на реализацию инфраструктурных и национальных проектов; выявляют и устраняют нарушения требований экологической безопасности, законодательства о безопасности полетов в части их орнитологического обеспечения, безопасности плава-

ния на внутреннем водном, морском транспорте и др.¹

Таким образом, на основании вышеизложенного становится очевидно, что вопрос безопасности на транспорте, равно как и транспортная безопасность, – крайне важные составляющие и касаются безопасности человека, безопасности общественных отношений и государственной безопасности в целом, на чем Генеральный прокурор в своих приказах и указаниях неоднократно акцентировал внимание. В связи с этим представляется верным определить теоретический аспект целостного понятия «безопасность на транспорте». В этом ключе вызывает интерес определение безопасности на транспорте как многоаспектного понятия, включающего в себя безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также транспортную безопасность, экологическую, пожарную и другие виды безопасности [3, с. 10]. Такое комплексное понимание отражает современное содержание прокурорского надзора в рассматриваемой сфере, что, в свою очередь, определяется приоритетами, целями и задачами национальной безопасности государства.

¹ См.: Владимир Тюльков: пандемия заметно сократила пассажиропоток, но работы у транспортных прокуроров меньше не стало // Сайт независимого информационного агентства «Интерфакс». URL: <https://www.interfax.ru/interview/743687> (дата обращения: 21.03.2022).

Библиографический список

1. Теоретические основы предупреждения преступности на современном этапе развития российского общества: монография / П.В. Агапов, Г.В. Антонов-Романовский, В.К. Артеменков [и др.]; под общ. ред. Р.В. Жубрина; Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации. М.: Проспект, 2020. 656 с.
2. Настольная книга прокурора: в 2 ч. / под общ. ред. О.С. Капинус, С.Г. Кехлева. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2019. Ч. 1: практ. пособие. 481 с.
3. Рубцова М.В. Обеспечение безопасности на транспорте средствами прокурорского надзора // Sciences of Europe. 2021. № 69. 49 с.

Бажина
Мария Анатольевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры предпринимательского права
Уральского государственного
юридического университета

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Тот факт, что современное общество находится на пороге нового этапа развития, уже никем не оспаривается. Век цифровизации постепенно заполняет все сферы жизнедеятельности общества и государства в целом. Транспортная отрасль является наиболее восприимчивой к нововведениям, т.к. в большей степени связана с использованием достижений науки и техники (например, применение автоматизированных транспортных средств для перевозки грузов, использование интеллектуальных транспортных систем в объектах инфраструктуры, внедрение цифровых технологий в документооборот). Такие, казалось бы, только внешние изменения в значительной степени трансформируют действие устоявшихся внутренних механизмов и определенных порядков. Так, применение современных технико-технологических решений в транспортной сфере предопределяет необходимость пересмотра отдельных положений, связанных с наступлением ответственности лиц за причинение вреда грузу, перевозимого по договору перевозки грузов различными видами транспорта.

В настоящее время в юридической науке, в нормативных правовых актах сложились определенные подходы к определению оснований для наступления ответственности участников перевоз-

очных отношений, порядку привлечения к ответственности, а также закреплены составы самих гражданско-правовых нарушений, связанных с перевозкой грузов. Иными словами, все указанные аспекты имеют важное значение для регулирования и охраны перевозочных отношений [1, с. 437].

Однако цифровизация так или иначе оказывает влияние на привычные, устоявшиеся подходы, связанные с привлечением к гражданско-правовой ответственности за нарушение договора перевозки грузов, которые разрабатывались в течение не одного десятилетия и глубоко уходят корнями в советский период времени. Тем самым процессы цифровизации свидетельствуют о том, что применяемые подходы уже не вписываются в экономические реалии и требуют новых разработок и соответствующей правовой регламентации.

Вышесказанное подтверждается тем, что цифровизация транспортной сферы означает применение интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Понятие ИТС закреплено в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р (далее – Концепция применения автомати-

зированных транспортных средств). Под ИТС понимается система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта. Подобное понятие дано в п. 1 разд. 2 ГОСТа Р 56829-2015 Национальный стандарт РФ. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения.

На международном уровне понятие ИТС закреплено в ст. 4 Директивы Еврокомиссии 2010/40/EU от 7 июля 2010 г., где под ней понимается система, в которой применяются информационные и коммуникационные технологии в сфере автотранспорта, включая инфраструктуру, транспортные средства, пользователей, управление дорожным движением, а также взаимодействие с другими видами транспорта.

Исходя из представленных дефиниций, ИТС получает значительное место в транспортной деятель-

ности. Внедрение умных систем способствует обеспечению лучшего информирования участников дорожного движения, а также безопасному, скоординированному и «разумному» использованию транспортных сетей. Применение ИТС в транспортной деятельности означает то, что исполнение транспортных обязательств в большей степени будет зависеть от их функционирования. Например, перемещение груза с помощью полностью автоматизированного транспортного средства означает то, что сохранность доставки зависит от правильного функционирования ИТС. При этом работа ИТС в большей степени уязвима в силу возможного сбоя программного обеспечения или неправомерных действий третьих лиц, имеющих умысел вмешаться в работу ИТС в транспортных средствах и в объектах инфраструктуры. Тем самым возникает вопрос, кто будет считаться ответственным за вред, причиненный грузу, а также жизни и здоровью граждан. Вопрос об ответственности какого-либо из профессиональных участников транспортной деятельности за функционирование ИТС не является единственным. В действующем законодательстве также не предусмотрены механизм и порядок привлечения к ответственности таких лиц.

Таким образом, можно утверждать, что в настоящее время

в транспортных уставах и кодексах не предусмотрено возможности использования ИТС в существующих конструкциях транспортных обязательств, в том числе в силу того, что в них не содержится положений, связанных с распределением бремени ответственности при применении ИТС. Сказанное означает необходимость разработки нормативного регулирования следующих аспектов.

1. Применение ИТС определяет необходимость появления новых профессиональных субъектов транспортной деятельности. В данном случае речь идет о появлении таких участников, как операторы, которые являются ответственными за функционирование ИТС. При этом особое значение имеет необходимость «вписания» нового субъекта в уже существующие транспортные конструкции, определения соотношения его прав и обязанностей с полномочиями иных участников. Думается, что оператор должен быть ответственным за функционирование ИТС в транспортных средствах, а также в объектах инфраструктуры.

Однако закономерно возникает вопрос о том, кто будет нести ответственность в случае утраты, повреждения или порчи груза при его перевозке при применении ИТС. В данном случае возникает конфликт интересов оператора как

нового субъекта, ответственного именно за технически правильное функционирование ИТС, и перевозчика – лица, принявшего на себя обязанность перед клиентом за выполнение сохранной перевозки груза. В представленной ситуации возможно использование такого же алгоритма распределения ответственности, который применяется при привлечении договорным перевозчиком третьих лиц (фактических перевозчиков) для исполнения договора перевозки грузов [2]. Иными словами, именно договорной (главный) перевозчик состоит в договорных отношениях с грузоотправителем и несет перед ним ответственность за действия привлекаемых им лиц. Привлекаемый перевозчик (субподрядный перевозчик) выполняет лишь конкретные задания в рамках договора перевозки грузов [3, с. 6]. Учитывая этот порядок, а также общие положения об ответственности перевозчика, предусмотренные ст. 796 ГК РФ, полагаем, что перевозчик должен нести ответственность перед грузоотправителем за вред, причиненный грузу в случае некорректной работы ИТС. В то же время при установлении факта сбоя функционирования ИТС перевозчик вправе обратиться с регрессным иском к фактическому причинителю вреда с целью возмещения убытков, понесенных при возмеще-

нии вреда грузоотправителю по договору перевозки грузов.

2. Необходимо разработать положения о наступлении ответственности перевозчика, оператора в случае совершения кибератак. Как уже было сказано выше, применение телекоммуникационных технологий повышает риск вмешательства третьих лиц (например, при кибератаках) в управление транспортным средством и функционирование объектов инфраструктуры. В связи с этим возникает закономерный вопрос: является ли кибератака форс-мажорным обстоятельством (обстоятельством непреодолимой силы), исключающим наступление ответственности?

Для ответа на данный вопрос необходимо обратиться к разъяснениям, представленным в Постановлении Пленума ВС РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» (далее – Постановление Пленума ВС № 7). Так, в п. 8 Постановления указывается, что для признания обстоятельства обстоятельством непреодолимой силы необходимо, чтобы оно носило чрезвычайный и непредотвратимый при данных условиях характер. Требование чрезвычайности подразумевает исключительность рассматриваемого обстоятельства,

наступление которого не является обычным в конкретных условиях. Если иное не предусмотрено законом, обстоятельство признается непредотвратимым, если любой участник гражданского оборота, осуществляющий аналогичную с должником деятельность, не мог бы избежать наступления этого обстоятельства или его последствий. В основе непреодолимой силы лежит объективная, а не субъективная непреодолимость (Постановление Президиума ВАС РФ от 21 июня 2012 г. № 3352/12 по делу № А40-25926/2011-13-230). Это означает,

что наступление таких событий никаким образом не зависит от воли или действий (бездействия) сторон и связано со стихийным характером наступления таких обстоятельств.

Исходя из того, что конкретного перечня обстоятельств, имеющих характер непреодолимой силы, в законодательстве не содержится, полагаем, что решение о том, является ли конкретное обстоятельство (акт кибератаки) обстоятельством непреодолимой силы, может приниматься только судом на основании положений закона с учетом доказательств, представленных сторонами спора.

Библиографический список

1. Теория государства и права: учебник для вузов / под ред. В.М. Корельского, В.Д. Перевалова. М.: Норма. 2000. 616 с.
2. Бажина М.А. Исполнение договора перевозки с привлечением третьих лиц // Предпринимательское право. 2022. № 1. С. 34–40.
3. *Hinz R.* Frachtvertrag und Frachtführerhaftung. Eine Darstellung von Frachtvertrag und frachtvertraglicher Haftung für Güter- und Verspätungsschäden im System des Allgemeinen Schuldrechts. Verlag Dr. Kovač. Hamburg, 2005. – 302 s.

*Белоусова
Дарья Сергеевна,*
кандидат юридических наук,
доцент кафедры прокурорского надзора
за исполнением федерального законодательства
и участия прокурора в гражданском,
административном судопроизводстве
и арбитражном процессе
Университета прокуратуры
Российской Федерации

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

50

Стратегической целью развития транспортного комплекса Российской Федерации в соответствии с действующей Транспортной стратегией¹ является удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги. Достижение этой цели предполагает реализацию ряда задач, среди которых: повышение транспортной доступности и связности транспортных систем; приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями; создание безбарьерной и комфортной среды для пассажиров, повышение скорости, надежности и полноты услуг по осуществлению грузовых перевозок; обеспечение безопасности на транспорте и транспортной безопасности; кадровое сопровождение и повышение профессионализма сотрудников транспортного комплекса; обеспечение обороноспособности страны и др.

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50, ч. 4, ст. 8613.

Ввиду своей потенциальной опасности, повышенной значимости и, соответственно, необходимости квалифицированного и профессионального ведения [1, с. 135] различные виды деятельности в сфере транспорта, в том числе водного, являются предметом разрешительного регулирования государства.

В соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – Закон о лицензировании) лицензированию подлежит деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и опасных грузов, погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах, а также деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (п. 20, 21, 28, 29 ч. 1 ст. 12).

Материалы контролирующих органов и прокурорских проверок свидетельствуют о наличии системных нарушений требований к осуществлению перечисленных видов лицензируемой деятельности. Прокурорами выявляются многочисленные факты осуществления перевозок пассажиров в отсутствие лицензии, с нарушением норм пассажироместимости и (или) на судах, не отвечающих требованиям

безопасности (в том числе не имеющих на борту спасательных средств в необходимом количестве); использования капитанами таких судов подложных документов на право управления ими¹. Широкое распространение имеют также случаи осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в отсутствие лицензии и (или) с нарушением обязательных предписаний, обеспечивающих безопасность перевалки таких грузов².

Анализ причин такого положения дел позволяет говорить о том, что одним из весомых факторов, отрицательно влияющих на состояние законности, является несовершенство нормативного регулирования вопросов лицензирования деятельности на морском и внутреннем водном транспорте. Законодательство в этой сфере характеризуется фрагментарностью и нестабильно-

¹ См., например: Доклад «Об итогах работы Приволжской транспортной прокуратуры за 2020 год»; доклад «Об итогах работы Северо-Западной транспортной прокуратуры за 2020 год»; доклад «Об итогах работы Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры в 2019 году»; доклад «Об итогах работы Дальневосточной транспортной прокуратуры в 2019 году»; доклад «Об итогах работы Московской межрегиональной транспортной прокуратуры в 2019 году» // Официальные сайты соответствующих прокуратур.

² См., например: Доклад «Об итогах работы Уральской транспортной прокуратуры за 2020 год» // Официальный сайт Уральской транспортной прокуратуры. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/urtp/mass-media/events-and-meetings?item=58958390>

стью, что негативным образом отражается на качестве лицензируемой деятельности, эффективности лицензионного контроля и существенным образом снижает возможность достижения применительно к рассматриваемой сфере основной цели функционирования разрешительной системы как таковой – обеспечения безопасности личности, общества и государства [2, с. 44].

С 2012 по 2020 год исчерпывающий перечень лицензионных требований в отношении рассматриваемых видов деятельности, процедура получения (переоформления) лицензий, порядок организации и осуществления лицензионного контроля и иные важные аспекты разрешительного регулирования указанной сферы регламентировались Постановлением Правительства РФ от 06.03.2012 № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте», которое с 01.01.2021 утратило силу¹

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 26.10.2020 № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств» // СЗ РФ. 2020. № 44, ст. 6999.

виду реализации механизма «регуляторной гильотины».

Отойдя от практики консолидированного правового регулирования отношений в сфере лицензирования деятельности на водном транспорте, законодатель избрал путь обособленной правовой регламентации различных видов лицензируемой деятельности на морском и внутреннем водном транспорте посредством издания соответствующих постановлений Правительства РФ с ограниченным сроком действия.

Например, лицензирование деятельности по перевозкам внутренним водным и морским транспортом пассажиров, а также погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах с января по июнь 2021 г. регламентировалось Постановлением Правительства РФ от 04.12.2020 № 2027 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах»², а с марта 2022 г. по март 2028 г. – соответствующим постановлением от 30.11.2021 № 2111 «Об утвержде-

² См.: СЗ РФ. 2020, № 50, ч. 5, ст. 8230.

дении Положения о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах»¹. Как видно, более полугода (с июля 2021 г. по февраль 2022 г.) вопросы лицензирования рассматриваемых видов транспортной деятельности не были урегулированы. Порядок лицензирования деятельности по перевозкам внутренним водным и морским транспортом опасных грузов, а также деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом установлен Постановлением Правительства РФ от 21.07.2021 № 1243, утвердившим Положения о лицензировании указанной деятельности. Документ вступил в силу с 01.03.2022. Соответственно, более года (с января 2021 г. по февраль 2022 г.) отсутствовала какая-либо нормативная регламентация указанных лицензируемых видов деятельности.

Существовавший правовой вакуум в законодательном регулировании важнейших видов деятельности на водном транспорте, с одной стороны, негативно отражался на безопасности судоходства и экологической безопасности, а с дру-

гой – способствовал произвольному ограничению прав невластных участников разрешительной системы – соискателей лицензий на получение (переоформление) соответствующих лицензий (ввиду отсутствия необходимых правовых механизмов для этого). Более того, продолжительное отсутствие действующих положений о лицензировании рассматриваемых четырех видов деятельности исключало возможность проведения уполномоченными органами проверок в рамках лицензионного контроля², вследствие чего его превентивный потенциал был фактически деактивирован. Нормативная неопределенность закономерно порождала сложности при осуществлении прокурорского надзора в рассматриваемой сфере, о чем, в частности, неоднократно говорили прокуроры – участники круглого стола «Деятельность транспортных прокуратур в условиях реформы государственного контроля», состоявшегося 21 мая 2021 г. на базе Университета прокуратуры Российской Федерации.

Несмотря на то, что в настоящее время порядок лицензирования деятельности на водном транспорте

² В соответствии с ч. 1 ст. 19 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» порядок организации и осуществления лицензионного контроля за конкретным видом деятельности устанавливается положением о лицензировании конкретного вида деятельности, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

¹ См.: СЗ РФ. 2021, № 49, ч. 1, ст. 8297.

урегулирован соответствующими Положениями о лицензировании, анализ действующего законодательства и правоприменительной практики позволяет выделить ряд проблем, требующих своего нормативного разрешения.

1. Закон о лицензировании и постановление Правительства Российской Федерации от 30.11.2021 № 2111 (утвердившее Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах) ставят необходимость получения лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на морском транспорте в зависимости от места осуществления такой деятельности (лицензированию подлежит лишь деятельность, осуществляемая в морских портах). В связи с этим многие хозяйствующие субъекты осуществляют технологически сложную и опасную погрузочно-разгрузочную деятельность вне утвержденных границ морского порта, не подвергаясь механизмам государственного разрешительного регулирования (лицензирования). Как представляется, подход законодателя к необходимости лицензирования погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на морском транспорте требует унификации.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.11.2021 № 2111 (утвердившим в том числе Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров) под «пассажирами», перевозка которых требует наличия у перевозчика соответствующей лицензии, понимаются не только физические лица, заключившие договор перевозки пассажира, но и физические лица, в целях перевозки которых заключен договор фрахтования судна. Однако на судне, помимо пассажиров и членов экипажа, могут находиться иные лица в связи с исполнением служебных обязанностей (лица, участвующие в работах по поиску, разведке и добыче полезных ископаемых, в проведении строительных, путевых, гидротехнических работ, в спасательных операциях, научных исследованиях; лица, перевозимые на другие суда в целях смены экипажей этих судов и др.). Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ РФ) относит таких лиц к категории специального персонала, перевозка которого осуществляется в соответствии с утвержденными Правилами¹ и не требует получения лицензии (ст. 6.1 КВВТ РФ).

¹ См.: Об утверждении Правил перевозки специального персонала на внутреннем водном транспорте: приказ Минтранса России от 28.08.2020 № 338 // Официальный интер-

Вместе с тем Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) данный вопрос не регламентирован, что порождает неопределенность в установлении необходимости получения

лицензии при перевозке указанной категории лиц на морских судах. В связи с этим представляется необходимым дополнить КТМ РФ нормой, аналогичной по содержанию ст. 6.1 КВВТ РФ.

Библиографический список

1. *Осинцев Д.В.* Методы административно-правового воздействия. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2005. 276 с.
2. *Субанова Н.В.* Теоретические и прикладные основы прокурорского надзора за исполнением законов о разрешительной системе: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2014. 53 с.

*Боярская
Юлия Николаевна,*
кандидат юридических наук,
доцент кафедры гражданского права
Саратовской государственной
юридической академии

*Балабанов
Андрей Аркадьевич,*
кандидат сельскохозяйственных наук,
советник ректора по безопасности
Саратовской государственной
юридической академии

*Филиппов
Сергей Александрович,*
кандидат юридических наук,
доцент кафедры гражданского права
Саратовской государственной
юридической академии

IT И АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В настоящее время одним из приоритетных направлений политики государства является переход к цифровой экономике. Цифровизация, современные вызовы и угрозы, растущая конкуренция как на внутреннем, так и на внешнем рынках приводят к изменениям различных сфер общественной жизни. Интенсивное развитие информационных технологий, их широкое внедрение позволяют облегчить и повысить эффективность профессиональной деятельности, автоматизировав типовые и базовые задачи. Технологии LegalTech повлияли на эволюцию юридического рынка, а также позволили диверсифицировать продукты и услуги.

10 октября 2019 г. Указом Президента РФ № 490 была утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта (далее – Стратегия) на период до 2030 года¹. Ее основными целями являются:

- обеспечение роста благосостояния и качества жизни населения;
- обеспечение национальной безопасности и правопорядка;
- достижение устойчивой конкурентоспособности российской экономики, в том числе лидирующих позиций в мире в области искусственного интеллекта.

Искусственный интеллект представляет собой комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые как минимум с результатами интеллектуальной деятельности человека².

¹ Указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2019. № 41, ст. 5700.

² См. ст. 2 Федерального закона от 24.04.2020 № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных»» (СЗ РФ. 2020. № 17, ст. 2701).

Помимо внедрения искусственного интеллекта в жизнедеятельность человека, который с неизбежностью приводит к смене матрицы осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей, а также трансформации правосодержания [1], на рынке услуг все чаще появляются новые виды отношений, которые функционально обеспечивают исполнение обязательств и представляют собой законодательно предусмотренную модель обусловленного исполнения обязательств [2].

В частности, можно выделить договор каршеринга, который заключается посредством смарт-контрактов [3] и с применением технологий искусственного интеллекта.

Смарт-контракт выражается в качестве цифровой формы договора каршеринга, в котором определяются стороны, существенные и иные условия договора, также порядок и способы исполнения обязательств контрагентами.

Искусственный интеллект, в свою очередь, проявляется в алгоритме действий, которые позволяют аккумулировать информацию для заключения договора каршеринга, передать ее в службу безопасности для проверки подлинности данных клиента и возможности заключения с ним договора.

Программа запрашивает фотографию пользователя, которая будет

автоматически сверяться с данными аккаунта пользователя, причем будут учитываться не только сходство лица, но и иные критерии, такие как время суток, когда сделано фото, погодные условия и т.п. В случае обнаружения поддельного аккаунта, автоматизированная система отправит его данные в службу безопасности, а транспортное средство будет заблокировано, что позволит избежать множество рисков для каршеринговых компаний, предотвратить нарушения ПДД и аварийных ситуаций. Подобного рода технологиями искусственного интеллекта активно пользуются многие каршеринговые компании, например YouDrive¹.

Однако, несмотря на активное внедрение технологий искусственного интеллекта в договорные отношения и стремительное развитие договора каршеринга на территории РФ, до сих пор остается не решенным вопрос о его правовой природе. Законодательного закрепления он так и не получил. На практике типовые договоры каршеринговых компаний также разнятся. Некоторые из них относят данный договор к аренде транспортных средств без экипажа², другие отмечают, что нормы аренды не распространяются

на данные гражданские отношения, ссылаясь на нормы ст. 421 и 428 ГК РФ³. Не однозначна и судебная практика по данному вопросу⁴.

Таким образом, в первую очередь необходимо определить правовую природу данного договора каршеринга. Юридическая конструкция договора «предоставление транспортного средства во временное владение и пользование» позволяет отнести его к аренде. Но и здесь возникает неоднозначный вопрос: какими нормами аренды будут регулироваться данные правоотношения?

Договор аренды транспортных средств с экипажем и без него имеет свою специфику, которая позволяет его выделить в самостоятельный вид договора аренды. Целесообразно отметить, что сторонами данного договора могут быть только юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые заключают договор с целью извлечения прибыли. Не стоит забывать и о ст. 636, 644, 645, 646 ГК РФ, в соответствии с которыми на арендатора возлагаются обязанности по оплате расходов, связанных с коммерческой эксплуатацией транспорт-

¹ См.: Основные правила использования сервиса YouDrive. URL: <http://www.youdrive-smart.ru/rules.html> (дата обращения: 23.03.2022).

² См.: Договор аренды транспортного средства без экипажа // Сайт сервиса YouDrive. URL: <https://youdrive.today/oferta> (дата обращения: 23.03.2022).

³ См.: Договор присоединения (2021). URL: <https://belkacar.ru/legal/contract.pdf> (дата обращения: 20.03.2022).

⁴ См.: Решение Лефортовского районного суда г. Москвы от 21 декабря 2018 г. // Официальный портал судов общей юрисдикции г. Москвы. URL: <https://www.mos-gorsud.ru> (дата обращения: 20.03.2022).

ного средства (использование его технических возможностей для удовлетворения хозяйственных потребностей в коммерческих целях), расходов на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности, а также расходов, возникающих в связи с его эксплуатацией. Кроме того, арендатор в течение всего срока договора аренды транспортного средства без экипажа обязан поддерживать надлежащее состояние арендованного транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта.

Таким образом, квалификация договора каршеринга как аренды транспортного средства (§ 3 гл. 34 ГК РФ) представляется невозможной, о чем свидетельствуют субъектный состав, цели заключения договора для каждой из сторон, а также его содержание.

В свою очередь, по договору проката транспортное средство, как и по договору каршеринга, предоставляется во временное владение и пользование. Именно через императивную норму ст. 626 ГК РФ у организации появляется обязательство по предоставлению транспортного средства во временное владение и пользование физическому лицу. Цели договора идентичны как для арендодателей, так и для арендаторов.

Однако стоит отметить, что помимо предоставления автомобиля арендатору по договору каршеринга оказываются различного рода услуги: услуги по бронированию транспортного средства, парковочные места, информационные услуги, услуги по предоставлению детского кресла. Таким образом, можно смело рассуждать о смешанном характере данного договора, и в соответствующих частях необходимо применять нормы о договоре проката и договоре возмездного оказания услуг.

Еще одной особенностью каршеринга является его цифровая форма, о которой упоминалось выше. Договор осложнен использованием смарт-контракта, что изменяет не только форму заключения договора, но также порядок и способ исполнения обязательств сторонами договора каршеринга. В 2018 году предпринимались попытки на законодательном уровне закрепить понятие смарт-контракта (проект ФЗ № 419059-7 «О цифровых финансовых активах») как договора в электронной форме, исполнение прав и обязательств по которому осуществляется путем совершения в автоматическом порядке цифровых транзакций в распределенном реестре цифровых транзакций в строго определенной таким договором последовательности и при наступлении определенных им обстоятельств. В последующем данный

нормативный правовой акт принят так и не был. Однако в 2019 году законодателем была дополнена ст. 309 ГК РФ указанием на то, что условиями сделки может быть предусмотрено исполнение ее сторонами возникающих из нее обязательств при наступлении определенных обстоятельств без направленного на исполнение обязательства отдельно выраженного дополнительного волеизъявления его сторон путем применения информационных технологий, определенных условиями сделки.

Таким образом, использование it-сервиса, оказание информационных услуг, на наш взгляд, позволяют рассмотреть возможность закрепления договора каршеринга как самостоятельного вида аренды транспортного средства.

Такая квалификация договора даст возможность устранить

множество проблемных ситуаций на практике и защитить интересы слабой стороны в договоре, ведь каршеринговые компании нередко предусматривают в стандартных формах значительный перечень оснований для привлечения арендатора к ответственности: завышенные штрафы (например, за совершение различных опасных маневров). Арендодатели злоупотребляют своими правами, так как размер штрафов несоразмерен причиненному вреду. Кроме того, подобная квалификация договора позволит применить правила о публичных договорах и императивные нормы о распределении прав и обязанностей (по капитальному и текущему ремонту, по распоряжению объектом пользования арендатором), что обеспечивает справедливость регулирования отношений.

Библиографический список

1. *Вавилин Е.В.* Трансформация гражданско-правовых и процессуальных отношений с использованием искусственного интеллекта: формирование новых правовых режимов // Вестник гражданского процесса. 2021. № 6. С. 16.
2. *Ахмедов А.Я.* К вопросу о признаках смарт-контракта // Правовая политика и правовая жизнь. 2020. № 2. С. 146–153.
3. *Ахмедов А.Я., Боярская Ю.Н., Филиппов С.А.* Цифровое исполнение договора каршеринга // Державинские чтения: сб. ст. по матер. XVI Междунар. науч.-практ. конф., Казань, 23–26 мая 2021 года. М.: Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России), 2021. С. 487–490.

Ересько

Полина Владимировна,

кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры информационного права
и цифровых технологий
Саратовской государственной
юридической академии

Ракова

Анастасия Александровна,

обучающаяся 1 курса
Института прокуратуры
Саратовской государственной
юридической академии

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ ВИДЕОДАННЫХ В РАМКАХ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ

61

В современных условиях цифровой трансформации транспортной отрасли особую роль играет развитие цифровых технологий в области регистрирующей техники, такой как видеорегистраторы, видеокамеры и др. На сегодняшний день Российская Федерация занимает третье место по количеству видеокамер на всей территории государства, уступая лишь США и Китаю. По специальным подсчетам TelecomDaily¹, в России установлено более 13,5 миллионов видеокамер, что позволяет сделать вывод об актуальности и значимости видеосъемки дорожно-транспортных происшествий, о возрастающем влиянии цифровых технологий на жизнь граждан.

¹ См.: Эксперты назвали Россию третьей в мире по числу камер видеонаблюдения // Новости дня в России и мире – РБК. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/25/12/2020/5fe5862d9a7947bc3af51a67 (дата обращения: 11.03.2022).

Изменения в транспортном законодательстве обусловлены актуальностью правового регулирования дорожно-транспортных отношений в современных условиях цифровизации отрасли.

В деятельности сотрудников правоохранительных органов часто возникают спорные или конфликтные ситуации. Разрешению этих ситуаций в пользу той или иной стороны помогают данные с видеорегистраторов.

В обеспечении личной и общественной безопасности огромную роль играют данные, зафиксированные в электронном виде видеорегистраторами. Например, с появлением видеорегистраторов количество неправомερных случаев на дорогах значительно снизилось. Видеорегистраторы активно помогают в расследовании дел¹. В суде можно использовать не только показания свидетелей, но и данные, зарегистрированные с помощью цифровых технологий, которые во многих случаях помогают в установлении виновных и потерпевших в том или ином дорожно-транспортном происшествии. Количество превышений должностных полномочий

¹ См.: *Гилязов Р.Р.* О практике применения сотрудниками полиции видеорегистраторов при фиксации правонарушений // *Закон и право.* 2020. № 9. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-praktike-primeneniya-sotrudnikami-politsii-videoregistratorov-pri-fiksatsii-pravonarusheniy> (дата обращения: 11.03.2022).

сотрудниками в настоящее время по сравнению с предыдущим десятилетием значительно снизилось, поскольку видеокамеры присутствуют как на форме у сотрудника полиции, так и у его транспортного средства. Данный факт оказывает дисциплинирующее влияние на сотрудника и, в том числе, на гражданское общество. Однако упоминания о необходимости установки видеорегистратора нет ни в техническом регламенте, ни в действующей редакции ПДД.

В статье 11 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 11.06.2021)² содержатся основные положения об информационном обеспечении транспортной безопасности. В целях обеспечения транспортной безопасности на всей территории РФ должна быть создана единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, которая состоит из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств.

Тенденции использования цифровых видеоданных значимы не только в дорожно-транспортных отношениях, но и в железнодорожных перевозках дальнего следования, и в перевозках по морским

² См.: СЗ РФ. 2007. № 7, ст. 837; Рос. газета. 2007. 14 фев.

и внутренним водам, как в международном сообщении между портами, так и между субъектами РФ.

Огромную роль в предотвращении и выявлении различных правонарушений на дорогах играют видеорегистраторы и видеокамеры. В условиях цифровизации использование только ограничительных знаков на дорогах для предотвращения езды машин на больших скоростях недостаточно, требуется использование специальных цифровых устройств для фиксации правонарушений. Нередко при отсутствии фиксирующих цифровых устройств количество автолюбителей, превышающих скорость на дорогах, лишь увеличивается, а количество дорожно-транспортных происшествий растет. В пункте 59 приказа Министерства внутренних дел РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (в ред. от 21.12.2017)¹ прописано, что надзор за дорожным движением включает в себя наблюдение за движением транспортных средств и пе-

шиходов визуальное или с помощью технических средств. Фиксация правонарушений и преступлений непосредственно в месте правонарушения помогает в осуществлении предупреждения нарушений правил дорожного движения и остановки движения в том случае, если она имеет особый уровень опасности или если она препятствует движению. Пунктом 60 в качестве средства надзора за дорожным движением вводятся беспилотные летательные аппараты.

В надзоре за дорожным движением выделяют несколько средств автоматической фиксации и их применения: стационарные средства фиксации, которые размещаются на специальных конструкциях, передвижные, которые чаще всего крепятся на определенных штативах или же треногах, носимые и мобильные средства автоматической фиксации. Главным отличием передвижных устройств является то, что они, в первую очередь, мобильны, их можно использовать независимо от внешних условий и образующих факторов.

Проблема контроля видеокамерами дорожного движения не стоит на месте, что подтверждается Распоряжением Министерства транспорта РФ от 31.05.2021 № ВС-105-р «Об утверждении Программы цифровизации в сфере дорожного хозяйства в Российской

¹ См.: Рос. газета. 2017. 13 окт.

Федерации»¹, которым утверждается программа реализации государственных программ по цифровой деятельности в сфере дорожного хозяйства до 2030 года. Тенденция использования цифровых видеоданных с каждым годом растет, а к 2030 году количество стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах планируется увеличить до 250 % от базового количества 2017 года. Окончательно обеспечение автоматического контроля за соблюдением ПДД РФ планируется завершить в 2030 году.

Программы цифровизации в сфере дорожного хозяйства подтверждают актуальность и необходимость использования цифровых средств, которые фиксируют правонарушения, ведут круглосуточную запись и сохраняют записи.

В российском законодательстве нет отдельного закона, который бы регулировал деятельность по видеонаблюдению, в частности видеосъемку на дорогах. Правовое регулирование этого вопроса осуществляется различными нормативными правовыми актами соответствующей сферы, прежде всего

¹ См.: СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=O1QinzS13p2f7OqO&cacheid=71B6EAAE06EF2A0DE58DC5E7B386A6E6&mode=splus&base=LAW&n=387390#gbQinzSoVLZshNj1> (дата обращения: 11.03.2022).

Конституцией РФ, федеральным законом «О персональных данных», Гражданским кодексом РФ, Жилищным кодексом РФ, Трудовым кодексом РФ, Уголовным кодексом РФ и др. К нормативным правовым актам транспортного права относят Воздушный кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Устав железнодорожного транспорта РФ, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Как отмечает Н.А. Штырхунова², к особенностям перечисленных документов можно отнести тот факт, что они носят комплексный характер и воздействуют на определенные виды публичных отношений, возникающих при осуществлении деятельности на различных видах транспорта.

В сфере регулирования транспортного права в ГОСТе Р 58350-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ. Технические требования. Правила применения»³

² См.: Штырхунова Н.А. Особенности правового регулирования транспортной деятельности в России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2016. № 11. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-transportnoy-deyatelnosti-v-rossii> (дата обращения: 11.03.2022).

³ ГОСТ Р 58350-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомо-

закреплены как общие технические требования, так и правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением.

Таким образом, в транспортной отрасли существует определенный порядок установки видеокамер, единые требования к видеокамерам, видеорегистраторам. Существенным образом это помогает в установлении безопасности на дорогах в гражданском обществе и осуществляет поддержку населения в случае дорожно-транспортного происшествия.

Присутствие видеорегистраторов и видеокамер на дорогах имеет большую роль для населения, так как они помогают предотвратить превышение скорости на дорогах, остановку транспорта, дорожно-транспортное происшествие, фиксируют переход пешехода в неположенном месте. У гражданского общества возникает боязнь того факта, что они могут быть зафиксированы техническими устройствами, в силу чего правонарушений

бильные общего пользования. Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ. Технические требования. Правила применения // Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии. URL: <https://protect.gost.ru/default.aspx/v.aspx?control=7&id=232442> (дата обращения: 11.03.2022).

становится меньше. Видеорегистраторы являются действующими свидетелями на дорогах, которые ведут непрерывную запись, и в случае, если после происшествия возникает судебное разбирательство, то полученные цифровые видеоданные помогут определить виновных. Таким образом, это не просто устройства, фиксирующие все происходящее на дороге, а мощный функционал, который вносит свой вклад в реализацию правосудия.

Закрепление на законном уровне и развитие применения в транспортной сфере видеокамер, видеорегистраторов поможет гражданскому обществу и государственной власти контролировать все происходящее на дорогах. Кроме того, полученные цифровые видеоданные можно объединить и создать единую базу таких данных, которые могут использоваться для определения виновных по делу в дорожно-транспортном происшествии, а также для составления маршрута и обучения беспилотных машин роботов.

Рассмотренные нормативные правовые акты доказывают необходимость использования видеокамер и видеорегистраторов в транспортной сфере. Некоторые аспекты использования закреплены в различных нормативных правовых актах. Развитие правового регулирования в данной отрасли может быть осуществлено через принятие феде-

рального закона, регламентирующего использование видеокамер, что усилит распространение и влияние цифровых видеоданных на положительную динамику уменьшения дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации.

Совершенствование и модернизация правового регулирования вопроса использования видеокамер и видеорегистраторов в транспортной сфере позволит сократить в будущем количество дорожно-транспортных происшествий и усилить безопасность граждан на дорогах.

Зайкова
Светлана Николаевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры административного
и муниципального права
Саратовской государственной
юридической академии

РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

В 2021 г. произошли существенные изменения в правовом регулировании предмета федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности (далее – ТБ), контрольно-надзорных мероприятий, специальных режимов (обязательного мониторинга, постоянных рейдов).

Новая редакция специализированного закона¹ существенно изменила законодательные положения о контрольно-надзорной деятельности:

- исключена множественность контрольно-надзорных органов. С 1 июля 2021 г. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор) осуществляет контроль и надзор за соблюдением российского законодательства и международных договоров Российской Федерации о ТБ². Порядок организации указанной деятельности (далее – Положение) утвержден постановлением Правительства РФ³. Ространснадзор может про-

¹ См.: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 11.06.2021) // СЗ РФ. 2007. № 7, ст. 837; 2021. № 24, ч. 1, ст. 4188.

² См.: Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» (в ред. от 22.09.2021) // СЗ РФ. 2004. № 32, ст. 3345; 2021. № 40, ст. 6823.

³ См.: Постановление Правительства РФ от 29.06.2021 № 1051 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Россий-

водить контрольные (надзорные) мероприятия с участием сотрудников ФСБ России и МВД России в отдельных случаях, например при рейдовых осмотрах (п. 55 Положения), при проведении выездных проверок с применением тест-предметов, с использованием тест-субъектов (п. 56 Положения);

- установлен предмет контроля (надзора) в области ТБ – соблюдение обязательных требований, установленных российским законодательством в области ТБ, широким кругом контролируемых лиц: субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры (далее – объекты ТИ), подразделениями ТБ, учебными центрами, специализированными организациями, органами аттестации, аттестующими организациями, гражданами;

- установлены объект контроля (надзора) в области ТБ: деятельность субъектов по обеспечению ТБ, результаты такой деятельности, транспортные средства, объекты ТИ и аналогичные строящиеся объекты, зоны безопасности;

- расширен перечень допустимых тестов при проведении проверок. К ранее используемым тест-предметам (предметам, ими-

ской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» (в ред. от 14.12.2021) // СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 3, ст. 5429; 2021. № 27, ч. 3, ст. 5429.

тирующим оружие или другие устройства, предметы, запрещенные для перемещения в зону транспортной безопасности) добавились тест-субъекты;

- установлены специальные режимы федерального надзора: обязательный мониторинг в отношении отдельной категории объектов ТИ¹ в режиме реального времени с использованием специальных технических средств, имеющихся на объектах ТИ; постоянный рейд в отношении транспортных средств, производственных объектов, деятельности граждан и организаций.

Федеральный закон о государственном контроле² установил ряд новых принципов. Особого внимания заслуживает принцип стимулирования добросовестного соблюдения обязательных требований, которым установлены приоритеты

¹ Объекты ТИ, отнесенные в порядке, предусмотренном ст. 6 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», к первой и второй категориям объектов транспортной инфраструктуры и включенные в перечень, утвержденный федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

² Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» (в ред. от 06.12.2021) // СЗ РФ. 2020. № 31, ч. 1, ст. 5007; 2021. № 27, ч. 1, ст. 5187.

в сторону превентивных мероприятий, направленных на профилактику, снижение риска причинения вреда (ущерба).

Такие изменения свидетельствует о дерегуляции правового института контрольной деятельности государственных органов, переходящего от необходимости проведения строго регламентированных государственных проверок к формам контроля, не связанным государственным принуждением [1, 2].

Если ранее критерием эффективности государственного контроля признавалось количество проверок, выявленных правонарушений, взысканных штрафов, то теперь можно отметить намеченный переход к качественным показателям.

Программа профилактических мероприятий в сфере нарушений обязательных требований ТБ утверждена приказом Ространснадзора¹. Планируется проведение публичных обсуждений результатов ежеквартальных обобщений правоприменительной практики, выдача предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований, иное информирование.

Видится, что первично в основу профилактики нарушений в области

¹ Приказ Ространснадзора от 16.12.2020 № ВБ-872фс «Об утверждении программ профилактики нарушений обязательных требований на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов». URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/deyatelnost/profilaktika-narushenij> (дата обращения; 05.03.2022).

ТБ должны быть положены формирование единообразного понимания обязательных требований всеми участниками контрольной деятельности (как контролируемые лицами, так и инспекторами), а также выработка механизмов, направленных на формирование у контролируемых лиц стимулов добровольного и самостоятельного исполнения обязательных требований, позитивной ответственности.

Предстоит наладить работу сервиса «Кабинет самоконтроля» на сайте Ространснадзора. Контролируемые лица смогут, не дожидаясь плановых проверок, выявлять недостатки своей работы и самостоятельно принимать необходимые меры по их устранению. По нашему мнению, рассматриваемый ресурс должен отражать: исчерпывающий перечень обязательных требований, категории рисков и методики их оценки, материалы для самопроверок и внутреннего аудита, публичные контрольные листы, сведения о публичных профилактических мероприятиях.

Целесообразно предусмотреть возможность размещения вкладки «Вопрос-ответ», позволяющей контролируемым лицам получать разъяснения от официального органа контроля.

Новый федеральный закон о государственном контроле заложил основы для внедрения эффектив-

ных механизмов кадровой политики в деятельность контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов.

Необходимость в повышении уровня квалификации ответственных лиц неоднократно отмечалась в ежегодных докладах Ространснадзора. Для решения указанной проблемы разработаны типовые программы дополнительного профессионального образования¹ в области подготовки сил обеспечения ТБ.

Подводя итоги исследованию, следует отметить, что законодательство в области обеспечения ТБ, определяющее механизм админи-

стративно-правового регулирования рассматриваемых отношений, развивается и совершенствуется. Особое внимание представляется необходимым уделить разъяснению нового законодательства. Среди контролируемых лиц имеет место непонимание итогов проведенного реформирования, поэтому наряду с правовыми и организационными мерами реализации государственного контроля (надзора) в новом порядке требуется принятие информационных мер, направленных на разъяснение обязательных требований и связанных с ними контрольных действий.

Библиографический список

1. *Кванина В.В.* Реформа контрольно-надзорной деятельности и вопросы правового регулирования антимонопольного контроля за соблюдением хозяйствующими субъектами антимонопольного законодательства // Конкурентное право. 2020. № 2. С. 37–41.
2. *Пересыпкин А.В.* К вопросу о мерах по оптимизации контрольно-надзорной деятельности и совершенствовании законодательства, регламентирующего проведение совместных проверок // Российская юстиция. 2018. № 1. С. 54–55.

¹ См.: Приказ Минтранса России от 29.12.2020 № 578 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 17.03.2021).

Изотова

Вера Филипповна,

кандидат физико-математических наук, доцент,
доцент кафедры информационного права
и цифровых технологий
Саратовской государственной
юридической академии

Чайковский

Дмитрий Станиславович,

кандидат физико-математических наук,
доцент кафедры информационного права
и цифровых технологий
Саратовской государственной
юридической академии

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА В «УМНОМ ГОРОДЕ»

71

Цифровизация транспорта является одним из значимых направлений программы цифровизации экономики страны [1, с. 145]. В конце прошлого года была принята стратегия цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 года. Стратегия предполагает полномасштабное преобразование транспорта страны на основе всестороннего внедрения новейших программных разработок, базирующихся на технологиях обработки больших данных, цифровых двойников транспортной структуры, виртуальной и дополненной реальности, искусственного интеллекта, интернета вещей¹.

В рамках Стратегии было инициировано шесть проектов по следующим направлениям: развитие цифрового управления отраслью, транспортной безопасностью, совершенствование ло-

¹ См.: Цифровая трансформация транспортного комплекса // Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/297/documents> (дата обращения: 10.03.2022).

гистики грузоперевозок, создание цифровых двойников, создание беспилотного транспорта в регионах, электронное сопровождение поездок пассажира, исключаящее использование бумажных документов и наличности.

В настоящем исследовании будут рассмотрены правовые проблемы, связанные с цифровой трансформацией городской транспортной системы.

Главной тенденцией развития городского пространства последнего десятилетия является формирование так называемого умного города (далее – УГ), урбанистической среды, в которой для эффективного управления городским хозяйством, его промышленным, культурным и социальным пространством используется интеграция новейших цифровых технологий [2, с. 103]. Проблемой УГ активно занимаются ученые и специалисты в разных областях: философы, социологи, экономисты, специалисты строительной отрасли и многие другие.

Внедрение технологий УГ повсеместно идет двумя путями: крупные мегаполисы модернизируют городское хозяйство, социальную сферу, культурное пространство в соответствии с принципами УГ. В то же время по всему миру появляются небольшие города, в строительство которых изначально заложены идеи и технологии УГ [3, с. 254].

В своем развитии УГ проходят определенные этапы. И если на первом этапе создания УГ (поколение Smart City 1.0) инициаторами внедрения цифровых технологий является государство и ИТ-корпорации, поэтому технологии разрабатываются и внедряются в их интересах, то второй этап развития УГ (поколение Smart City 2.0) характеризуется стремлением решить насущные общественные проблемы городского населения¹.

Среди первостепенных задач, решаемых на основе технологий УГ, – решение транспортных проблем. В частности, при проведении опроса среди граждан Санкт-Петербурга о приоритетном внедрении электронных государственных сервисов на одно из первых мест были поставлены электронные сервисы в сфере транспортного обслуживания двух типов: для пассажиров общественного транспорта (63 %) и владельцев личного транспорта (61 %) [4, с. 98].

В таблице на основе анализа мировой практики, проведенного В.Б. Зотовым (по состоянию на конец 2018 г.), представлены данные по применению умных решений на транспорте и их распространению в условиях города [5, с. 7].

¹ См.: Mapping Smart Cities in the EU. European Union. URL: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET\(2014\)_507480_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET(2014)_507480_EN.pdf) (дата обращения: 11.03.2022).

**Степень распространения и применения
«транспортных умных решений» в городской среде**

| «Умные решения» с наиболее широким применением | «Умные решения» со средним уровнем распространения | «Умные решения» с уровнем использования ниже среднего |
|--|---|---|
| Присутствие города в соц-сетях. Электронные системы оплаты проезда на общественном транспорте. «Умное» уличное освещение. Информация об общественном транспорте в режиме реального времени. Приложения для автомобильной навигации в режиме онлайн | Прогнозное обслуживание общественного транспорта. Динамическая корректировка графика и маршрутов движения автобусов. Интеллектуальные светофоры. Приложения для совместных поездок | Прогнозная аналитика в целях обеспечения безопасности. Беспилотные автомобили. Объединение грузов |

Можно видеть, что одним из перспективных направлений развития транспортной системы в УГ в мире является развитие беспилотного транспорта. Автономные транспортные средства и маршрутные автобусы без водителя проходят испытания по всему миру. В частности, ожидается, что в Шотландии маршрутные автобусы без водителя начнут перевозить пассажиров, оплачивающих проезд, в конце 2020 года¹.

Для развития УТ в перспективе активно будут использоваться технологии искусственного интеллекта

¹ См.: Nassir N. Driverless Buses Can Help End the Suburbs' Public Transport Woes // The conversation. URL: [https://theconversation.com/driverless-buses-can-help-end-the-suburbs-](https://theconversation.com/driverless-buses-can-help-end-the-suburbs-public-transport-woes-117258)

(далее – ИИ). В первую очередь, они должны оптимизировать транспортные системы, помочь в разработке более экологически эффективных транспортных систем. При этом уже в настоящее время просматриваются проблемы использования ИИ: это пристрастие в принятии решений, возможный рост километража, пройденного автотранспортом, увеличенный углеродный след, которые могут возникнуть и должны быть урегулированы на правовом поле.

Следует отметить, что очень многие вопросы правового обеспечения цифровизации были решены и урегулированы на всех уровнях.

[public-transport-woes-117258](https://theconversation.com/driverless-buses-can-help-end-the-suburbs-public-transport-woes-117258) (дата обращения: 11.03.2022).

При этом распространение и применение «умных решений» в городской среде определяется финансовыми, организационными и кадровыми возможностями населенного пункта. Без привлечения частного капитала решить столь сложные задачи не представляется возможным. При создании инфраструктуры УГ, в том числе объектов, обеспечивающих безопасную городскую среду, следует учитывать и общие риски уязвимости «умных городов», связанные с киберпреступностью, техническими неисправностями в работе компьютерных систем [6, с. 83].

Развитие технологий УГ влечет нарастание таких угроз, как кибератаки на критическую инфраструктуру, взлом и блокировка информационных систем, несанкционированный сбор персональных данных.

Обеспечение кибербезопасности «умных городов» требует значительных финансовых вливаний, поэтому И.Е. Кабанова говорит о необходимости привлечения частных средств с помощью механиз-

мов публично-частного партнерства [7, с. 80].

Рынок коммерческих решений для подсистем «умного города» достаточно хорошо развивается. Однако специфика работы тех или иных решений часто сопровождается сложностями, связанными с объединениями подсистем в единую техническую экосистему города. Данная проблема является следствием слабо проработанной нормативной базы УГ и отсутствия общей концепции на этапе проектирования, которая должна опираться на международные стандарты. Международные стандарты «умных городов» задают необходимые уровни технических, экологических и социальных показателей, которые оказывают существенное влияние на инфраструктуру и безопасность жителей [8, с. 11].

К немаловажным проблемам при построении «умного» транспорта также следует отнести должное обеспечение информационной безопасности систем и правильное решение вопроса об ответственности в области использования беспилотных транспортных средств.

Библиографический список

1. Chaikovskiy D.S, Izotova V.F., Leskina E.I. Improvement of digital economy regulation through formation of big data categorial concepts / Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «State and Law in the Context of Modern Challenges» (SLCMC 2021), June 17, 2021, Saratov State Law Academy, Saratov, Russia // European Proceedings of Social and Behavioral Sciences. 2022. 21st January. V. 122. P. 144–149.

2. *Чайковский Д.С.* Средства обработки больших данных // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Сер.: Естественные и технические науки. М.: Научные технологии, 2018. С. 101–105.

3. *Чайковский Д.С., Изотова В.Ф.* Проблемы информационной безопасности больших данных // Взаимодействие власти, бизнеса и общества при формировании информационно-коммуникативной культуры граждан: сб. ст. по матер. XIV Междунар. науч.-практ. конф. (2 июля 2021 г.). Саратов: Саратовский источник. С. 253–256.

4. *Белый В.А., Смирнова П.В., Чугунов А.В.* Внедрение электронных государственных сервисов в экономико-демографических условиях пандемии Covid-19: результаты опроса граждан в Санкт-Петербурге // International Journal of Open Information Technologies. 2020. Т. 8. № 11. С. 97–109.

5. *Зотов В.Б.* «Умный город»: методология построения системы // Муниципальная академия. 2019. № 3. С. 3–11.

6. *Чайковский Д.С.* Проблемы информационной безопасности умного города // Информационные технологии в гуманитарных и общественных исследованиях: сб. ст. по матер. Всероссийского круглого стола с международным участием в рамках Саратовского международного юридического форума, посвященного 90-летию Саратовской государственной юридической академии. Саратов, 2021. С. 82–84.

7. *Кабанова И.Е.* Проблемы создания инфраструктуры обеспечения общественной безопасности в «умных городах» через механизмы публично-частного партнерства и риски партнеров // Власть закона. 2020. № 1 (41). С. 78–84.

8. *Ковалёва Н.Н., Чайковский Д.С., Изотова В.Ф.* Роль международных стандартов в правовом регулировании умных городов // Информационное право. 2021. № 3 (69). С. 10–14.

*Рукавишников
Сергей Михайлович,*
старший преподаватель кафедры
административного и муниципального права
Саратовской государственной
юридической академии

РЫНОК ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В настоящее время в Российской Федерации реализуется программа «Развитие авиационной промышленности»¹. Программой предусмотрено обновление парка воздушных судов гражданской авиации с достижением к 2030 году доли самолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков в объеме не менее 30 %. В результате количество воздушных судов российского производства в авиапарке отечественных авиаперевозчиков возрастает. Так, российский парк самолетов Sukhoi Superjet 10, насчитывавший в 2013 году 18 единиц техники, в 2021 году составил 130 машин [1].

Доминирующее положение на рынке гражданской авиации в последние десятилетия занимают Boeing (США) и Airbus (ЕС), производящие более 90 % мирового рынка пассажирских самолетов. Однако введение санкций, связанных с ограничением поставки авиационной техники в Россию, изменило границы рынка для отечественных авиакомпаний.

Изменение границ рынка поставки авиатехники с мирового фактически до российского способствует резкому увеличению спроса на продукцию отечественного производства, выпускаемую до этого в незначительных объемах. Представляется, что потребуются фи-

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»» (в ред. от 07.12.2021) // СЗ РФ. 2014. № 19, ст. 2413; 2021. № 50, ч. 4, ст. 8599.

нансовая поддержка производителей со стороны государства. В то же время действующие нормативные правовые акты направлены на поддержку авиаперевозчиков, в основном на субсидирование авиаперевозок¹.

Кроме того, возникновение монополии на рынке самолетостроения дает российским производителям гражданской авиационной техники возможность злоупотребления доминирующим положением.

Учитывая изложенное, для стабилизации ситуации в транспортном комплексе необходимо подготовить пакет нормативных правовых актов в сфере административного, конкурентного, гражданского права, к участию в разработке которого могут быть привлечены сотрудники ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия».

Библиографический список

1. Ланкратов К. «Суперджет 100» – десятилетие в воздухе // Горизонты. 2021. № 3 (31). С. 17.

¹ См., например: Постановление Правительства РФ от 30.12.2011 № 1212 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок» (в ред. от 09.12.2021) // СЗ РФ. 2012. № 5, ст. 596; 2021. № 51, ст. 8830.

Младенова

Елизавета Вячеславовна,

помощник Саратовского межрайонного

природоохранного прокурора,

аспирант кафедры служебного и трудового права

Поволжского института управления

имени П. А. Столыпина – филиала РАНХиГС

ПРОБЛЕМА РАЗГРАНИЧЕНИЯ КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)

78

В административном законодательстве отсутствует чёткое разграничение полномочий государственных органов, осуществляющих контрольно-надзорные мероприятия, при проведении экологического контроля (надзора).

В юридической литературе полномочия Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (далее – Росприроднадзор) как федерального органа экологического контроля (надзора) трактуются неоднозначно. Так, выдвигается мнение, в соответствие с которым Росприроднадзор фактически становится супернадзорным органом¹. С одной стороны, это так, в силу того, что, согласно Положению о федеральном государственном экологическом контроле (надзоре), государственный экологический кон-

¹ См.: Расширение полномочий Росприроднадзора по экологическому контролю добывающих компаний // Золото и технологии. URL: <https://zolteh.ru/law/rasshirenje-polnomochiy-gosprirrodnadzora-po-ekologicheskomu-kontrolyu-dobyvayushchikh-kompaniy/> (дата обращения: 12.02.2022).

троль осуществляет Росприроднадзор (его территориальные органы). Вместе с тем в настоящее время де-факто экологический контроль (надзор) достаточно фрагментирован и разделен между почти десятком контрольных ведомств, что противоречит принципам контрольно-надзорной деятельности, предполагающим наличие единого контролирующего органа в каждой сфере, а ввиду нехватки узкоспециализированных инспекторов не позволяет добиться обеспечения эффективности деятельности по осуществлению экологического контроля (надзора) [1].

В научной литературе отсутствует единый подход к решению проблемы разграничения компетенции государственных органов экологического контроля (надзора). В работах таких авторов, как С.А. Боголюбов, Н.Д. Вершило, Т.В. Злотникова, А.Е. Ястребов, И.П. Пушкарёв и других, анализу, как правило, подвергается процесс хаотичной и непоследовательной реорганизации системы органов управления в области охраны окружающей среды.

Как показывает опыт государственного управления в экологической сфере, упразднение в 2000 году таких самостоятельных ведомств, как Государственный комитет по охране окружающей среды (Госкомэкологии) и Федеральная

служба лесного хозяйства, с последующей передачей их функций Министерству природных ресурсов и экологии РФ фактически означало развал системы экологического контроля, что негативно отразилось на экологической ситуации в России. Кроме того, за этим последовало сокращение экологических инспекторов на всей территории страны со 100 тыс. до 3 тыс. человек [2, с. 14]. В дальнейшем распределение полномочий в области охраны окружающей среды неоднократно менялось, однако после ликвидации Госкомэкологии такое реформирование носило в большей степени непоследовательный характер.

В соответствии с Указом Президента РФ от 21.01.2020 № 21 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» (в ред. от 20.11.2020) Росприроднадзор находится в ведении Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации (далее – Минприроды России), которое и осуществляет руководство им. Одновременно данное министерство реализует функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в той же сфере, что также влияет на результат деятельности подведомственного органа.

Как отмечается в научной литературе, «характер взаимоотношений министерств с подведомственными

ми службами и агентствами ставит последние в зависимое положение, фактически обязывая министров напрямую руководить деятельностью подчиненных им органов, в том числе иметь непосредственное влияние на то, как выполняются контрольно-надзорные функции федеральными службами, что сводит на нет саму идею о разграничении функций между министерствами, службами и агентствами» [3]. Представляется целесообразным отказаться от подчиненности Росприроднадзора Министерству природных ресурсов и экологии РФ, что позволит избежать дублирования полномочий и минимизировать степень зависимости между ведомствами.

На наш взгляд, целесообразно вернуться к подходу, при котором существовал единый независимый орган экологического контроля (надзора) [4, с. 94]. Таким органом должна стать Федеральная служба по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор). При этом следует отделить его от Минприроды России, передав в непосредственное ведение Правительства РФ. По мнению А.Е. Ястребова, независимый уполномоченный орган исполнительной власти в области охраны окружающей среды следует наделить полномочиями «по использованию природных ресурсов и охране окружающей среды, включая выработку государствен-

ной политики и нормативно-правовое регулирование, осуществление государственного экологического надзора, экологической экспертизы, разработку и реализацию государственных программ в области охраны окружающей среды» [4, с. 94], с чем нельзя согласиться. Вряд ли можно добиться эффективного государственного управления в области охраны окружающей среды, если один орган будет и осуществлять функции, связанные с организацией использования природных ресурсов, и одновременно осуществлять эффективный контроль за этими процессами.

Согласно п. 1 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования¹, Росприроднадзор является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере природопользования, а также в пределах своей компетенции в области охраны окружающей среды, в том числе в части, касающейся ограничения негативного техногенного воздействия, в области обращения с отходами (за исключением радиоактивных отходов) и государствен-

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 400 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования и внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 22 июля 2004 г. № 370» (в ред. от 3.10.2021) // СЗ РФ. 2004. № 32, ст. 3347; 2021. № 45, ст. 7524.

ной экологической экспертизы. В свою очередь, Росприроднадзор в установленной сфере деятельности наделен полномочием по осуществлению федерального государственного экологического контроля (надзора) (за исключением федерального государственного экологического контроля (надзора), осуществляемого подразделениями ФСБ России на подведомственных данному органу объектах) (п. 5.1.1).

Таким образом, наряду с контрольно-надзорными полномочиями на Росприроднадзор возложено выполнение и ряда других функций, связанных с администрированием в области охраны окружающей среды. При этом перечень функций расширяется, несмотря на то, что как финансирование не увеличивается, так и штат сотрудников, что требует оптимизации полномочий. Представляется необходимым сделать Росприроднадзор единым органом экологического контроля (надзора), независимым от Министерства природных ресурсов и экологии РФ.

В юридической литературе предпринята попытка сгруппировать полномочия, принадлежащие Росприроднадзору, в 4 категории¹:

1) полномочия *по осуществлению контрольно-надзорной деятельности*;

2) полномочия *по оказанию государственных услуг* по организа-

ции и проведению государственной экологической экспертизы федерального уровня; выдаче комплексного экологического разрешения; *государственному учету объектов*, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, подлежащих федеральному государственному экологическому надзору; *лицензированию* деятельности по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию и размещению отходов I–IV классов опасности и т.д.

3) *контроль за эффективностью и качеством* осуществления органами государственной власти субъекта РФ *переданных полномочий* Российской Федерации в сфере отношений по охране окружающей среды и природопользования;

4) *профилактика правонарушений*.

В рамках данного исследования представляет интерес первая группа полномочий. Вместе с тем не следует забывать, что предотвращение нарушений обязательных требований, наряду с выявлением и пресечением нарушений обязательных требований в области охраны окружающей среды, является одним из направлений государственного экологического контроля (надзора), соответственно, не следует выделять профилактику правонарушений в качестве отдельной группы полномочий Росприроднадзора.

¹ См.: Там же.

Анализируя полномочия Росприроднадзора, связанные с осуществлением последним контрольно-надзорной деятельности, следует отметить, что, согласно Положению о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования¹ (п. 5.1), в перечне видов федерального государственного контроля (надзора), которые Росприроднадзор уполномочен осуществлять в пределах своей компетенции, «государственный экологический контроль (надзор)» отграничивается от других видов федерального государственного контроля (надзора), связанных с охраной отдельных компонентов природной среды: «федеральный государственный геологический контроль (надзор)»; «федеральный государственный земельный контроль (надзор)»; «федеральный государственный лесной контроль (надзор)...»; «федеральный государственный контроль (надзор) в области охраны, воспроизводства и использования объектов животного мира и среды их обитания...»; «федеральный государственный контроль (надзор) в области охраны и использования особо охраняемых природных тер-

риторий...»; «федеральный государственный охотничий контроль (надзор) на особо охраняемых природных территориях федерального значения и в границах их охранных зон...»; «федеральный государственный контроль (надзор) в области обращения с животными...». Представляется, что с этим вряд ли можно согласиться, поскольку в предусмотренном перечне речь идет об обобщенном понятии экологического контроля (надзора) как мере административно-правовой охраны окружающей среды.

Представляется необходимым объединить виды экологического контроля (надзора) в единый экологический контроль (надзор), что позволило бы, с одной стороны, оптимизировать численность инспекторов, а с другой – снизить давление на бизнес. Что касается сложности разграничения компетенции органов в области государственного экологического контроля (надзора), следует, прежде всего, подчеркнуть, что категория «окружающая среда» охватывает многочисленные компоненты природной среды (землю, недра, почвы, поверхностные и подземные воды, атмосферный воздух, растительный, животный мир и иные организмы, озоновый слой атмосферы и околоземное космическое пространство), а также природные и природно-антропогенные объекты, чем можно объяснить

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 400 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования и внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 22 июля 2004 г. № 370» (в ред. от 03.10.2021) // СЗ РФ. 2004. № 32, ст. 3347; 2021. № 45, ст. 7524.

наделение отдельными полномочиями в данной сфере ряда федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих управление данными объектами.

Максимальное недопущение дублирования полномочий – один из принципов реформы контроля и надзора. Несмотря на то, что государственный экологический контроль (надзор) преимущественно сосредоточивается в Росприроднадзоре, можно констатировать пересечение контрольных полномочий в области охраны окружающей среды Росприроднадзора и Ростехнадзора. Стоит отметить, что в первоначальной редакции законопроекта, внесенного в Госдуму (законопроект № 332053-7), назывался принцип недопустимости множественного госконтроля (надзора), муниципального контроля, который запрещал проведение госконтроля (надзора), муниципального контроля с целью оценки соблюдения одних и тех же обязательных требований несколькими контрольно-надзорными органами в отношении одного и того же контролируемого лица. Однако он не нашел отражения в Федеральном законе «О государственном контроле (надзоре)...», поскольку был имплементирован в другие положения закона.

Кроме того, фактически отсутствует четкое разграничение компетенции органов, осуществляю-

щих управление использованием природных ресурсов и их охрану, поскольку эти цели взаимосвязаны и взаимообусловлены: рациональное использование природных ресурсов предполагает их охрану – бережное к ним отношение, недопущение необратимых для них последствий [5]. Не случайно С. А. Боголюбов указывал на то, что охрана окружающей среды тесно связана с природопользованием, логически вытекает из него. Соответственно, данные понятия не могут быть взаимоисключаемыми, а, наоборот, должны быть неразрывными, являться двумя сторонами одной медали – взаимоотношения общества и природы [6]. Ведь, как верно отметил И. П. Пушкарёв, невозможно эффективно осуществлять охрану окружающей среды в условиях нерационального, хищнического использования природных ресурсов [5, с. 98]. Следовательно, разграничить экологический контроль (надзор) на природоресурсный и природоохранный виды надзора, как предлагает Л. С. Гамидуллаева [7, с. 173], фактически невозможно.

В результате проведенного исследования можно сделать следующие **выводы**:

1. В административном законодательстве отсутствует четкое разграничение полномочий государственных органов, осуществляющих контрольно-надзорные

мероприятия, при проведении экологического контроля (надзора).

2. Виды государственного контроля (надзора), предметом которых являются отдельные компоненты природной среды, природные объекты и природные комплексы, должны охватываться понятием «экологический контроль (надзор)» и найти нормативное закрепление в предлагаемом к принятию федеральном законе «Об экологическом контроле (надзоре)». При этом в положения природоохранного законодательства достаточно включить бланкетные нормы на особенности их нормативного обеспечения. Принятие данного закона позволит решить проблему разграничения полномочий в области экологического контроля (надзора).

Предложено объединить виды экологического контроля (надзора) в единый экологический контроль (надзор), что позволит, с одной стороны, оптимизировать численность экологических инспекторов, а с другой – снизить давление на бизнес.

3. Наряду с сужением понятия «экологический контроль (надзор)» выявлены и иные факторы, снижающие эффективность контрольно-

надзорной природоохранной деятельности, в числе которых: выполнение Росприроднадзором ряда полномочий, связанных с администрированием в области охраны окружающей среды; пересечение контрольно-надзорных полномочий в области охраны окружающей среды между отдельными федеральными органами исполнительной власти, отдельные виды которого отнесены к полномочиям различных ведомств.

4. Определено, что фактическое разделение функции экологического контроля (надзора) между множеством контрольно-надзорных органов противоречит принципам контрольно-надзорной деятельности и снижает его эффективность. Предложено формирование единого независимого органа государственного экологического контроля (надзора), непосредственно подчиненного Правительству РФ. Для обеспечения эффективности экологического контроля (надзора) системе органов экологического контроля (надзора) необходимо привести в упорядоченную систему, четко разграничив полномочия в данной сфере.

Библиографический список

1. *Вершило Н.Д.* К вопросу о государственном экологическом контроле и надзоре // *Законы России: опыт, анализ, практика.* 2017. № 6. С. 35–38.
2. *Злотникова Т.В.* Природоохрана в России. Эколога-правовой и социально-политический взгляд на 20-летие // *Экологическое право.* 2010. № 2. С. 13–20.

3. *Волков А.М.* Проблемы и противоречия современного административного законодательства // Административное право и процесс. 2014. № 6. С. 50–57.

4. *Ястребов А.Е.* О структуре федеральных органов исполнительной власти в сфере природопользования и охраны окружающей среды // Вестник государственного и муниципального управления. 2013. № 2. С. 90–95.

5. *Пушкарёв И.П.* Органы управления в области охраны окружающей среды в Российской Федерации: вопросы формирования полномочий // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер.: Право. 2021. № 2. С. 92100.

6. *Боголюбов С.А.* Конституционные основы охраны окружающей среды в государствах Европы // Журнал российского права. 2003. № 6. С. 85–96.

7. *Гамидуллаева Л.С.* Повышение эффективности государственного экологического надзора на федеральном и региональном уровне // Ленинградский юридический журнал. 2015. № 4 (42). С. 163–175.

Титов

Александр Александрович,

кандидат юридических наук, доцент кафедры
организационно-аналитического обеспечения
деятельности и управления в органах прокуратуры
Университета прокуратуры РФ,
младший советник юстиции

БАЛАНС ПРАВ ГРАЖДАНИНА С ИНТЕРЕСАМИ ОБЩЕСТВА И ГОСУДАРСТВА В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Актуальность темы вызвана активной нормотворческой работой законодательных органов в последние годы по регулированию массовой информации с целью обеспечения национальной безопасности на данном направлении. Динамичная работа по обеспечению интересов государства при регулировании деятельности в сфере массовой информации обусловлена необходимостью в полной мере обеспечить как права и свободы граждан, так и интересы государства.

Разработанность вопросов правового регулирования деятельности в сфере массовой информации можно оценить как достаточно высокую. Данную тематику рассматривали в своих работах Ю.Г. Просвирнин, Е.В. Петрушин, И.Л. Бачило, А.А. Уваров, А.В. Кирпичникова и др.

Стоит отметить, что имеется достаточное количество научных трудов, посвященных этому вопросу, из которых следует особенно выделить монографию А.П. Суходолова, М.П. Рачкова, А.М. Бычковой «Запретительная политика государства в сфере массовой информации: анализ законодательства и правоприменительной практики» [2].

Вместе с тем конкретные аспекты, посвященные достижению баланса прав и свобод гражданина с интересами государства в пра-

вовом регулировании деятельности в сфере массовой информации, в опубликованных работах не раскрыты, в связи с чем данная тема требует дополнительного изучения. Особо остро обозначенные вопросы встали ввиду известных событий февраля 2022 года.

Ввиду того, что в последние годы в Российской Федерации предприняты существенные правотворческие усилия, позволившие сформировать механизм выявления и признания в необходимых случаях граждан и организаций в качестве выполняющих функции иностранного агента, при проведении исследований вопросов регулирования деятельности в сфере массовой информации требуется уделить названному аспекту особое внимание.

Имеет смысл остановиться на понятийном аппарате исследуемых вопросов и его значении. Так, Большая советская энциклопедия определяет термин «агент» как лицо, действующее по поручению кого-либо; как представителя организации, учреждения и т.д., выполняющего поручения; уполномоченного.

Соответственно, под иностранным агентом следует понимать лицо, действующее по поручению и представляющее интересы представителей зарубежных стран. В таком виде формулировка «иностран- ный агент» не несет эмоциональной

либо оценочной окраски, она лишь констатирует факт.

Говоря о законодательстве современной России, необходимо отметить, что впервые термин «иностран- ный агент» применен в 2012 году в Федеральном законе от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях»¹. Тогда под иностранными агентами понимались организации, которые отвечают двум критериям:

а) получают иностранное финансирование (деньги или имущество от иностранных государств, международных или иностранных организаций, иностранных граждан, лиц без гражданства и т.д.);

б) участвуют в политической деятельности, в том числе в интересах иностранных источников.

В дальнейшем специальное законодательство неоднократно модернизировалось. Так, в настоящее время, согласно российскому законодательству, выделяются три вида иностранных агентов, которые можно кратко описать следующим образом:

1) некоммерческие организации и незарегистрированные общественные объединения, выполняющие функции иностранного агента (реестр можно найти на официальном сайте Министерства

¹ См.: СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/

юстиции РФ в разделе: <http://unro.minjust.ru/NKOForeignAgent.aspx>);

2) иностранные СМИ, выполняющие функции иностранного агента: организации и люди (реестр можно найти на официальном сайте Министерства юстиции РФ в разделе: <https://minjust.gov.ru/ru/documents/7755/>);

3) физические лица – иностранные агенты (реестр планируется к публикации на официальном сайте Министерства юстиции РФ).

Поскольку действующее законодательство направлено на маркирование информации, распространяемой всеми тремя названными группами, целесообразно рассмотреть особенности правового регулирования через каждую из них.

Так, в силу ч. 6 ст. 2 Федерального закона от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» под некоммерческой организацией, выполняющей функции иностранного агента, понимается российская некоммерческая организация, которая получает денежные средства и (или) иное имущество от иностранных государств, их государственных органов, международных и иностранных организаций, иностранных граждан, лиц без гражданства либо уполномоченных ими лиц, и (или) от граждан Российской Федерации или российских юридических лиц, получающих денежные средства и (или) иное имущество

от указанных источников либо действующих в качестве посредников при получении таких денежных средств и (или) иного имущества (за исключением открытых акционерных обществ с государственным участием и их дочерних обществ), и (или) от российских юридических лиц, бенефициарными владельцами которых в значении, определенном п. 8 ст. 6.1 Федерального закона от 07.08.2001 № 115-ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма»¹, являются иностранные граждане или лица без гражданства (далее – иностранные источники), и которая участвует, в том числе в интересах иностранных источников, в политической деятельности, осуществляемой на территории Российской Федерации.

Согласно ч. 1 ст. 24 этого же закона, материалы, производимые некоммерческой организацией, включенной в реестр некоммерческих организаций, выполняющих функции иностранного агента, и (или) распространяемые ею, в том числе через средства массовой информации и (или) с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», материалы, направляемые такой органи-

¹ См.: СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_32834/

зацией в государственные органы, органы местного самоуправления, образовательные и иные организации, информация, касающаяся деятельности такой организации, распространяемая через средства массовой информации, должны сопровождаться указанием на то, что эти материалы (информация) произведены, распространены и (или) направлены некоммерческой организацией, выполняющей функции иностранного агента, либо касаются деятельности такой организации.

Говоря о второй группе – СМИ-иноагентах, необходимо обратиться к ст. 6 Закона РФ от 27.12.1991 № 2124-1 «О средствах массовой информации» (в ред. от 01.07.2021)¹, согласно которой юридическое лицо, зарегистрированное в иностранном государстве, или иностранная структура без образования юридического лица независимо от их организационно-правовой формы, физическое лицо, распространяющие предназначенные для неограниченного круга лиц печатные, аудио-, аудиовизуальные и иные сообщения и материалы (в том числе с использованием сети «Интернет»), могут быть признаны иностранными средствами массовой информации, выполняющими

функции иностранного агента, если они получают денежные средства и (или) иное имущество от иностранных государств, их государственных органов, международных и иностранных организаций, иностранных граждан, лиц без гражданства либо уполномоченных ими лиц и (или) от российских юридических лиц, получающих денежные средства и (или) иное имущество от указанных источников. В порядке, установленном уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, к юридическому лицу, зарегистрированному в иностранном государстве, или иностранной структуре без образования юридического лица независимо от их организационно-правовой формы, физическому лицу, распространяющим предназначенные для неограниченного круга лиц печатные, аудио-, аудиовизуальные и иные сообщения и материалы (в том числе с использованием сети «Интернет») и получающим денежные средства и (или) иное имущество от иностранных государств, их государственных органов, международных и иностранных организаций, иностранных граждан, лиц без гражданства либо уполномоченных ими лиц и (или) от российских юридических лиц, получающих денежные средства и (или) иное имущество от указанных источников, могут быть применены положения

¹ См.: Информационно-правовой сайт «Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации». URL: <https://legalacts.ru/doc/zakon-rf-ot-27121991-n-2124-1-o/>; СЗ РФ. 2021. № 27, ст. 5089, 5091, 5118.

Федерального закона от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях», регулирующие правовой статус некоммерческой организации, выполняющей функции иностранного агента, за исключением специальных положений, которые применяются исключительно к организациям, созданным в форме некоммерческой организации.

Помимо вышеназванных нормативных правовых актов, ряд норм права, регламентирующих вопросы, касающиеся СМИ-иноагентов, содержится в Федеральном законе от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»¹.

Так, ст. 15.9 данного закона определено, что в случае установления вступившим в законную силу постановлением по делу об административном правонарушении нарушения порядка деятельности иностранного средства массовой информации, выполняющего функции иностранного агента и определенного в соответствии с Законом Российской Федерации от 27.12.1991 № 2124-1 «О средствах массовой информации», или учрежденного им российского юридического лица федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере средств массовой информации, массовых коммуника-

ций, информационных технологий и связи, ограничивает доступ к информационному ресурсу соответствующего лица.

Еще одним законодательным актом, регламентирующим анализируемую сферу, является Федеральный закон от 28.12.2012 № 272-ФЗ «О мерах воздействия на лиц, причастных к нарушениям основополагающих прав и свобод человека, прав и свобод граждан Российской Федерации»², широко известный как «закон Димы Яковлева».

При этом важным вопросом остается порядок применения вышеназванных норм права, а также ответственности за нарушение действующего отечественного законодательства о СМИ-иноагентах.

Например, Н.Г. Канунникова отмечает, что, несмотря на отсутствие масштабной практики, представляется необходимым выделить в качестве основной проблемы административной ответственности за нарушение порядка деятельности иностранного СМИ, выполняющего функции иностранного агента, неэффективность санкций ст. 19.34.1 КоАП РФ. Автор также предлагает ужесточать ответственность за соответствующие правонарушения [1]. Вместе с тем вопросам ответственности и правоприменения

¹ См.: СЗ РФ. 2006. № 31, ст. 3448.

² См.: СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139994/

в данной отрасли следует посвятить отдельное исследование.

С учетом изложенного можно прийти к выводу, что отечественное законодательство о СМИ-ино-агентах является неоднородным, соответствующие нормы права содержатся во множестве источников права (помимо вышеназванных, к ним относятся Кодекс РФ об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РФ).

В связи с этим, в целях повышения эффективности государствен-

ного управления в анализируемой сфере, минимизации неоднозначного применения органами власти и должностными лицами правовых механизмов и повышения эффективности деятельности по обеспечению прав граждан и интересов государства в регулировании деятельности в сфере массовой информации видится необходимой кодификация соответствующих норм материального права в едином правовом источнике.

Библиографический список

1. Канунникова Н.Г. К вопросу административной ответственности за нарушение порядка деятельности иностранного СМИ, выполняющего функции иностранного агента // Административное право и процесс. 2021. № 8. С. 54–56.
2. Суходолов А.П. Запретительная политика государства в сфере массовой информации: анализ законодательства и правоприменительной практики / А.П. Суходолов, М.П. Рачков, А.М. Бычкова. М.: Аргументы недели, 2018. 222 с.

К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

*Архипова
Екатерина Юрьевна,*
кандидат юридических наук,
доцент кафедры теории государства и права
Саратовской государственной
юридической академии

ТЕХНИКО-ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О КОРРУПЦИИ

92

История становления и развития российского общества практически на всей своей протяженности характеризуется присутствием коррупции, которая всегда оценивается и воспринимается как отрицательное социальное явление. Указанное подтверждается словами П. Берлина, утверждавшего, что русское общество пронизано взяточничеством, которое меняет свои размеры и формы и воспринимается как средство, предоставляющее в нужный момент нужные ресурсы [1, с. 51].

Политическое и экономическое положение государства определяет возможность существования коррупции. В геометрической прогрессии последняя начинает расти, когда происходит ломка установившегося порядка, а в обществе и государстве происходят масштабные преобразования. Указанная ситуация является следствием несоответствия вновь сформированного механизма управления еще существующему старому.

Сказанное можно подтвердить статистическими данными, которые ярко демонстрируют влияние кризисной ситуации (корона-

вирусная пандемия) на динамику проявления коррупции в российском обществе. Так, статистические данные за 2021 г. демонстрируют максимум коррупционных преступлений за последние восемь лет – 24,5 тыс., а ущерб, причиненный в результате их совершения, составил 39,4 млрд руб. (для сравнения: в 2020 г. ущерб составил 32,4 млрд руб.)¹. Подобная обстановка оправдывается фактом признания коррупции в качестве социального института, выполняющего ряд функций (например, перераспределение различного рода ресурсов в условиях дефицита и др.) [2, с. 254].

Ситуацию ухудшает отсутствие надлежащего законодательства, которое было бы способно адаптировать модернизацию государственных управленческих процессов в целях снижения возможности проявления коррупции, а также нивелировать существующую полемику в юридической науке в части определения исследуемого явления.

Казалось бы, что разрешить научную дискуссию относительно заявленного вопроса должен Федеральный закон от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» (в ред. от 30.12.2021), поскольку именно в его положениях

предполагалась легальная трактовка коррупции². Однако законодатель пошел по упрощенному пути, лишь перечислив противоправные деяния без обозначения качественных характеристик данных правонарушений, которые были бы способны их объединить и подвести под одно понятие. То есть налицо демонстрация возможных коррупционных действий, бездействия, которые и являются ее проявлениями, что способствует тесной связке коррупции и ее понимания через взяточничество, что не вполне верно [3, с. 107].

Статья 8 Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности дает иное определение коррупции:

а) преступное умышленное деяние, выраженное в предоставлении, обещании, предложении лично или через посредников публичному должностному лицу незаконного преимущества для него самого либо для иного лица (физического или юридического) в целях совершения им действий либо бездействия в ходе осуществления собственных должностных обязанностей;

б) преступное умышленное деяние, связанное с вымогательством, получением публичным должностным лицом самостоятельно либо при помощи посредников незаконного преимущества для него самого или иного лица (физического или

¹ См.: Показатели преступности России // Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. URL: <http://crimestat.ru/analytics> (дата обращения: 28.02.2022).

² См.: Рос. газета. 2008. № 266; 2022. № 2.

юридического) в целях совершения указанным должностным лицом действий или бездействия при реализации собственных должностных обязанностей¹.

Анализ положений Конвенции показал, что коррупция в ней понимается шире, чем в нормах действующего российского законодательства.

В науке существует мнение, что дефиницию коррупции необходимо давать в суммарном понимании, с учетом положений как специального закона, так и правовых норм Уголовного кодекса РФ [4, с. 103]. Но сам кодифицированный акт также не дает легального определения коррупции. В связи с этим отнесение тех или иных составов преступлений к коррупционным является фактически условным и вырабатывается на доктринальном уровне. Сложность состоит в том, что они (составы преступлений) рассредоточены по разным главам и разделам Особенной части Уголовного кодекса РФ (например, большое количество подобных деяний присутствует в гл. 30 Уголовного кодекса РФ, в которой важное значение отводится статьям 290, 291)². Часто преступу-

пления признаются коррупционными только при наличии некоторых квалифицирующих признаков либо конкретных обстоятельств (например, цель совершения преступления – корыстная заинтересованность). В то же время ряд преступлений считаются коррупционными либо не считаются таковыми в зависимости от того, как понимается сама коррупция – в узком значении либо в широком. Подобная ситуация не дает возможности точно определить количество коррупционных преступлений, а также выяснить признаки и особенности последних.

Стоит отметить, что коррупция может быть представлена и квалифицирована как в виде преступлений, так и в виде правонарушений. Это подтверждает и российская, и мировая практика. Однако формулировки «несение юридической ответственности за совершение коррупции» в российском законодательстве не существует. Составы коррупционных деяний содержатся в статьях Кодекса РФ об административных правонарушениях и Уголовного кодекса РФ³.

(в ред. от 04.03.2022) // Рос. газета. 1996. № 113; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 04.03.2022).

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 04.03.2022) // Рос. газета. 2001. № 256; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 04.03.2022).

¹ См.: Конвенция против транснациональной организованной преступности (принята в г. Нью-Йорке 15.11.2000 Резолюцией 55/25 на 62-м пленарном заседании 55-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН) (с изм. от 15.11.2000) // СЗ РФ. 2004. № 40, ст. 3882.

² Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ

Отсутствие легальных определений коррупционных правонарушений и преступлений нивелируется положениями Приказа Генеральной прокуратуры РФ от 26 сентября 2007 г. № 149 «Об объявлении Соглашения о сотрудничестве генеральных прокуратур (прокуратур) государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с коррупцией»:

1) правонарушение коррупционного порядка представляет собой деяние, не влекущее наступления уголовной ответственности и обладающее признаками коррупции, которое заключается в нарушении установленных законодательством порядка несения службы и исполнения обязанностей лицом, являющимся в соответствии с национальным законодательством должностным лицом или приравненным к ним, а также несоблюдение им правил, запретов, закрепленных в национальных нормативных правовых актах;

2) преступление коррупционного порядка – это уголовно наказуемое, умышленное, содержащее коррупционные признаки деяние, совершенное должностными и приравненными к ним лицами, которые признаны таковыми в соответствии с национальным законодательством, посредством использования собственного статуса, статуса организации, которую они представляют,

должностных полномочий либо возможностей, вытекающих из соответствующего статуса¹.

На основании изложенного можно сделать следующие выводы:

1. Имеет место несовершенство и недостаточность положений действующего законодательства. Даже факт отсутствия легального определения коррупции, невозможность понять, какие из противоправных деяний можно отнести к коррупционным, порождают множество проблем в правоприменительной практике. Что уж можно сказать об эффективном предупреждении и пресечении правонарушений коррупционной направленности. Такая возможность просто нивелируется на стадии законодательного оформления соответствующих норм права. В связи с этим считаем, что в действующем Федеральном законе от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» необходимо дать легальное определение коррупции.

2. Считаем, что под коррупцией необходимо понимать негативное социальное явление, выраженное в виде противоправных умышлен-

¹ См.: Приказ Генпрокуратуры РФ от 26.09.2007 № 149 «Об объявлении Соглашения о сотрудничестве генеральных прокуратур (прокуратур) государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с коррупцией» // СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=409214&div=LAW&rnd=gTazKg#jngTPzS8Td3yQjIM> (дата обращения: 28.02.2022).

ных деяний специальных субъектов, обладающих возможностями властного воздействия на иных субъектов посредством использования ресурсов, обусловленных собственным служебным положением в корыстных личных или корпоративных целях в виде обогащения и получения выгоды. Соответственно, признаками коррупции выступают: 1) особый правовой статус субъектов, выступающих должностными лицами и обладающих властными полномочиями; 2) противоправность деяния (действий либо бездействия), которое тесно связано с осуществлени-

ем собственных профессиональных полномочий и обязанностей; 3) корыстная заинтересованность, которая заключается в приобретении различного рода вознаграждений и выгоды в личных или корпоративных интересах; 4) особый субъектный состав, в котором с одной стороны выступают должностные лица, а с другой – иные субъекты, у которых имеется желание «побыстрее» решить определенные проблемы; 5) фактически любые общественные отношения как объект коррупции.

Библиографический список

1. Берлин П.А. Русское взяточничество как социально-историческое явление // Современный мир. 1910. № 8.С. 48–56.
2. Егорьев С.В., Егорьева Е.А. Коррупция: институциональные признаки, социальные детерминанты и последствия // Вестник РУДН. Сер.: Социология. 2021. Т. 21. № 2. С. 253–264.
3. Липинский Д.А. К вопросу о понятии коррупционного правонарушения // Юридическая наука и правоприменительная практика. 2017. № 3 (41). С. 100–108.
4. Григорьев В.В. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 декабря 2008 года № 273-ФЗ «О противодействии коррупции». М.: Дело-вой двор, 2009. 253 с.

Грачёва
Ольга Алексеевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры прокурорского надзора
и криминологии
Саратовской государственной
юридической академии

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ РОССИЙСКОЙ ПРОКУРАТУРЫ

В соответствии с положениями ст. 129 Конституции РФ прокуратура является «единой федеральной централизованной системой органов, осуществляющих надзор за соблюдением Конституции Российской Федерации и исполнением законов, надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина, уголовное преследование в соответствии со своими полномочиями, а также выполняющих иные функции»¹.

Согласно последним изменениям конституционных основ от июля 2020 года, статус органов прокуратуры РФ и определение ее роли были конкретизированы законодателем, тем самым, еще раз подчеркнув значимость российской прокуратуры и важность ее деятельности на современном этапе.

Более того, законодательно происходит выделение наиболее приоритетных направлений прокурорской деятельности в зависимости от политической, социальной и экономической ситуации в стране, принятия и вступления в силу новых законов, а также в связи с возможным возникновением угроз национальной безопасности, отвечая новым вызовам времени. Следует отметить,

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 01.11.2021).

что данные направления являют собой яркое проявление попытки законодателя фундаментализировать первоочередные принципы построения современного правового государства. Стоит подчеркнуть, что современный мир переживает период трансформации, что приводит к изменению структуры мирового порядка, формированию новых правил и принципов мироустройства. Соответственно, «реализация Российской Федерацией государственной политики в области обеспечения национальной безопасности способствует повышению внутренней стабильности, наращиванию экономического, политического, военного и духовного потенциала России, необходимого для укрепления ее роли как одного из влиятельных центров современного мира»¹.

Данное обстоятельство подтверждается и целями деятельности органов прокуратуры, которые определены в ч. 2 ст. 1 Закона о прокуратуре как обеспечение верховенства закона, единства и укрепления законности, защиты прав и свобод человека и гражданина, а также *охраняемых законом интересов общества и государства*. Поскольку прокуратура Российской Федерации, как главный правозащитный

орган России, ставит в основу своей деятельности данные цели, реализация основных конституционных положений будет достигнута в полном объеме.

Н.Н. Карпов, И.В. Черепанова справедливо полагают, что «установленные федеральным законодательством цели деятельности прокуратуры Российской Федерации в полном объеме отвечают интересам как государства, так и граждан Российской Федерации... совпадение определенных конституционными нормами обязанностей государства и главных целей деятельности прокуратуры России подтверждает главную роль прокуратуры в защите прав и свобод человека и гражданина» [1, с. 132].

Таким образом, следует сделать вывод о том, что цели деятельности прокуратуры как эффективного механизма обеспечения законности и соблюдения прав и свобод, прямо закрепленные в законе о прокуратуре, – во многом совпадают с определенными конституционными обязанностями государства, тем самым подчеркивается принципиальная важность и значимость прокуратуры в системе правозащитных органов Российской Федерации.

На сегодняшний день в законодательстве четко не определено место прокуратуры в системе обеспечения национальной безопасности РФ, на этот счет в научных кру-

¹ См.: Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 2, ст. 5351.

гах высказываются диаметрально противоположные мнения [2].

Согласно Стратегии национальной безопасности, национальная безопасность – это «состояние защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан, достойные качество и уровень их жизни, гражданский мир и согласие в стране, охрана суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, социально-экономическое развитие страны»¹, поэтому можно говорить, что подобные элементы безопасности входят и в основу надзорной деятельности прокуратуры, выступая главным средством обеспечения национальных интересов страны, а также защиты прав и свобод граждан.

Целью деятельности органов прокуратуры является «обеспечение верховенства закона, единства и укрепления законности, поскольку они не являются самоцелью, а служат средством защиты прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства»².

¹ См.: Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 2, ст. 5351.

² См.: Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федера-

ции» (в ред. от 01.07.2021) // СЗ РФ. 1995. № 47, ст. 4472.

В специальной литературе нередко подчеркивается, что «какие бы действия ни совершал прокурор, реализуя предоставленные ему полномочия, в какой бы отрасли он ни осуществлял надзор – его в первую очередь интересует вопрос, соблюдаются ли права и свободы человека и гражданина. И если они не соблюдаются, прокурор принимает предусмотренные законом меры к восстановлению нарушенных прав и свобод граждан» [3, с. 5; 4].

Так, при осуществлении надзора за исполнением законов и соблюдением прав и свобод человека и гражданина в 2020 году средствами прокурорского реагирования пресечено 4 млн нарушений, восстановлены права более 1 млн человек³.

Между тем большинством авторов верно отмечается, что «цели и задачи, которые ставятся перед прокуратурой как субъектом обеспечения национальной безопасности, являются необходимыми элементами развития и защиты государственности страны» [5, с. 16; 6].

Исходя из этого, прокуратура как субъект обеспечения национальной безопасности Российской Федерации является органом, осуществляющим в пределах сво-

ции» (в ред. от 01.07.2021) // СЗ РФ. 1995. № 47, ст. 4472.

³ См.: Заседание коллегии Генпрокуратуры // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/speeches/65165> (дата обращения: 29.09.2021).

их полномочий и в соответствии со стратегическими национальными целями надзор за законностью деятельности государственных органов, а также координацию деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью с целью обеспечения национальной безопасности. В структуре целей и задач деятельности органов прокуратуры обеспечение национальной безопасности имеет приоритетное значение. Полагаем, что, следуя тенденциям современной действительности, целесообразно помимо вышеперечисленных целей указать в п. 2 ст. 1 Закона о прокуратуре в качестве одной из целей прокуратуры обеспечение национальной безопасности.

Значение деятельности прокуратуры в области национальной безопасности справедливо подчеркивается и рядом ученых, которые обосновывают это «масштабностью задач, наличием в арсенале прокуратуры необходимых правовых средств для устранения нарушений законов, наносящих вред национальным государственным интересам, возможностями прокуратуры путем пресечения менее опасных правонарушений (дисциплинарных, административных) предупреждения их перерастания в более опасные и массовые» [5, с. 17; 7], поскольку многоплановая деятельность прокуратуры направлена на обеспечение национальной

безопасности и носит комплексный характер, включая в себя потенциал всех функций органов прокуратуры.

Значительно усиливается роль органов прокуратуры в системе национальной безопасности РФ и при реализации полномочий главы нашего государства как гаранта национальной безопасности. Это подтверждается включением Генерального прокурора РФ в состав Совета Безопасности РФ, Совета по реализации приоритетных национальных проектов, других структур, а также регулярными поручениями Президента РФ по вопросам борьбы с конкретными видами угроз национальной безопасности. В связи с этим функции органов прокуратуры наполняются новым содержанием, адекватным стоящим перед государством задачам.

Обусловленное совокупностью современных условий положение прокуратуры в системе обеспечения национальной безопасности России определяется имманентно присущими ей характеристиками, которые состоят в том, что: а) принцип господства права в современной системе обеспечения национальной безопасности органично сочетается с компетенцией прокуратуры, предметом и задачами ее деятельности, представляет их целостное единство; б) охраняемые законом интересы личности, общества и государства, определяющие содержание

национальных интересов, обеспечения национальной безопасности, выступают постоянными приоритетами правозащитной деятельности прокуратуры; в) выявление, пресечение, нейтрализация и предупреждение угроз национальной безопасности составляют органическую часть деятельности прокуратуры, усиливают ее правозащитное предназначение; г) функциональная деятельность прокуратуры распространяется на все сферы правовых отношений, в которых зарождаются и развиваются основные виды угроз национальной безопасности; д) прокуратура оказывает непрерывное корректирующее влияние на все органы обеспечения национальной безопасности [5, с. 17].

Связано это с тем, что «формирование новых правил и принципов мироустройства сопровождается для Российской Федерации появлением не только новых вызовов и угроз, но и дополнительных возможностей. Перспективы долгосрочного развития и позиционирование России в мире определяются ее внутренним потенциалом, привлекательностью системы ценностей, готовностью и способностью реализовать свои конкурентные преимущества путем повышения эффективности государственного управления»¹.

¹ См.: Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопас-

Поэтому важнейшими направлениями государственной политики в сфере обеспечения государственной безопасности и, соответственно, главными направлениями деятельности органов прокуратуры на долгосрочную перспективу должны стать: «усиление роли государства в качестве гаранта безопасности личности; совершенствование нормативного правового регулирования предупреждения и борьбы с преступностью, коррупцией, терроризмом и экстремизмом; повышение эффективности защиты прав и законных интересов российских граждан; расширение международного сотрудничества в правоохранительной сфере» [8, с. 32].

Таким образом, органы прокуратуры являются важным компонентом настоящей системы обеспечения национальной безопасности России и в пределах своей компетенции осуществляют государственную деятельность, направленную на защиту национальных интересов, являясь «федеральным органом государственной власти, принимающим участие в обеспечении национальной безопасности государства на основании законодательства Российской Федерации»².

ности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 2, ст. 5351.

² См.: Там же.

Библиографический список

1. Актуальные проблемы прокурорского надзора за исполнением законов и законностью правовых актов: сборник статей / под ред. Н.Н. Карпова. М., 2011. 211 с.
2. Кардашова И.Б. Современная система обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Административное право и процесс. 2013. № 9. с. 30–32.
3. Печников Н.П. Проблемы теории и практики прокурорского надзора в современных условиях: конспект лекций. Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2007. 60 с.
4. Паразян Д.С. Надзор за соблюдением международных договоров Российской Федерации в области защиты прав человека и основных свобод // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания. 2012. № 10-2. С. 161–165.
5. Ашурбеков Т.А. Правовые и организационные основы надзорной и иной функциональной деятельности прокуратуры в сфере национальной безопасности: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2009. 66 с.
6. Гальченко А.И. Роль прокуратуры в обеспечении национальной безопасности // Законность. 2015. № 12. С. 16–19.
7. Кашепов В.П. Защита прокуратурой национальных государственных интересов и национальной безопасности // Журнал российского права. 2007. № 1, с. 152–158.
8. Кардашова И.Б. Факторы, влияющие на деятельность прокуратуры как субъекта обеспечения национальной безопасности // Вестник Академии Генеральной прокуратуры РФ. 2012. № 2 (28). С. 27–33.

*Киримова
Елена Андреевна,*

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры теории государства и права
Саратовской государственной
юридической академии

МАТЕРИАЛЫ КРУГЛОГО СТОЛА, ПОСВЯЩЕННОГО ПАМЯТИ ПРОФЕССОРА ЮРИЯ ХАМЗАТОВИЧА КАЛМЫКОВА

22 апреля 2021 г. в Саратовской государственной юридической академии состоялся круглый стол, посвященный памяти профессора, доктора юридических наук, народного депутата СССР, министра юстиции РФ, заслуженного деятеля науки РСФСР, заслуженного юриста РФ, основателя саратовской школы гражданского права Юрия Хамзатовича Калмыкова.

Ведущими круглого стола выступили доцент кафедры гражданского права Саратовской государственной юридической академии А.Я. Ахмедов и выпускник Института прокуратуры СГЮА А.М. Хамизов. Коллектив библиотеки, возглавляемый В.А. Елистратовой, подготовил презентацию, посвященную жизни и деятельности Ю.Х. Калмыкова, и выставку его основных трудов.

Участники круглого стола поделились со студентами, магистрантами и аспирантами воспоминаниями о Юрии Хамзатовиче Калмыкове.

Ю.Х. Калмыков был личностью, творившей историю. Профессор А.И. Демидов, рассказывая о дне, когда Ю.Х. Калмыкова выбрали народным депутатом СССР, подчеркнул, что этот час стал звездным не только для него, но и для всей академии. Люди поверили в свои силы, в то, что от них зависит демократия и законность в стране. Талантливый ученый, болеющий за престиж России, он возглавил коллектив, создавший ныне действующий Гражданский кодекс РФ. Формулируя задачи новой цивилистики, он предложил

не только использовать иностранное законодательство и зарубежный опыт, но и разрабатывать свое законодательство, сохраняя все лучшее, что было выработано в этой области в советское время.

Судья Конституционного Суда РФ, Президент Карачаево-Черкесской Республики Б.С. Эбзеев, рассказывая о Юрии Хамзатовиче, подчеркнул его такт, ум и врожденную тягу к справедливости.

Профессор Т.И. Хмелева и доцент Т.А. Быкова, вспоминая деятельность Ю.Х. Калмыкова в роли заведующего кафедрой, говорили о его порядочности, целеустремленности, уважительном отношении к коллегам, умении ценить профессионализм в работе. По их мнению, именно эти качества позволили ему создать коллектив единомышленников. При нем на кафедре работало семь докторов юридических наук, Саратов стал центром советской цивилистики, куда приезжали ученые со всего Советского Союза. Доцент кафедры теории государства и права Е.А. Киримова, вспоминая Ю.Х. Калмыкова как педагога, говорила о том, что он был прекрасным лектором, умевшим говорить просто о сложном.

Бывшая аспирантка Ю.Х. Калмыкова, а ныне заведующий кафедрой гражданского права Башкирского государственного университета, доктор юридиче-

ских наук, профессор Е.М. Тужилова-Орданская, вспоминая его слова: «Любую проблему можно решить. Нужно только работать», говорила о трудолюбии и целеустремленности этого человека. Данные качества предопределили его достижения как педагога, ученого и государственного деятеля.

На круглом столе, посвященном памяти профессора Ю.Х. Калмыкова, с основным докладом выступила доктор юридических наук, профессор Е.М. Тужилова-Орданская. Она обосновывала необходимость создания специального правового режима генетического тестирования. Новые технологии способны не только изменить жизнь человек, но и всего человечества в целом. Информация, содержащаяся в геноме человека, может иметь научный, практический, финансовый интерес, ее можно использовать и для паспортизации граждан, и в коммерческих целях. Она является объектом публичных отношений, но в то же время отражает и частно-правовой интерес. Поскольку геном человека относится к его персональным данным, то это позволяет использовать его для создания единой базы данных, по которым можно идентифицировать человека. Геном имеет отношение к семейной тайне. Автор подчеркнула, что необходимо не только изучение правовой природы генетической

информации, но и создание целой сети правовых источников, поскольку правильная квалификация юридически значимого явления определяет выбор способа защиты прав. Для государства в настоящее время определение правового режима использования генетических данных становится приоритетным, поскольку сохранение полученной юридической информации – вопрос не только юридический, но и этический.

С юридической точки зрения опасность представляет утечка генетических данных из банков данных геномов. В связи с этим необходима разработка принципиальных подходов к соотношению биотехнологий с конституционными правами граждан. Необходимо создание законодательной базы регулирования данных отношений, целой сети правовых источников, обеспечивающих особый правовой режим генетической информации.

В ходе круглого стола были заслушаны и обсуждены доклады ученых-цивилистов, начинающих свой научный путь со студенческой скамьи.

М.П. Андреев, магистрант НИУ «Высшая школа экономики», проанализировав раздел супружеского имущества при банкротстве одного из супругов, предложил узаконить правило, согласно которому реализации подлежит не доля

в праве общей собственности супруга-банкрота, а имущество «целиком» с выплатой другому супругу денежной компенсации, соразмерной принадлежащей ему доле. Автор находит сходство между браком и простым товариществом, где между его участниками возникают фидуциарные отношения, а супруги находятся в состоянии гражданско-правового сообщества. Проводя аналогию между брачными отношениями и отношениями товарищества, он утверждает, что, поскольку супруга выбрала спутника жизни, доведшего имущественную массу до банкротства, а он нарушил фидуциарную обязанность по отношению к другому участнику такого «товарищества» (супруге), то риски нарушения соглашения между товарищами должны лежать на самих товарищах, а не ущемлять права кредиторов. По мнению автора, при обращении взыскания на долю в праве общей долевой собственности реализации должна подлежать вся вещь целиком, а сособственникам выплачивается денежный эквивалент соразмерно принадлежащей им доле в праве. Данное правило позволит, в частности, защитить и права супруга, поскольку при продаже с торгов целого вырубленного леса сумма всегда больше, чем при продаже отдельных долей имущества. К примеру, если дом целиком можно продать за 5 миллионов рублей,

то его половину за 2,5 миллиона рублей – нереально.

Студент юридического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова Д.А. Мальцев, рассмотрев вопрос о принципе абстрактности в немецком праве и его возможном заимствовании в российскую правовую систему, показал, что принцип разделения сделок, имеющий место в немецком праве, предполагает разделение сделки на обязательственную сделку, служащую установлению обязательств между сторонами, и распорядительную сделку, что является неприемлемым для России ввиду своей нецелесообразности. Наиболее убедительным представляется следующий аргумент: спор по поводу обладания правом требования ставит и упрямоченного, и добросовестного приобретателя практически в одинаковое положение независимо от того, в логике какой системы живет правопорядок, а имплементация в национальную правовую систему России принципа абстрактности не только заставит пересмотреть базовые гражданско-правовые категории, но и разрушит сложившийся способ разрешения гражданско-правовых споров.

Студент Института прокуратуры Саратовской государственной юридической академии К.О. Спицин предложил при привлечении

должника к ответственности за нарушение обязательства учитывать добросовестность сторон, под которой понимается обязанность кредитора не только не содействовать увеличению убытков как умышленно, так и по неосторожности, но и принять все разумные меры к их уменьшению. Этот принцип нашел свое выражение в положениях ст. 404 ГК РФ, где говорится об ограничении ответственности должника при наличии вины кредитора.

Студентка того же института А.С. Орищенко раскрыла понятие и критерии несправедливости договорных условий в доктрине и судебной практике РФ. Автор анализирует подходы к пониманию несправедливости, исходя из следующих критериев: существенного нарушения баланса интересов сторон и явной обременительности такого условия для стороны договора, к которой несправедливость обращена, для чего рассматривает сложившиеся в науке гражданского права критерии несправедливости условий договора. Автор рассматривает соотношение терминов «навязывание» и «вынужденность» принятие условий договора прежде всего исходя из практики заключения договоров присоединения.

Представительница Казанского (Приволжского) федерального университета А.О. Прохорова

рассмотрела проблемы, связанные с договором каршеринга или кратковременной аренды автомобиля. Прежде всего, не определено, к какой договорной конструкции относится данный договор. Для разрешения существующих противоречий и устранения пробелов в правовом регулировании соответствующих отношений автор предлагает создание отдельного законодательного регулирования, а также саморегулируемой организации, контролирующей деятельность каршеринговых компаний.

В заключение необходимо отметить важность проведения мероприятий, организованных научным сообществом Саратовской государственной академии права, как для сохранения и популяризации имен великих ученых-юристов России, освещения их вклада в мировую юридическую науку, создания научных традиций, развития научной мысли, так и для воспитания правовой культуры юридического общества, а также предоставления трибуны для признанных и начинающих российских ученых.

РОЛЬ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ СПОРТИВНОЙ СФЕРЫ

Всё больше спорт и физическая культура внедряются в социокультурное пространство общества, становятся важной и неотъемлемой частью быта не только профессиональных спортсменов, но и любого человека в целом. Их развитие является одним из необходимых элементов в становлении современного социального государства, которое должно быть направлено на многоаспектное удовлетворение всех потребностей как личности, так и общества, его стабильный прогресс. Поэтому не удивительно, что со стороны и законодателей, и правоприменителей возрастает интерес к регулированию и модернизации правоотношений в спортивной сфере.

Шитов
Денис Геннадьевич,
кандидат педагогических наук, доцент,
заведующий кафедрой физической культуры и спорта
Саратовской государственной
юридической академии

Ермолова
Ольга Сергеевна,
старший преподаватель кафедры
физической культуры и спорта
Саратовской государственной
юридической академии

Егорова
Анастасия Дмитриевна,
обучающийся Института юстиции
Саратовской государственной
юридической академии

Регулирование различных вопросов спорта и физической культуры происходит одновременно на нескольких уровнях: федеральном, региональном и местном. Несмотря на то, что общие принципы, задачи, формы и способы регулирования, регламентация основных элементов определяются преимущественно в сферах наибольшего уровня общности, немаловажное значение имеет непосредственная их реализация на уровне отдельных территорий. Именно органы местного самоуправления способствуют адаптации исходных правовых начал, установленных на высших уровнях, под традиции, интересы населения и иные особенности местностей, на которых они осуществляются. Помимо того, что часто через них реализуется большое количество юридических норм других уровней, они и сами могут принимать определенные правовые положения. Таким образом, одним из актуальных вопросов является выявление той роли, которую играет местное самоуправление в регулировании спорта на текущий момент.

Цель данной работы – выяснить сущностное значение местного самоуправления в разрешении вопросов спортивной сферы. Для достижения поставленной цели предстоит решить ряд задач: проанализировать, какими полномочиями обладают органы местного са-

моуправления в соответствующей области, и систематизировать их; выявить, как данные полномочия реализуются на практике; определить, являются ли они достаточными и эффективными для грамотного внедрения в жизнь общества спорта и его совершенствования.

Полномочия по регламентации спортивных правоотношений предусмотрены прежде всего подп. 14 п. 1 ст. 14, подп. 26 п. 1 ст. 15, подп. 19 п. 1 ст. 16, подп. 7 п. 1 ст. 16.2 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». В данных нормах для различных по своей территориальной организации муниципальных образований закрепляется возможность самостоятельного разрешения вопроса развития школьного и массового спорта, организации физкультурно-оздоровительных мероприятий. Эти положения дополняются подп. 9 п. 1 ст. 5 Федерального закона от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте», который относит к субъектам физической культуры и спорта органы местного самоуправления. Следовательно, из этих положений вытекает деятельность органов муниципального значения в заявленной сфере.

Правомочия данных органов не представляют собой исключительного списка и закреплены в раз-

личных нормативных правовых актах. Их рассмотрение стоит начать с тех основных вопросов, которые закреплены специализированным спортивным законодательством.

Так, согласно ст. 9 и 9.1 Федерального закона № 329-ФЗ, органы местного самоуправления определяют муниципальные программы и иные направления развития спорта, занимаются его популяризацией среди населения, присваивают спортивные разряды и квалификационные категории спортивных судей, занимаются организацией физкультурно-спортивной работы, способствуют подготовке и обеспечению спортивных сборных команд на местном уровне, обеспечивают для них спортивный резерв, назначают некоммерческие организации правом оценки выполнения комплекса ГТО, участвуют в организации спортивных соревнований на различных уровнях. Согласно п. 4 и п. 4.1 ст. 38 Закона, на муниципальные образования также возлагаются финансовые обязательства, к числу которых относится обеспечение условий для развития школьного и массового спорта, проведение официальных физкультурных и спортивных мероприятий, реализация комплекса ГТО, организация подготовки спортивных команд от муниципальных образований. Стоит также отметить, что именно на уровне муниципальных

образований реализуется и внедрение адаптивного спорта. Ключевые положения по этому вопросу закреплены в подп. 16 п. 1 ст. 14.1, подп. 15 п. 1 ст. 15.1, подп. 17 п. 1 и подп. 5 п. 1.1 ст. 16.1 Федерального закона № 131-ФЗ, а также п. 5 ст. 9.1 Федерального закона № 329-ФЗ, согласно которым муниципальные органы наделяются правом оказывать содействие развитию физической культуры и спорта инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Влияние на спортивную сферу оказывается также местным самоуправлением и посредством его полномочий в других сферах. Так, п. 7 ст. 45.1 Федерального закона № 131-ФЗ предусматривается такое правомочие органов муниципального управления в сфере благоустройства, как размещение спортивных площадок, что можно назвать одним из косвенных регуляторов спорта и физической культуры в жизни местного населения.

Таким образом, можно сделать вывод, что преимущественно существенное значение местного самоуправления в регулировании рассматриваемых вопросов заключается в воплощении в местных спортивных программах основных направлений развития, обозначенных на государственном уровне, и при этом в учете особенностей местности, непосредственном внедрении

спорта в жизнь обывателя и вместе с тем подготовки профессиональных кадров. Помимо финансового аспекта деятельности данных органов, значительную роль играет и правовая составляющая. Рассмотрим на конкретных примерах.

Можно проанализировать опыт одного из ведущих спортивных центров в России – города Екатеринбурга (муниципальное образование со статусом городского округа), где на долгосрочную перспективу с 2012 по 2025 г. была принята стратегическая программа «Екатеринбург спортивный». Как отмечает Л.Н. Фитина, предыдущие муниципальные стратегии в данном муниципальном образовании привели к благоприятным результатам, «на данном этапе в Екатеринбурге удалось не только приостановить кризисные явления, но и улучшить основные показатели развития физической культуры и спорта» [1, с. 9]. На данный момент также можно отметить положительное влияние данной стратегии. «По итогам 2020 года, в соответствии с данными федерального статистического наблюдения по форме № 1-ФК «Сведения о физической культуре и спорте», физической культурой и спортом систематически занимаются 1 902 357 человек, что составляет 47,6 % от численности населения региона в возрасте 3–79 лет», – отмечают в министерстве физической куль-

туры и спорта Свердловской области [2, с. 7]. При этом множество положительных изменений произошло в самом муниципальном образовании: был отстроен физкультурно-оздоровительный комплекс «Академия волейбола Н.В. Карполя», несколько десятков спортивных площадок были отремонтированы, оснащены спортивным оборудованием, реализовываются мероприятия по проведению в Екатеринбурге XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года, ежегодно проводится более полутора тысяч физкультурно-массовых и спортивных мероприятий по различным видам спорта. Исходя из этого примера, можно сделать вывод, что правовое регулирование спорта на местном уровне иногда может значительно повлиять на спортивный потенциал развития самого муниципального образования, а за ним и региона.

Однако вместе с этим нельзя не сказать, что, несмотря на данный положительный опыт, многие муниципальные образования пусть и имеют определенные стратегические планы по развитию спорта, направления развития физкультуры, но не реализуют их в полной мере и не уделяют значительного внимания данному направлению. Впрочем, стоит отметить, что данный фактор связан как с неравномерной финансовой обеспеченностью

муниципальных образований, так и с недостаточной правоприменительной практикой. Для более перспективного претворения в жизнь вышеуказанных планов необходимо принятие не одного узконаправленного муниципального правового акта, а многоплановая юридическая регламентация.

Определенный опыт есть и у муниципального образования «Город Саратов». Например, местной администрацией было принято Постановление от 14 октября 2019 г. «Об утверждении программы «Развитие физической культуры и массового спорта в муниципальном образовании «Город Саратов» на 2020–2022 годы», которое направлено на комплексное развитие округа в сфере физической культуры. Для этого в качестве задач выделяются и популяризация спорта и спортивного образа жизни среди молодежи, и проведение регулярных мероприятий, включая мероприятия в рамках комплекса ГТО, и формирование городских спортивных команд для участия в соревнованиях различного уровня, и обеспечение высококачественного тренировочного процесса в школьном образовании. Одна из подпрограмм также направлена на обеспечение материально-технической базы физической культуры и массового спорта муниципальных учреждений, ее обновление, что включает в себя реконструкцию и ка-

питальный ремонт уже существующих объектов, включая стадионы, подведомственные муниципальные учреждения и другое. Конечно, полноценные выводы о реализации данной программы сделать еще невозможно, так как она все еще находится в действии, однако некоторые моменты стоит отметить. Так, проанализировав новости последних лет, можно сделать вывод, что каждый год в муниципальном образовании проводится стабильно большое количество спортивных мероприятий, в том числе и всероссийских, таких как Всероссийские соревнования по морскому многоборью, модернизировались спортивные объекты, например открылся Дворец водных видов спорта, Центр бадминтона, а саратовские спортсмены, в свою очередь, ежегодно показывают достойные результаты на соревнованиях различных уровней. Следовательно, показатели города Саратова также демонстрируют, что при должном подходе развитие спортивных отношений на муниципальном уровне может стать результативным.

Рассмотрение данных текущих результатов в сравнении с опытом города Екатеринбурга позволяет понять, что Екатеринбург, являясь одной из негласных спортивных столиц, опережает Саратов в своем правовом регулировании спорта и по масштабности принятых нормативных правовых актов и их реа-

лизации, и по реальной эффективности принятых мер, что выражается в различии итоговых показателей. Однако это не умаляет значения саратовского местного самоуправления в развитии спорта и физической культуры, как в муниципальном образовании, так и во всем регионе, ведь наше муниципальное образование находится еще на пути развития и становления в данной сфере. Это означает, что прогресс в данной области возможен и в других местностях, которые также не уделяют

достаточного внимания спортивным правоотношениям.

Исходя из этого, можно заключить, что местное самоуправление имеет большое значение и для развития спортивного права, и для реализации спортивной политики государства, регионов и муниципалитетов. Благодаря нормативно-правовой базе на местном уровне, более результативно смогут приводиться в исполнение и иные правовые положения в данной сфере.

Библиографический список

1. *Фитина Л.Н., Хозяинова Т.К.* Особенности разработки стратегической программы развития муниципальной системы физической культуры и спорта // УЭКС. 2015. № 4 (76).
2. *Рапопорт Л.А., Каца А.А.* Физическая культура и спорт в Свердловской области // Альманах Министерства физической культуры и спорта Свердловской области. 2021. № 75.

Якушева
Светлана Евгеньевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры прокурорского надзора
и криминологии
Саратовской государственной
юридической академии

ЗАЩИТА ПРАВ ГРАЖДАН СРЕДСТВАМИ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САРАТОВСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ)

114

Южная транспортная прокуратура осуществляет свои полномочия почти в двух десятках субъектов Российской Федерации, территория которых охватывает всю южную часть государства. Саратовская транспортная прокуратура входит в систему Южной транспортной прокуратуры и является самым северным ее подразделением.

Транспортные прокуратуры, представляя собой составную часть системы органов прокуратуры Российской Федерации, реализуют наравне с территориальными прокуратурами весь спектр функций: участие в рассмотрении дел судами, координацию деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью, уголовное преследование и прочие. При этом, безусловно, именно прокурорский надзор является основополагающей функцией, в рамках реализации которой приоритетным направлением выступает надзор за исполнением законов в сфере воздушного транспорта. Не является тому исключением и Саратовская

транспортная прокуратура, одно из приоритетных направлений деятельности которой – надзор в рассматриваемой сфере.

Прокурорский надзор на воздушном транспорте многогранен, и потому Генеральный прокурор РФ в своем Указании от 25.01.2022 № 32/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта» определяет наиболее важные аспекты надзора в данной направлении, к которым отнесены:

1) *безопасность полетов*, то есть способность авиационной транспортной системы осуществлять авиаперевозки без угрозы для жизни и здоровья людей, а также соблюдение требований к техническому состоянию воздушных судов, надлежащая подготовка летного персонала, обслуживание воздушных судов на земле и в небе;

2) *транспортная безопасность*, под которой понимается защита от внешнего вмешательства в работу воздушного транспорта, а также антитеррористическая защищенность;

3) *защита прав пассажиров*, предполагающая оказание услуг перевозки с соблюдением расписаний полетов и качественное обслуживание пассажиров в аэропортах;

4) *соблюдение законодательства при реализации программ*

*развития воздушного транспорта в рамках компетенции*¹.

Как справедливо отмечает В.В. Титов, «...в настоящее время авиатранспортное сообщение развивается, восстанавливаются местные линии авиаснабжения, растет пассажиропоток, обновляется парк воздушных судов» [1, с. 78]. Данная ситуация нередко негативно сказывается на инфраструктуре города, примером чему стала ситуация со «старым» аэропортом «Центральный» города Саратова, первоначально построенным на окраине города, но по мере расширения инфраструктуры оказавшимся в его центральной части. Ограниченность территории аэропорта, небольшая длина взлетно-посадочной полосы резко сократили количество авиаперевозок, так как аэропорт мог принять лишь небольшие, легкие воздушные суда, например Як-42, Bombardier Dash 8, Embraer EMB 120 Brasilia, Embraer E-190, Embraer E-195, Sukhoi Superjet 100 и вертолеты. При этом превышение максимального взлётного веса принимаемых воздушных судов более 61 тонны было просто потенциально опасным как для авиапассажиров, так и для города и его жителей.

¹ См.: Указание Генеральной прокуратуры РФ от 25.01.2022 № 32/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта» // СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/403456560/> (дата обращения: 12.03.2022).

Вопросы соблюдения прав граждан, а также организации безопасного функционирования аэропорта «Центральный» неоднократно становились предметом обсуждения совещаний, проводимых в 2013–2014 гг., в работе которых принимали участие представители Саратовской транспортной прокуратуры, Саратовской таможни, Пограничного управления ФСБ России по Саратовской и Самарской областям, военного прокурора Саратовского гарнизона, представителей ОАО «Саратовские авиалинии».

Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляется не только перемещение в воздушном пространстве воздушных судов, но и иная деятельность, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения. Строительство высотных сооружений – это деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость и при определенных условиях способных быть небезопасными для авиации. В целях минимизации негативного влияния на обеспечение безопасности полетов Саратовской транспортной прокуратурой была проведена проверка, итогом которой стало выявление нарушений законодательства об использовании приаэродромной

территории как зоны с особыми условиями эксплуатации.

Так, в далеком 2013 году по итогам рассмотрения искового заявления Саратовской транспортной прокуратуры вынесено решение, которым «признано незаконным разрешение администрации муниципального образования «Город Саратов» о вводе в эксплуатацию двух десятиэтажных жилых домов, а на застройщика возложена обязанность по их демонтажу». В мотивировочной части решения было указано, что «...возведенные объекты нарушают требования безопасности полетов воздушных судов, создают существенные помехи в работе радиотехнического оборудования, угрожают безопасности полетов воздушных судов, в связи с чем сохранение рассматриваемых объектов нарушает права неопределенного круга лиц на охрану жизни и здоровья, в т.ч. потенциальных пользователей воздушным транспортом, участников отношений в сфере использования воздушного пространства, а также жителей г. Саратова, находящихся в границах воздушных трасс, по которым радиолокационный контроль ограничен в связи с возведением спорных объектов»¹.

Саратовской транспортной прокуратурой выявлялись и иные

¹ Верховный Суд Российской Федерации не усмотрел оснований для пересмотра со-

нарушения прав граждан. Проверкой исполнения законодательства о социальной защите инвалидов в деятельности ОАО «Саратовские авиалинии» было установлено, что «...здание международного пункта пропуска, используемое при перевозках пассажиров воздушным транспортом в международном сообщении, не соответствует требованиям законодательства о социальной защите инвалидов.

Так, прозрачные входные двери не имеют контрастной маркировки, отсутствуют средства визуальной, звуковой и тактильной информации с указанием направления движения и мест получения услуги, кромки ступеней и поручни лестниц не окрашены краской, светящейся в темноте, световые ленты на них не наклеены, на участках пола отсутствуют тактильные предупреждающие указатели и контрастно окрашенная поверхность и др.»¹. Кировским районным судом г. Саратова исковое заявление прокурора было удовлетворено в полном объеме с обязанием ОАО «Саратовские авиалинии» устранить нарушения

стоявшего судебного решения о демонтаже двух вновь построенных жилых домов в г. Саратове. URL: / <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/search?article=45752727> (дата обращения: 01.03.2022).

¹ Саратовской транспортной прокуратурой восстановлены права инвалидов в воздушном пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации // Официальный сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: / <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/search?article=45750513>

законодательства о защите прав инвалидов.

В сложившихся условиях по сообщениям безопасности авиационных органов власти было принято решение о закрытии в августе 2019 года Международного аэропорта «Центральный» (г. Саратов) и вводе нового аэропорта «Гагарин» в 20 км от города. По итогам 2021 года международный аэропорт «Гагарин» признан «самым комфортным аэропортом по итогам пассажирского голосования».

В настоящее время сотрудники правоохранительных органов столкнулись с таким негативным явлением, как «телефонный терроризм». Не стал исключением тому и новый аэропорт. Начиная с ноября 2021 года до настоящего времени регулярно поступают сообщения от «телефонных террористов» о заложенных ими бомбах².

Органами прокуратуры принимаются меры по выявлению и пресечению данных правонарушений и установлению лиц, их совершивших. Так, Саратовской транспортной прокуратурой «...признано за-

² См., например: Пассажирский терминал «Гагарина» вновь эвакуировали // Взгляд-инфо. Новости от 01.12.2021. URL: <https://www.vzsar.ru/news/2021/12/01/passajirskiy-terminal-gagarina-vnov-evakuirovali.html> (дата обращения: 01.03.2022); В Саратове в очередной раз эвакуировали аэропорт «Гагарин». Версия-Саратов. Новости от 14.03.2022. URL: <https://nversia.ru/news/volna-evakuaciy-v-saratove-v-ocherednoy-raz-evakuirovali-aeroport-gagarin/> (дата обращения: 15.03.2022).

конным возбуждение уголовного дела в отношении 51-летнего местного жителя, который подозревается в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 207 УК РФ (заведомо ложное сообщение о готовящемся взрыве объекта социальной инфраструктуры, совершенное из хулиганских побуждений). Установлено, что подозреваемый с личного мобильного телефона позвонил на телефон «02» и сообщил, что в одном из автомобилей среди припаркованных на территории аэропорта «Гагарин» заложена бомба. После проведения всех необходимых мероприятий сотрудниками полиции каких-либо взрывных устройств на территории аэропорта не установлено»¹. Аналогичные решения приняты и в отношении других «телефонных террористов».

Особого внимания заслуживает работа Саратовской транспортной прокуратуры, проводимая во исполнение п. 1.11 ранее названного Указания Генеральной прокуратуры РФ от 25.01.2022, в котором Генеральный прокурор РФ ориентирует нижестоящих прокуроров «при осуществлении надзора за соблюдением прав пассажиров тщательно исследовать доводы поступающих

¹ Саратовской транспортной прокуратурой признано законным возбуждение уголовного дела по факту заведомо ложного сообщения об акте терроризма // Официальный сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/search?article=67318013> (дата обращения: 15.03.2022).

обращений, устанавливать причины и условия допущенных нарушений, добиваться их реального устранения. Во взаимодействии с территориальными управлениями Федеральной антимонопольной службы проверять обоснованность тарифов на авиаперевозки, в том числе путем анализа расходов авиакомпаний и оценки законности формирования поставщиками стоимости наземных услуг и авиатоплива. При выявлении нарушений добиваться снижения стоимости билетов для потребителей.

В случаях несоблюдения расписания полетов устанавливать их причины, рассматривать вопрос о привлечении виновных лиц к установленной законом ответственности, контролировать предоставление пассажирам предусмотренных законодательством гарантий. Под особым контролем держать ситуацию при массовых задержках рейсов»². При этом акцентируется внимание на «обеспечении доступности объектов воздушного транспорта и безусловном соблюдении порядка обслуживания пассажиров с ограниченными возможностями».

Сотрудниками Саратовской транспортной прокуратуры на ре-

² Указание Генеральной прокуратуры России от 25.01.2022 № 32/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта» // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 12.03.2022).

гулярной основе, с выездом в аэропорт «Гагарин» осуществляется прием граждан. Обращения, принимаемые сотрудниками, касаются, как правило, вопросов соблюдения прав пассажиров, в том числе маломобильных категорий населения, функционирования объектов транспорта, иного законодательства РФ. Гражданам даются исчерпывающие ответы и разъяснения

по обращениям. Результаты приема граждан анализируются и используются в надзорной деятельности¹.

Подводя итог, следует сказать, что надзорные мероприятия Саратовской транспортной прокуратуры направлены на реальное устранение нарушений закона, улучшение состояния законности, восстановление нарушенных прав и свобод человека и гражданина.

Библиографический список

1. *Титов В.В.* О результатах надзора и его эффективности в сфере соблюдения федерального законодательства на воздушном транспорте // Проблемы совершенствования прокурорского надзора: сборник статей / Управление Генеральной прокуратуры РФ в Сибирском федеральном округе – Иркутск, 2014. Вып. 11. С. 77–82.

¹ Саратовской транспортной прокуратурой проведен прием граждан в международном аэропорту «Гагарин» // Официальный сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/utp/search?article=72134100> (дата обращения: 15.03.2022).

СОВРЕМЕННЫЕ ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

*Балашова
Елена Юрьевна,*

доктор филологических наук,
профессор кафедры иностранных языков
Саратовской государственной
юридической академии

Introduction

Translation practice can be affected by various properties of texts to be translated, including their length, topics or terminology, but also it is important to know the distribution of genres for specific communicative needs, as well as the linguistic features which are typical for specific genres. In the Functional Text Dimensions (FTD) framework [1] the former are presented as text-external properties, as they are defined by the communicative situation and their similarity to the genre prototypes, while the latter are presented as text-internal properties in the form of linguistic features.

In our study we experimented with annotation of the UN Corpus [2] with respect to text-external and text-internal properties. In the present article we will describe genre prototypes and their linguistic features. For example, the common communicative functions are the argumentative and regulatory texts, as well as texts aimed at providing reference information. The range of text-internal features include the distribution of POS (parts of speech) tags, lexical properties (such as metaphors and comparisons, official cliché, legal terminology, verb groups like suasive verbs, necessity verbs, possibility verbs, modal verbs) and syntactical properties (amplifiers, rhetorical means of argumentation, parentheses as a means of text logical organization, complex sentences, adverbial phrases). We will present our analysis of how communicative functions

are connected to linguistic features of texts in the UN corpus.

1. UN Corpus texts' structure and its correlation with FTD annotation

Genre annotation is a flexible technique allowing to adopt legal texts of UN Corpus to functional text dimensions. UN Corpus texts can be subdivided into 4 structural types:

1) Texts consisting of large pieces (sometimes more than 2 paragraphs) with distinctive genre borders are more preferable for genre annotation.

For example: **./1994/a/49/pv_84.xml** The most characteristic genre combination is A9 (legal texts) and A16 (informative texts)

A9 The draft resolution which the Sixth Committee recommends to the General Assembly for adoption is reproduced in paragraph 8 of the report. Under the preambular part of the draft resolution, the General Assembly would, inter alia, declare itself convinced of the continuing value of established humanitarian rules relating to armed conflicts and the need to respect and ensure respect for these rules in all circumstances within the scope of relevant international instruments. It would also stress the need for consolidating and implementing the existing body of international humanitarian law and for the universal acceptance of such law. Under the operative part of the draft resolution, the General

Assembly would, inter alia, note that, in comparison with the Geneva Conventions of 1949, the number of States parties to the two additional Protocols is still limited.

A16 The General Assembly would further request the Secretary-General to proceed with the organization of the United Nations Congress on Public International Law, to be held from 13 to 17 March 1995, within existing resources and assisted by voluntary contributions, taking into account the guidance provided by the Sixth Committee at the forty-eighth and forty-ninth sessions of the General Assembly. The Assembly would also recognize the relevance of international humanitarian law and, in this connection, would invite all States to disseminate widely the revised guidelines for military manuals and instructions on the protection of the environment in times of armed conflict received from the International Committee of the Red Cross and to give due consideration to the possibility of incorporating them into their military manuals and other instructions addressed to their military personnel.

2) Texts consisting of relatively small pieces (1-2 paragraphs) with blurred borders and changing subgenres.

For example: **./2014/ctoc/cop/wg_3/2014/2.xml** A9, A1, 14, A16 is a frequent combination. Genres are

changing within one or two paragraphs.

A9 In addition to requiring States parties to deem offences under the Convention extraditable under existing treaties, the Convention also encourages States parties to give effect to its provisions when concluding new bilateral or multilateral agreements. Thus, pursuant to article 18, paragraph 30, a State party concluding a new bilateral or multilateral agreement on mutual legal assistance is to consider reflecting key provisions of article 18 of the Convention in the new agreement, including the types of assistance that may be requested (art. 18, para. 3); requirements for the content of the request (art. 18, para. 14); grounds for refusal of the request (art. 18, para. 21); a prohibition on declining requests on the ground of bank secrecy (art. 18, para. 8); and provisions on costs (art. 18, para. 28).

A1 The inclusion of such provisions in bilateral and multilateral agreements reflects the modern judicial cooperation practice drawn from a wide range of treaties. In addition to the provisions of the Organized Crime Convention itself, the Model Treaty on Extradition and the Model Treaty on Mutual Assistance in Criminal Matters are valuable tools for the development of bilateral and multilateral arrangements and agreements in the area of judicial cooperation.

A14 Of relevance are also the model bilateral agreement on the

sharing of confiscated proceeds of crime or property and model treaties on issues where the Organized Crime Convention contains generic provisions, such as article 21, on the transfer of criminal proceedings, and article 17, on the transfer of sentenced persons. From the perspective of the Organized Crime Convention, many of the provisions on extradition and mutual legal assistance closely reflect the approach of the Model Treaties. The Model Treaty on Extradition, for example, contains 18 articles covering, inter alia, extraditable offences; mandatory and optional grounds for refusal; channels of communication and required documents; simplified extradition procedures; provisional arrest; surrender and postponed or conditional surrender; the rule of speciality; concurrent requests; and costs. A review of bilateral extradition treaties reveals both a number of similarities and differences with the Model Treaty on Extradition.

3) Texts with unclear genre borders, genres are mixed within 1-2 sentences.

For example: [./2007/s/2007/10/add_43.xml](#)

A9+A8 Summary statement by the Secretary-General on matters of which the Security Council is seized and on the stage reached in their consideration Addendum Pursuant to rule 11 of the provisional rules of procedure of the Security Council, the Secretary-

General is submitting the following summary statement. <...> The Security Council resumed its consideration of the item at its 5771st (private) meeting, held on 29 October 2007 in accordance with the understanding reached in its prior consultations. At the close of the meeting, in accordance with rule 55 of the provisional rules of procedure of the Security Council, the following communiqué was issued through the Secretary-General in place of a verbatim record: On 29 October 2007, the Security Council, pursuant to resolution 1353 (2001), annex II, sections A and B, held its 5771st meeting in private with the troop-contributing countries to the United Nations Mission in the Sudan. The Security Council and the troop-contributing countries heard a briefing under rule 39 of its provisional rules of procedure by Jean-Marie Guéhenno, Under-Secretary-General for Peacekeeping Operations. Members of the Council, Mr. Guéhenno and representatives of participating troop-contributing countries had an exchange of views.

4) Genres containing large fragments of subgenres with distinctive borders. For example, the fragments (A17) perform evaluative or critical function in argumentative (A1) and informative (A16) texts. The fragments A13 perform the communicative function of propaganda in argumentative (A1), analytical (A14) and informative (A16) texts.

For example: ./2004/a/59/547.xml The fragments A8 (descriptions of future events and activities) can often be seen in informative texts (A16) in such subgenres as summary reports and work programmes.

A8 21. The Investigations Division is headed by the Chief of Investigations (D-1), who is responsible for the overall management and efficient performance of the Division, including the Information and Evidence Section and the Request for Assistance Unit. The Chief is currently assisted in those functions by three deputies (P-5). With the planned reduction in staff and the corresponding reorganization of the Division in 2005, there will no longer be a need for three deputy chiefs.

A16 22. Experience has shown that the resources approved for 2004-2005 were not sufficient to support the increased workload of the Appeals Unit both in terms of numbers and complexity of cases. To date, almost every person convicted by the Tribunal has exercised his or her right to appeal and to bring a second level case to the Appeals Chamber. The prosecution has also exercised its right to appeal. In addition, numerous complex appeals are raised during trial to address issues that require resolution before the trial can be completed.

2. Functional text dimensions (FTD) of corpus linguistics v. communicative functions in pragmalinguistics/pragmatics

In fact, FTD scale represents communicative functions of a text. The analysis of legal papers and documents belonging to UN Corpus, shows that some basic communicative functions represented by a limited set of functional text dimensions are manifested in legal corpus either. The study of UN Corpus allowed to single out its basic FTD, their linguistic features, genre prototypes, key words and the most frequent collocations.

UN Corpus can be annotated via FTD A1, A7, A8, A9, A13, A14, A16, A17, A20. The argumentative function is realized in texts A1, A13, A17; informative function (reporting function is closely connected with the latter) can be manifested in texts A8, A16; the function of command is represented in texts A7, A20; the function of analysis is realized in texts A14; regulative function is represented in texts A9.

3. Linguistic features of FTD in UN Corpus

We offer the short description of linguistic features and genre composition of UN Corpus texts according to the principles of FTD annotation.

I. Argumentative function (A1, A13, A17)

Lexical features:

Suasive verbs (require, encourage, recommend, propose, call upon, offer, suggest, urge, appeal to etc.)

Modal verbs (need, should, may, would)

Verbs denoting mental processes (bearing in mind, taking into account, consider, note, believe, feel)

Necessity verbs (need, should)

Possibility verbs (may, might)

Evaluative adjectives (helpful, worrisome, peaceful, welcome, unfortunate, sincere) and verbs with evaluative semantics (condemn)

Syntactic features:

Amplifiers (do promote)

Interrogations as a rhetorical means of argumentation

Sentences with indefinite-personal subjects “one”, “who” (one could argue, one might argue, no one knows)

Impersonal sentences (It should be noted...; It must be kept in mind...; It should be emphasized...)

Composite conjunctions (on the one hand – on the other hand, in such a case – in any case)

Parentheses as a means of text logical organization (as mentioned above, in addition, in this regard)

Subordinate clause (if-sentence)

Concessive clause (conjunctions “while” and “since”)

Part-of-speech features:

Future verbs

1st person singular and plural subject

Present verbs

Text-level features:

Ordinal numerals structuring parts of a sentence (first, second, third...)

II. Informative function (A8, A16)

Lexical features:

Modal verbs (only for A8)

Syntactic features:

Time clauses (only for A8)

3d person singular and plural subject (he, she, they)

Compound sentences with the conjunction “that”

Interrogative sentences

Indirect speech

Part-of-speech features:

Past verbs

Possessive pronouns (his, her) and personal pronouns (he, she)

Text-level features:

Future years and dates (only for A8)

Exact past dates and exact data – per cents, sums of money, statistics

Annex in the text

III. The function of command

(A7, A20 as a fragment in texts A16, A9)

Lexical features:

Necessity modals

Suasive verbs

Syntactic features:

Conditional clauses (if-sentences)

Part-of-speech features:

Imperatives (imperative verbs)

Future verbs

Text-level features:

Instructions have a strict logical structure and are divided into items and paragraphs

IV. The function of analysis

(A14)

This communicative function has no specific lexical features, but

it possesses a special recognizable syntax.

Syntactical features:

Composite conjunctions and connective words structuring the text (for instance, at the same time, primary, secondary or tertiary, in some cases)

Homogeneous parts of the sentence

Coordinating and subordinating conjunctions (on the contrary, therefore...) for organizing the text

Amplifiers

Interrogations, metaphors and comparisons (ex. The door is still left open)

Complex sentences with comment clauses (ex. While it is true that...), adverbial phrases (typically, as a result, as a consequence)

Part-of-speech features:

Present verbs

1st person pronouns (we describe, we recognize, we compiled data)

Text-level features:

Well-organized and structured text with logical parts, paragraphs and conclusions.

V. Regulative function (A9)

Lexical features:

Legal terminology (multilateral agreement, legislation, obligation)

Modal verbs (shall, should, must)

Official cliché

Syntactical features:

Compound sentences with connective words

Homogeneous parts of sentences

Parts-of-speech sentences:

Gerund forms (ex. Stressing that...; Reaffirming...; Expressing...)

1st person plural pronoun as a subject (ex. We acknowledge)

Present verbs (in legislative draft documents)

Text-level features:

Standard structure of legislative documents: introduction, general provisions, specific provisions, recommendations, conclusions, annex

Homogeneous gerunds and numeration of legislative decisions in

resolutions (ex. Considering..., taking into consideration... 1. Expresses..., 2. Invites..., 3. Requests...)

References, citations and quotations of earlier documents

So we can conclude, that linguistic features are subdivided into typical lexical features, syntactic features, part-of-speech features and text-level features. The inter-textual and extra-textual corpus analysis shows that communicative functions are connected with linguistic features of corpus texts.

References

1. *Sharoff S.* Functional text dimensions for the annotation of Web corpora. *Corpora*. 2018. 13(1). P. 65-95.

2. *Ziemski M., Junczys-Dowmunt M., Pouliquen B.* The United Nations parallel corpus v1.0. In *Proceedings of the Tenth International Conference on Language Resources and Evaluation (LREC'16)*. Portorož, Slovenia, 2016. P. 3530-3534. Available at: <https://aclanthology.org/L16-1561>

Е.А. Богачева,

кандидат педагогических наук,
доцент кафедры иностранных языков
Саратовской государственной
юридической академии

ТАКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ АДВОКАТА И СВИДЕТЕЛЯ В АНГЛОЯЗЫЧНОМ СУДЕБНОМ СУБДИСКУРСЕ

Анализ юридического дискурса применяется к судебному дискурсу во многих отношениях, особенно для того, чтобы понять его социолингвистические взаимодействия. Эта теория по существу анализирует все речевые взаимодействия на уровне коммуникативных актов. Таким образом, с точки зрения анализа юридического дискурса, судебный субдискурс не уникален, но имеет ту же структуру, что и любой другой дискурс. Н. Фэрклоу утверждает, что при анализе юридического дискурса «власть концептуализируется ... с точки зрения асимметрии между участниками дискурсивных событий» [1, с. 1]. Анализ юридического дискурса устанавливает основную идею о том, что асимметрия в судебном субдискурсе является выражением власти и контроля над самим дискурсом.

Отсутствие всестороннего исследования судебного субдискурса с использованием анализа самого судебного разбирательства еще больше подчеркивает необходимость единой структуры для понимания судебного субдискурса. Значительная часть опубликованных исследований, посвященных судебному дискурсу, направлена на взаимодействие между адвокатами и свидетелями. Такие взаимодействия возможны при первичном допросе и перекрестном допросе [2].

Следует отметить, что существует нехватка научных исследований при изучении судебного дискурса, посвященных коммуникативному взаимодействию между участниками судебного

разбирательства, например такого взаимодействия, как судья – подсудимый или судья – присяжные. Например, подсудимому и присяжным не разрешается прямо взаимодействовать во время своего выступления. Тот факт, что эти взаимодействия не происходят, может быть четко рассмотрено в рамках вербального исполнения судебного субдискурса. Таким образом, с лингвистической точки зрения, эта работа может представлять собой попытку понять все эти реальные и потенциальные, но не существующие роли взаимодействия между участниками судебного разбирательства в зале суда.

Исследователи А. Гниски и Р. Бейкмен предлагают различные взаимодействия по продолжительности в разговоре между адвокатами и свидетелями как при первичном, так и при перекрестном допросе. Процитируем некоторые из их «восьми гипотез», которые помогают показать коммуникативное взаимодействие, типичное для адвоката и свидетеля в американском судебном дискурсе. Адвокаты обеих сторон судебного дела задают свидетелям вопросы как часть того или иного аргумента. Такие моменты в их работе также помогают прояснить, как взаимодействуют адвокат и свидетель:

- прерывания во время допроса более характерны для адвокатов;

- адвокат будет использовать прерывания главным образом для ограничения содержания ответа свидетеля: адвокаты будут прерывать как развернутые, так и уклончивые ответы и будут делать паузу или паузу после уместных (т.е. минимальных) ответов;

- адвокат будет использовать прерывы для ограничения продолжительности ответа свидетеля [2, с. 239–240].

Хотя данные исследователи прямо не заявили, что все эти предположения имеют непосредственную связь с концепцией власти, прерывания в выступлениях могут рассматриваться как показатель контроля над разговором. В настоящем исследовании мы постараемся показать, что власть – это не единственная сила, действующая при взаимодействии адвоката и свидетеля, их гипотезы важны для понимания ограничений этого взаимодействия.

Следует отметить, что в статье С. Бискетти «Уточняющие вопросы в зале суда» анализируется судебный дискурс в Соединенном Королевстве и показывается, что определенные синтаксические особенности используются чаще во взаимодействии адвокатов и свидетелей, чем в любой другой роли в зале суда. Адвокаты исключительно образом используют уточняющие вопросы при обращении к сви-

детелю, будь то во время первичного (иногда называемого дружеским) допроса или во время перекрестного допроса (также называемого враждебным допросом). Уточняющие вопросы представляют адвокату метод контроля между ним и свидетелем в судебном дискурсе [3].

С. Бискетти также отмечает, что при перекрестном допросе чаще возникают уточняющие вопросы. Во время первичного допроса адвокат и свидетель находятся на одной «стороне». Таким образом, адвокат может предоставить свидетелю больше свободы слова, потому что они преследуют схожие цели в установлении хода следствия события, имеющие отношение к рассматриваемому делу. Здесь разумно предположить, что взаимодействия между другими участниками судебного разбирательства также могут содержать синтаксические аномалии. Однако они плохо задокументированы, потому что, как упоминалось выше, большая часть внимания к взаимодействию в зале суда была направлена на взаимодействие адвоката и свидетеля.

Исследования Элизабет Китинг показывают, что «концепция власти во взаимодействии адвокатов и свидетелей поддерживается самой структурой судебного дискурса». Например, когда адвокату и свидетелю разрешено взаимодействовать, адвокат задает вопрос, на который должен ответить свидетель. После

ответа адвокат задает еще один вопрос, на который должен ответить свидетель. Это продолжается до тех пор, пока адвокат не решит, что у него больше нет вопросов к свидетелю. Структура судебного субдискурса не позволяет свидетелю задавать вопросы адвокату. Э. Китинг утверждает, что такая «договоренность» сохраняет различие в полномочиях между адвокатом и свидетелем [4].

В более общем обсуждении юридического дискурса между участниками судебного разбирательства Джанет Фуллер указывает на то, что «смена речевого стиля позволяет юристам косвенно делать то, что им не разрешено делать напрямую. Адвокат не может, например, открыто обвинять кого-либо в том, что свидетель лжец, или безответственный, или алкоголик; он/она не может сказать, что свидетель глуп или имеет «нечистые» мотивы. Однако все это может подразумеваться при смене речевого стиля» [5, с. 33]. Хотя Дж. Фуллер сосредоточена на том, как адвокаты эффективно обходят это ограничение, незыблем тот факт, что роль адвоката имеет строгие ограничения относительно того, что именно он или она может говорить во время выступления.

Важно отметить, что не все ученые придерживаются строго властного подхода к взаимодействию адвоката и свидетеля. Диана Идс

в своей книге «Социоллингвистика и юридический процесс» обсуждает этот вопрос, подводя итоги одного из своих предыдущих исследований: «Я указала на сомнительное предположение о взаимно однозначной связи между лингвистической формой вопросов и тем, в какой степени они влияют на ответы свидетеля. Это исследование показывает, как использование юристами определенных форм вопросов, которые были проанализированы как наиболее контролирующие, иногда воспринимается свидетелями как открытое приглашение к объяснению, и, таким образом, такие формы вопросов могут функционировать наименее контролирующим образом» [6, с. 44].

Д. Идс признает, что попытки адвокатов контролировать то, что говорит свидетель, часто приводят к неприятным последствиям и позволяют свидетелю говорить все, что он хочет. Например:

Lawyer-Witness: *We don't have any subsequent MRI's to compare it with, is that right?* **Адвокат-Свидетель:** *У нас нет другого МРТ для сравнения, верно?*

Witness-Lawyer: *As far as I know, yes.* **Свидетель-Адвокат:** *Насколько я знаю, да.*

Lawyer-Witness: *You are not her treating physician, are you? So you don't see her regularly, do you? / Вы же не ее лечащий врач, не так ли?*

Значит, вы не так часто ее консультируете, не так ли? **Witness-Lawyer:** *No / Нет.*

Lawyer-Witness: *That's he found when he got into her knee, during that surgery back in 2007 / Это то, что он обнаружил у нее в колене во время той операции в 2007 году?* **Witness-Lawyer:** *Correct / Да.*

Lawyer-Witness: *What's the basis of your opinion on this? / На чем основано ваше мнение по этому поводу?* **Witness-Lawyer:** *Experience / Опыт.*

Lawyer-Witness: *In your experience how many times has an MRI missed a tear? / По вашему опыту, сколько раз МРТ так ошибалось?* **Witness-Lawyer:** *Hundreds / Сотни раз.*

Lawyer-Witness: *I'll have you look at your deposition. Do you remember when I took that? / Я попрошу вас взглянуть на ваши показания. Помнишь, когда вы давали эти показания?* **Witness-Lawyer:** *No (laughing) / Нет... смеется.*

Lawyer-Witness: *Last summer? / Прошлым летом?*

Witness-Lawyer: *(in reference to physicians) We don't mind hurting people if we think we can get away with it (smiling) / (в отношении врачей) Мы не против причинения ущерба людям, если знаем, что это сойдет нам с рук (улыбается).*

Lawyer-Witness: *You examined Mrs. (Plaintiff) and said that you*

didn't find any tenderness in her kneecap / Вы осмотрели г-жу (истца) и сказали, что не обнаружили никаких болевых ощущений в ее коленной чашечке.

Witness-Lawyer: *I'd better review my records before I let you put words in my mouth / Мне лучше просмотреть свои записи, прежде чем Вы заставите меня сказать что-то другое.*

Lawyer-Witness: *In the MRI there was no evidence of a tear, is that correct? / На МРТ не было признаков разрыва, верно?* **Witness-Lawyer:** *Yeah, but that's an MRI, that's an apple and this is an orange / Да, но это МРТ, и на нем четко видно что есть что.*

Witness-Lawyer: *Physicians are a disagreeable sort. Kind of like attorneys. (smiling) (W in this case is a physician) / Врачи как адвокаты (улыбается) столь же неприятные люди ... в данном случае врач.*

Lawyer-Witness: *Did Mrs. (Plaintiff) ever tell you that she was non-compliant in taking her (medicine name)? / Неужели миссис (Истец) когда-нибудь говорила Вам, что она не соблюдала требования, принимая свое (название лекарства)?*

Witness-Lawyer: *Well, I don't recall that. Not in my recollection. I think it's in the medical records / Ну, я этого не помню. Не на моей памяти. Я думаю, это есть в медицинских записях.*

То, что произошло после такого вербального взаимодействия, очень важно. Адвокат, который выстроил аргумент, основанный на безошибочности МРТ, внезапно ошеломлен. Адвокат пытается задать еще один вопрос, трижды фальшивя, переводя взгляд между свидетелем и ее записями. Такое взаимодействие противоречит одному из основных принципов, основанных на концепции власти в судебном дискурсе: адвокаты обладают большей властью, чем свидетели. Однако краткие, необоснованные заявления свидетеля, за которыми последовали фальстарты адвоката, указывают на то, что свидетель утверждает свою власть в этом дискурсе. Понятно, что подходы, основанные на данной концепции власти, классифицируют адвоката как использующего «сильную» тактику вербального взаимодействия, а свидетеля – как использующего «слабую» тактику во время допроса. Но свидетель, который чрезмерно уклонялся от ответов, когда его спрашивали о конкретном заявлении, сделанном несколькими годами ранее, ни в коем случае не уклонялся, когда его спрашивали о теме его специальности. Это указывает на тот факт, что такое уклонение от ответов исходит не столько от разницы во власти, сколько от содержания, о котором свидетеля просят говорить.

Структура судебного субдискурса продемонстрировала спо-

способность объяснить речевые взаимодействия между участниками судебного разбирательства, а также объяснить характер некоторых потенциальных вербальных взаимодействий.

Библиографический список

1. Фэрклоу Н. Критический анализ дискурса. Лонгман. Нью-Йорк, 1995.
2. Гниши А., Бейкман Р. Последовательное согласование очереди и длины очереди: исследование взаимодействия в зале суда // Журнал языка и социальной психологии. 2007. Т. 26. С. 243–259.
3. Бискетти С. Уточняющие вопросы в зале суда. Исследования специализированного дискурса. 2006. Т. 41. С. 209–238.
4. Китинг Э. Власть и прагматика. Языковой и лингвистический компас. 2009. Т. 3, вып. 4. С. 996–1009.
5. Фуллер Дж. Слушание между строк: смена стиля в зале суда. Прагматика. 1993. Т. 3, вып. 1. С. 29–43.
6. Идс Д. Социолингвистика и юридический процесс. Тонаванда, Нью-Йорк. Многоязычные вопросы, 2010.

Мельникова
Ольга Вячеславовна,

соискатель степени кандидата юридических наук

ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ: ТЕОРЕТИКО-ФИЛОСОФСКИЙ АСПЕКТ

В Послании Президента Российской Федерации 1994 года впервые в новейшей истории страны была указана формулировка «государственное принуждение». Так, Б.Н. Ельцин указал, что «...демократические принципы организации власти все больше и больше дискредитируются. Формируется негативный образ демократии как слабой, аморфной власти, мало что дающей большинству людей и отстаивающей прежде всего свои корпоративные интересы... Поэтому на новом этапе требуется создать и отладить практические механизмы демократии. Решить эту проблему можно, если радикально повысить эффективность государственной власти, обеспечив точное и неуклонное соблюдение Конституции и законов, применяя, если надо, такой обязательный атрибут власти, как государственное принуждение, опирающийся исключительно на право...» [1].

В данном случае речь шла именно о приведении в соответствие всех нормативных правовых актов на федеральном, региональном и местном уровнях с целью укрепления государственной власти даже путем применения государственного принуждения, однако только в рамках четко сформированного правового поля.

В 1995 году Б.Н. Ельцин в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации подчеркивает необходимость

использования государственного принуждения с целью обеспечения суверенитета государства, формирования у него морально-правового авторитета. Данный аспект, по его мнению, необходим для эффективного демократического правового порядка. Далее в Послании Президент РФ отмечает: «...Право в его цивилизованном понимании отвергает насилие как нелегитимный способ применения государственной силы. Но оно не отрицает применения силы вообще. Как бы нам не хотелось иного, без государственного принуждения ни одна власть не сможет обеспечить силу права...» [2].

Государственное принуждение исследовалось в первую очередь со стороны философии права как метанауки для всех иных отраслей права. Это связано с тем, что через философию права формируется определенный тип правопонимания юриста-исследователя и впоследствии – формирования творческого подхода, который может перерасти в нормотворческий склад определения таких сложных теоретических явлений, как государственно-правовое принуждение.

В философии категория «принуждение» никогда не занимала центральное место при размышлениях и исследованиях, она рассматривалась как форма насилия. По мнению греческих учителей му-

дрости – софистов, «...для определения правомерности принуждения необходимо четко определить критерий справедливости...» [3].

Интересна точка зрения И. Канта, который в рамках объяснения принуждения ставил так называемый нравственный закон, закон должного: «...императив – это правило, представление о котором делает субъективно случайный поступок необходимым; стало быть, он представляет субъект как такой, который должен быть принужден к согласию с этим правилом...» [4, с. 123]. Однако отдельно стоит указать, что в своих трудах И. Кант настаивал на отдельном рассмотрении принуждения, которое свойственно морали и праву.

Так, ученый рассматривал принуждение как внутреннее (моральное), так и внешнее (правовое). Под моральным принуждением И. Кант понимал «...самостоятельное принуждение человека, которое формировалось на основе противоречия его убеждений, принципов, морально-этического долга и определенных сформированных склонностей. Правовое принуждение, или внешнее, ставит человека в иную ситуацию, путем воздействия на него извне. Мотивом данного вида принуждения могут служить: угроза наказания, страх перед наступлением одного из видов правовой ответственности...» [4, с. 88].

По мнению Ф.В.И. Шеллинга, стоит определять категорию принуждения следующим образом: «...кого-нибудь принуждать – означает в самом общем смысле обуславливать форму его воли материей. Это объяснение охватывает как физическое принуждение в более узком смысле (внешнее), так и психологическое (внутреннее) принуждение...» [5, с. 277]. По мнению ученого, категорию принуждения «...необходимо определять через снятие самостоятельности воли...» [5, с. 310]. Таким образом, у каждого человека есть так называемая самостоятельность воли – «мое субъективное право». При противостоянии «моего субъективного права» чужой воле появляется право принуждения. Интересна также точка зрения ученого на предмет того, что разумное существо не может быть принуждено, но оно может само принудить себя, поэтому любое принуждение переступает через нормы морали и становится психическим...» [6, с. 20].

Отличной от представленных точек зрения представляется позиция Г.В. Ф. Гегеля, согласно которой «...принуждение есть противоправный, стесняющий свободу другого человека поступок...» [7, с. 30]. В свою очередь, принуждение, по мнению философа, – это «...волевой акт, подчинится которому лицо или нет, зависит только от него...»

[8, с. 22]. Фундаментальный вклад в формирование концепции принуждения Г.В. Ф. Гегеля отражается в его определении границ принуждения, а именно недопущения злоупотребления этим правом.

В трудах ученых-философов, представленных выше, неоднократно фигурирует дефиниция справедливости как «краеугольного камня» общего подхода к вопросу принуждения.

Особенно данную закономерность подчеркивал А. Шопенгауэр, который под принуждением понимал «...вторжение в сферу воли другого человека, которое рождает у индивида чувство неправды, несправедливости...» [9, с. 75]. Философ олицетворял любое вмешательство в сферу воли конкретного лица как несправедливость. По мнению ученого, «...государство как один из источников принуждения возникло из эгоизма, сознательного и методического, и цель всего государственного принуждения – удержание людей от совершения противоправных, несправедливых деяний...» [9, с. 77].

Представленные выше философские размышления на предмет сущности государственного принуждения в настоящий период развития государственности дополняются иными теоретическими и нормативными точками зрения, но в первую очередь необходимо

определился с его этимологическим характером.

В Большом толковом социологическом словаре «принуждение» напрямую связано с насилием, которое осуществляется в отношении воли индивида или социальной группы путем применения санкций¹. Причем социологическая наука разделяет принуждение на активное и ситуационное. Под первым понимается непосредственное применение или угроза применения физической силы [10]. Ситуационное принуждение означает, что люди сами вынуждают себя вести следующим образом, то есть подчинить свою волю, для достижения той или иной цели, например «...продавать свой труд для получения финансовых ресурсов...» [11].

В рамках экономической теории «принуждение» рассматривается как «...один из методов управления, основанный на порицании и применении мер наказания за нарушение установленных норм...»².

Интересная точка зрения по поводу «принуждения» представлена в науке конфликтологии.

«...Принуждение – это применение силы или угроза применения

¹ См.: Официальный сайт «Словари онлайн». Большой толковый социологический словарь. URL: <https://472.slovaronline.com/583-принуждение> (дата обращения: 31.12.2021).

² Официальный сайт «Словари онлайн». Экономический словарь. URL: <https://rus-big-economic-dict.slovaronline.com/11544-ПРИНУЖДЕНИЕ> (дата обращения: 31.12.2021).

силы с целью склонить оппонента к определенному характеру поведения, которое не совпадает с его желанием...» Принуждение является одной из форм подавления конфликта³. Стоит отметить, что специалисты в области конфликтологии в большинстве своем схожи во мнении, что использование принуждения несовместимо с подлинным решением проблем, вызвавших конфликт⁴.

Как указывалось ранее, философский подход к понятию «принуждение» во многих аспектах тесным образом связан с правом. Например, И. Кант утверждал, что «...применить принуждение возможно только в отношении того, кто причиняет ущерб праву...» [12, с. 12].

По мнению Г.А. Ожеговой, «...принуждение является многофункциональной категорией, используемой в различных сферах жизнедеятельности человека...» Ученый приводит мнение, что стоит выделять политическое, экономическое, религиозное, правовое и государственное принуждение, причем исследователь выдвигает теорию о том, что все указанные виды принуждения строятся на праве за исключением религиозного принуждения [13, с. 23]. Стоит не согласиться в этой части с ученым,

³ См.: Официальный сайт «Словари онлайн». Словарь конфликтологии. URL: <https://953.slovaronline.com/13-принуждение> (дата обращения: 31.12.2021).

⁴ См.: Там же.

ведь многие религиозные трактаты, например Коран, легли в основу правовой системы в целом и в данный момент являются важнейшим источником права в ряде стран. Тем не менее считаем верной позицию автора в части необходимости четкого разграничения понятийного аппарата в данной области.

В трудах ряда ученых-философов дефиниция справедливости

теснейшим образом связана с понятием государственно-правового принуждения, тем самым обозначается один из основных принципов построения данного института.

Думается, что при реализации общегосударственной политики в данной области необходимо использовать принцип справедливости как ключевой.

Библиографический список

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 24 февраля 1994 г. «Об укреплении Российского государства (Основные направления внутренней и внешней политики)» // РГ. № 38. 1994.
2. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 16 февраля 1995 г. «О действенности государственной власти в России» // РГ. № 36. 1995.
3. *Добрынина В. И.* Античная философия: космоцентризм // Введение в философию: учеб. пособие для вузов. М.: Республика, 2004. С. 36.
4. *Кант И.* Метафизика нравов // Критика практического разума. СПб.: Наука, 1995. С. 277.
5. *Мамут Л. С.* Политические и правовые учения в Германии в конце XVIII – начале XIX в. // История политических и правовых учений / под ред. *В. С. Нерсеянца*. М.: Норма, 1995. С. 400.
6. *Алексеев Н. Н.* Основы философии права. СПб.: Изд-во Санкт-Петербург. юрид. ин-та, 1998. 215 с.
7. *Гегель Г. В. Ф.* Работы разных лет: в 2 т. М.: Мысль, 1971. Т. 2. 668 с.
8. *Пучнин А. С.* Принуждение и право: дис. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 1999. 234 с.
9. *Шопенгауэр А.* Мир как воля и представление. Мн.: Попурри, 1999. 582 с.
10. *Нохрин Д. Г.* Государственное принуждение в гражданском судопроизводстве: монография. М.: Волтерс Клувер, 2009. 256 с.
11. *Шевелева С. В.* Правовое принуждение социального принуждения // Социальное и пенсионное право. 2013. № 1. С. 2–5.
12. *Шиндяпина М. Д.* Стадии юридической ответственности: учеб. пособие для студентов. вузов. М.: Книжный мир, 1998. 168 с.
13. *Ожегова, Г. А.* К вопросу о государственном принуждении // Государственная власть и местное самоуправление. 2020. № 12. С. 22–28.

Пенжалиев
Залумхан Гюлбалаевич,
аспирант кафедры конституционного права
имени профессора Исаака Ефимовича Фарбера
Саратовской государственной юридической академии,
ассистент кафедры теории государства и права
Саратовского национального исследовательского
государственного университета
имени Н.Г. Чернышевского

ПРИМЕНЕНИЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РОССИИ НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА ДЛЯ ЗАЩИТЫ СОБСТВЕННЫХ ГРАЖДАН

Сегодня можно с уверенностью указать на рост числа случаев применения контингента военнослужащих на территории иностранных государств в связи с необходимостью защиты граждан страны [1, 2, 3]. Государство, защищая собственных граждан на территории другой страны, использует право на самооборону, причем чаще всего речь идет о небольшом количестве граждан, находящихся на иностранной территории.

Начиная с XIX в. такое положение дел не вызывало вопросов, поскольку «правомерность применения силы в целях защиты собственных граждан на иностранной территории была общепризнана» [4, р. 283]. Среди исследователей сложилась позиция, что вооруженная защита граждан на территории иностранного государства – вид самообороны. Но можно ли рассматривать посягательство на собственных граждан в качестве посягательства на государство в понимании статьи 51 Устава ООН?! Напомним, что с точки зрения данной статьи речь идет о возможности применения силы только в случае, если «произойдет вооруженное нападение на государство – члена ООН». Таким образом, для обоснования данной позиции необходимо идти по пути доказывания, что нарушение прав граждан на иностранной территории является «нападением на государство».

Категория «государство» сегодня обросло значительным числом определений, в том числе и с точки зрения международного законодательства. Однако наиболее общим является определение государства через присущие ему четыре признака, которые закреплены в «Конвенции Монтевидео», принятой в 1933 году:

- 1) постоянное население;
- 2) наличие определенной территории;
- 3) собственное правительство;
- 4) способность вступать в отношения с другими государствами».

Наличие населения (граждан), таким образом, выступает неотъемлемым атрибутом государства. Конституция РФ 1993 года закрепляет, что «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства». В федеральном законодательстве определено: «Граждане пользуются защитой и покровительством России за ее пределами, а российские власти обязаны защищать их права и интересы и при необходимости принимать меры для восстановления их нарушенных прав» (статья 7)¹. Подобные положения отечественного законодательства в полной мере отвечают

¹ См.: Федеральный закон от 31 мая 2002 г. № 62-ФЗ «О гражданстве Российской Федерации» (в ред. от 30.12.2020) // СЗ РФ. 2002. № 22, ст. 2031; 2020. № 17, ст. 2712.

универсальным гарантиям международного права, поскольку есть все основания утверждать, что защита граждан является защитой самого государства, независимо от того, где эти граждане находятся.

Военная доктрина закрепляет, что «Российская Федерация считает правомерным применение Вооруженных Сил и других войск для обеспечения защиты своих граждан, находящихся за пределами Российской Федерации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации» (пункт 20).

В 2009 году Д.А. Медведев, будучи Президентом РФ, подписал Федеральный закон от 9 ноября 2009 г. № 252-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обороне»»², который предусматривал, что Вооруженные Силы РФ могут оперативно использоваться за пределами территории России для решения задач по защите граждан Российской Федерации за рубежом. Вооруженные Силы РФ и другие войска, размещенные вне ее границ, имеют право на отражение непосредственного нападения на них, а также на защиту граждан Российской Федерации и органов, таких как, например, посольства и консульства Российской Федерации, от подобного нападения [5, с. 86].

² См.: СЗ РФ. 2009. № 45, ст. 5270.

Примером использования права на самооборону может служить решение В.В. Путина «об использовании формирований Вооруженных Сил РФ и подразделений специального назначения за пределами России в целях пресечения международной террористической деятельности против России, либо против ее граждан, или лиц без гражданства, которые постоянно проживают на территории Российской Федерации» [6], принятое из-за убийства нескольких отечественных дипломатов в посольстве России в Ираке в результате террористического акта. Указанное решение было одобрено Советом Федерации, принявшим соответствующее постановление, в котором содержались ссылки на положения статьи 51 Устава ООН «О праве на индивидуальную и коллективную самооборону», а также «статьи 61, 80, 87, пункт «г» части 1 статьи 102 Конституции РФ и положения Федерального закона «Об обороне» и Федерального закона «О противодействии терроризму»¹.

Ярким примером применения Вооруженных Сил России также является грузино-южноосетинский

¹ Постановление СФ ФС РФ от 7 июля 2006 г. № 219-СФ «Об использовании формирований Вооруженных Сил Российской Федерации и подразделений специального назначения за пределами территории Российской Федерации в целях пресечения международной террористической деятельности» // СЗ РФ. 2006. № 29, ст. 3144.

конфликт 2008 года. Решительные и твердые действия России активно были направлены на подавление грузинской агрессии, а не противоборству с кем бы то ни было. Россия неоднократно на высшем уровне заявляла, что она стремится к нормальным, компромиссным, продуктивным и самое главное – уважительным отношениям с нашими западными партнерами, указывая на то, что операция по приведению Грузии к миру являлась вынужденной акцией по защите российских граждан и предотвращению геноцида народа Южной Осетии. Будучи тогда президентом Российской Федерации, Дмитрий Медведев заявил, что Россия действовала в полном соответствии с нормами международного права для защиты своих граждан от смертельной опасности и будет действовать таким же образом и в будущем. Действительно, для России, согласно Конституции, защита граждан за рубежом является обязанностью государства (ст. 61), а не правом.

Видный западный юрист Ф. Джессеп заметил, что применение силы дозволено в том случае, «...если страна пребывания граждан не может или отказывается от предоставления защиты...» [7, р. 169].

С точки зрения международного права, защита граждан на территории иностранного государства

является частью права на самооборону государства.

Национальное законодательство РФ содержит явные механизмы реализации данного вида самообороны. Вместе с тем актуальным и достаточно спорным остается вопрос о том, в каких именно случаях возможно применение вооруженных сил на территории иностранного государства для защиты собственных граждан?

Наиболее последовательной нам представляется позиция Н.Б. Крылова, который выделил следующие критерии [8]:

1. Наличие угрозы жизни или систематическое и грубое нарушение прав человека.

2. Реальная необходимость применения вооруженных сил, которая складывается как минимум из двух элементов: а) наличие реальной угрозы; б) отсутствие мирных средств разрешения споров между государствами.

3. Гуманитарная направленность при совершении вооруженной операции.

4. Соблюдение принципа пропорциональности.

Касательно принципа пропорциональности, следует акцентировать внимание на том, что он закреплен в нормах международных договоров¹ [9], в положениях обще-

го конвенционального характера [10] и подтвержден судебной практикой [11].

Основанием для самообороны также являются отдаленные, только формирующиеся угрозы— концепция превентивной самообороны.

Вопрос о правомерности принятия превентивных вооруженных действий одних государств (группы государств) против других издавна в рамках реализации права на самооборону является остро проблемным в международном праве. Указанная острота свойственна и применению вооруженных сил в рамках традиционных операций по поддержанию мира и превентивных миротворческих акций.

Приверженцами данной концепции являются Р.А. Мюллерсон и другие представители англо-саксонской школы права, а также российские авторы: С.Д. Гольцов, Ю.Н. Малеев [12].

Последователи этой концепции также обосновывают ее ссылкой на неотъемлемое право, содержащееся в Уставе ООН, но в отличие

гих устройств от 10 октября 1980 г. с поправками, внесенными 3 мая 1996 г., прилагаемый к Конвенции о запрещении или ограничении применения конкретных видов обычного оружия, которые могут считаться наносящими чрезмерные повреждения или имеющими неизбирательное действие // СЗ РФ. 2005. № 44, ст. 4472; Римский статут Международного уголовного суда от 17 июля 1998 г. [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КосультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=4226&#FgRgU7TiYLzjxCct>

¹ См.: Протокол II о запрещении или ограничении применения мин, мин-ловушек и дру-

от сторонников концепции упреждающей самообороны основное значение придают не фактору времени, а, например, вероятности совершения нападения когда-то в будущем, наличию других, не содержащих применения силы средств для разрешения ситуации, величине вреда, который может нанести нападение. Следовательно, делается вывод, что при высокой вероятности нападения в будущем с возможностью нанесения большого вреда и при отсутствии других средств разрешения ситуации государство имеет право прибегать к превентивной самообороне.

Одним из последних примеров использования права на самооборону являются события, произошедшие 24 февраля 2022 года, вызванные наличием угрозы жизни, а также систематическим и грубым нарушением прав человека, повлекшие объявление Президентом РФ В.В. Путиным о начале «специальной военной операции» против Украины. Данное решение было связано с подписанием указов о признании территорий «Донецкой Народной Республики» (далее – ДНР) и «Луганской Народной Республики» (далее – ЛНР) в качестве независимых государств, в связи с чем были ратифицированы договоры о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи.

В качестве юридического обоснования военной операции мож-

но отметить, прежде всего, статью 51 Устава ООН, декларирующую неотъемлемое право России на индивидуальную или коллективную самооборону до принятия Советом Безопасности мер для поддержания мира.

В свою очередь, указанные действия Российской Федерации по проведению «специальной военной операции» против Украины как раз можно отнести к мерам превентивной самообороны.

В настоящее время в российском законодательстве нет нормативного закрепления права на превентивное применение Вооруженных Сил РФ, в связи с чем представляется, что одним из путей решения разногласий по поводу толкования оснований для самообороны является восполнение существующих пробелов и исправление неточностей формулировок посредством внесения изменения в законодательство.

Таким образом, предлагается закрепить право на превентивное применение Вооруженных Сил РФ, при наличии информации о подготовке к совершению агрессии против Российской Федерации или ее союзников, против тех стран, которые проводят подготовку к совершению агрессии против Российской Федерации или ее союзников, а также по их военным объектам, расположенным на территории других государств.

Библиографический список

1. Крылов Н.Б. Защита сограждан, находящихся в опасности за рубежом // *Международная жизнь*. 1995. № 1. С. 124–130.
2. Проблемы гуманитарной интервенции и защиты граждан за рубежом (по материалам круглого стола, Москва, 26 марта 2009 г.) // *Международная жизнь*. 2009. № 7. С. 16–33.
3. Карташкин В.А. Гуманитарная интервенция в глобализирующемся мире // *Юристомеждународник – InternationalLawyer*. 2003. № 3. С. 2–10.
4. *Brownlie I. International Law and the Use of Force by States*. L., 1963. 532 p.
5. Андреев А.Ф. Институт оперативного использования Вооруженных Сил Российской Федерации для защиты граждан страны за пределами территории России // *Государство и право*. 2015. № 10. С. 84–93.
6. *Российская газета*. 2006. 10 марта.
7. *Jessup A.Ph. Modern Law of Nations*. N.Y., 1949. 254 p. P. 169.
8. Крылов Н.Б. Международно-правовые вопросы защиты государством своих граждан за рубежом // *Труды Института государства и права Российской академии наук*. 2012. № 5. С. 119–125.
9. Дополнительный протокол I к Женевским конвенциям от 12 августа 1949 г., касающийся защиты жертв международных вооруженных конфликтов, от 8 июня 1977 г. // *Международная защита прав и свобод человека: сборник документов*. М.: Юрид. лит., 1990. С. 570–635;
10. Rule 14. Proportionality in Attack // *Customary International Humanitarian Law / Ed. By J.-M. Henckaerts, L. Doswald-Beck*. Vol I.N.Y.; Cambridge, 2005. P. 46–50.
11. International Court of Justice. Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996 // *I.C.J. Reports 1996*. P. 226. §§ 30, 79; International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia (I.C.T.Y.). Prosecutor v. Kupreškić et al. Judgment. IT-95-16-T. Trial Chamber. 14 January 2000. § 524.
12. Гольцов С.Д. Применение вооруженной силы государствами как мера адгос от внешней угрозы // *Москов. журн. междунар. права*. 2004. № 3. С. 45–58.

Рассказов
Александр Александрович,
студент 3-го курса
Саратовской государственной
юридической академии

УВОЛЬНЕНИЕ ПОД ПРИНУЖДЕНИЕМ

В психологии и теории трудового права увольнение под давлением получило название «моббинг»¹. Оно представляет собой явное и открытое проявление неуважительного отношения, необоснованную критику в адрес деловых качеств и личности работника, распространение клеветнической информации, порочащей честь, достоинство или деловую репутацию работника среди коллег или третьих лиц, необоснованное привлечение к дисциплинарной или иной ответственности, требование под угрозой наказания выполнения работы, не входящей в функцию работника, формальное предложение работнику уволиться по собственному желанию, сопровождающееся обещанием негативных последствий в случае отказа, совершение иных противоправных действий, направленных на склонение работника к прекращению трудового договора.

Причины, побуждающие работодателя к принуждению работника к увольнению, можно условно разделить на такие группы: 1) связанные с нежеланием работодателя соблюдать комплекс процедурных правил, условий законности увольнения; 2) мотивированные стремлением избежать материальных затрат, связанных с увольнением (выходное пособие, сохранение заработка на период трудоустройства и др.); 3) личный интерес, в том числе при межличностном конфликте «работодатель – работник», «работник – коллектив работников»².

¹ См.: Кузьмин А.В. Моббинг, или почему работник не может защитить свое достоинство // Юридическая наука. 2020. № 6. URL: <https://cyberleNaiNeka.ru/article/№/mobbiNeg-ili-pochemu-rabot№ik-N№e-mozhet-zaschitit-svoe-dostoiNestvo> (дата обращения: 18.11.2021).

² Безуглая Г.В., Пешков И.А. Психологические аспекты регулирования межличностных конфликтов в коллективе // Развитие теории и практики управления социальными и экономическими системами. 2019. № 8. URL: <https://cyberleNaiNeka.ru/article/№/>

Результатом принуждения является прекращение трудовых отношений. Увольнение – это всегда испытание и переживание потери стабильности в общественной жизни. В свою очередь, работник оказывается на рынке труда, который представляет собой сложную систему отношений по поводу обмена индивидуальных способностей к труду на фонд жизненных средств, необходимых для воспроизводства рабочей силы и размещения работников в системе общественного разделения труда в соответствии с законами товарного производства и обращения, где необходимо найти новую работу [1, с. 10]. Кроме того, прекращение трудовых отношений ведет к психологической дезориентированности работника, негативно влияющей на уровень занятости и качество труда в России в целом.

В существующем порядке добровольность увольнения подтверждается письменным волеизъявлением работника, которое может содержать причины желания прекратить трудовые отношения, и ознакомлением работника с приказом работодателя под роспись. Содержание заявления об увольнении по собственному желанию может содержать мотивировку, свидетель-

ствующую о принуждении¹. Например, Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Республики Татарстан признала незаконным факт увольнения работника, который в заявлении об увольнении по собственному желанию указал в качестве причины ненадлежащие условия труда, что повлекло признание необоснованными также и акты работодателя, фиксирующие отказ выходить на работу².

При этом вопрос доказывания недобровольности увольнения по собственному желанию современная судебная практика возлагает на работника, что, по нашему мнению, не является справедливым, поскольку эта обязанность лежит на менее защищенной стороне трудовых отношений.

Согласно п. 22 Постановления Пленума ВС РФ от 17 марта 2004 г., при рассмотрении споров о расторжении по инициативе работника трудового договора судам необ-

psihologicheskie-aspekty-regulirovaniya-mezhlichnostnyh-konfliktov-v-kollektive (дата обращения: 18.11.2021).

¹ См.: Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 05.04.2021 № 5-КГПР20-165-К2 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://legalacts.ru/sud/opredelenie-sudebnoi-kollegii-po-grazhdanskim-delam-verkhovnogo-suda-rossiiskoi-federatsii-ot-05042021-n-5-kgpr20-165-k2/>

² См.: Апелляционное определение № 33-8066/2013 от 22 июля 2013 г. // Судебные и нормативные акты РФ. URL: https://sudact.ru/regular/doc/Q5O4C1Hq0Rmb/?page=2®ular-court=®ular-date_from=®ular-case_doc=33-8066%2F2013®ular-lawchuNekiNfo=®ular-workflow_stage=®ular-date_to=®ular-area=®ular-txt=&_id=1638819331066®ular-judge=

ходимо иметь в виду следующее: «а) ...если истец утверждает, что работодатель вынудил его подать заявление об увольнении по собственному желанию, то это обстоятельство подлежит проверке, и обязанность доказать его возлагается на работника».

При этом следует учитывать тот факт, что после прекращения трудовых отношений работник остается без основного источника дохода, и судебные тяжбы могут оказать существенное негативное влияние на его материальное положение. Так, Судебной коллегией по гражданским делам ВС РФ был рассмотрен спор, в котором работник доказывал факт принуждения к увольнению, для чего ему потребовались услуги представителя, а также иные доказательства, свидетельствующие об отсутствии недостатчи, обозначенные действия и иные судебные расходы составили половину от суммы компенсации вынужденного прогула¹.

Этот подход берет свое начало в гражданском процессуальном законодательстве, поскольку каждая сторона спора, в нашем случае это работник и работодатель, должна

¹ См.: Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 17 мая 2021 № 11-КГ21-8-К6 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://legalacts.ru/sud/opredeleNie-sudebNioi-kollegii-po-grazhdanNeskim-delam-verkhovNego-suda-rossiiskoi-federatsii-ot-17052021-No-11-kg21-8-k6/>

доказать те обстоятельства, на которые она ссылается как на основания своих требований и возражений².

Это свидетельствует о том, что Верховный Суд РФ рассматривает трудовые отношения как основанные на соглашении между работником и работодателем. Такая конструкция свойственна для отношений, возникающих из договора, при которых сторона, указывающая на нарушение условий, обязуется доказать это. Однако принуждение нарушает не только права и обязанности сторон, предусмотренные трудовым договором, но и социальное право гражданина на труд, предусмотренное ст. 37 Конституции РФ.

При этом объективное фактическое неравенство положения работника по отношению к работодателю, противоположность интересов сторон при недобровольном увольнении, полагаем, не может не учитываться нормами ГПК РФ. Принудительным увольнением вред причиняется правам работника, поэтому вряд ли всерьез можно говорить о возможном злоупотреблении работниками правом на восстановление на работе, если увольнение произведено по его доброй воле. Процессуально необходимо пере-

² См.: Гражданский процессуальный кодекс от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2021 г.) // СЗ РФ. 2002. № 46, ст. 4532; 2021. № 1, ст. 9.

вании фактов каждой из сторон такого гражданского спора. Работнику должно быть предоставлено право обжаловать незаконное увольнение под принуждением без обязанности приводить доказательства этого в суде, факт отсутствия принуждения обязан доказать работодатель.

Изменение субъекта доказывания представляется наиболее эффективным решением такой проблемы, как увольнение под принуждением. В пользу такого решения помимо названных можно привести еще несколько важных обстоятельств: во-первых, при незаконности увольнения работодатель будет осознавать, что работнику достаточно только обратиться в суд для защиты нарушенных прав, и это превентивует его противоправное поведение; во-вторых, при таком подходе работодатель будет предвидеть возможные сложности, которые может вызвать незаконное увольнение, а именно обязанность доказать свою невиновность и сложность этой процедуры, поскольку, как показывает судебная практика, работнику для доказательства принуждения приходится фиксировать целый ряд различных по своей природе фактов, и работодателю для доказательства обратного придется делать то же.

Предложив изменения, которые улучшают положение работника при увольнении по собствен-

ному желанию, думаем, следует все же обеспечить работодателя средствами защиты от злоупотребления работниками своими правами. Считаем, что решить возникающие сложности в доказывании принуждения позволит введение аудиопотоколирования процедуры увольнения по собственному желанию. Предлагается ввести словесную форму, которую обязаны соблюдать работник и работодатель, записав на звукозаписывающее устройство обсуждение процедуры увольнения.

При этом в обязательном порядке произносится не только формула: «изъявляю желание – согласен», но и мотивы со стороны работника. Обязательно в этом случае сохраняется возможность для работника выразить свое желание без объяснения мотивов для сохранения принципа свободы труда.

В свою очередь работодатель должен огласить все правовые последствия, применяемые с его стороны, которые повлечет за собой прекращение трудовых отношений, в числе которых как сведения об окончательном расчете и получаемых документах работника, так и любые иные правовые последствия, которые он сочтет необходимыми, с учетом того, что их сокрытие позволит работнику в дальнейшем признать факт увольнения незаконным.

Обязанность вести аудиозапись возлагается на работодателя, при этом аудиоформат записи должен быть надлежащего качества для дальнейшего хранения и прослушивания, в противном случае проведенная процедура должна признаваться недействительной, а трудовой договор не расторгнутым либо прекращенным незаконно. Предлагаем установить сроки хранения указанных записей, поскольку имеющийся протокол имеет значение для обеих сторон правоотношения, следовательно, целесообразным будет создание двух экземпляров записи и у работодателя, и у работника.

В свою очередь, обязанность хранить полученную копию возлагается на стороны следующим образом: для работодателя эта обязанность должна сохраняться сроком

на три года. Работник же имеет право не сохранять полученную запись, однако отказаться от получения экземпляра записи он не может – в целях недопущения злоупотреблений со стороны работодателя. Момент проведения аудиопротоколирования должен иметь место до ознакомления под роспись с приказом об увольнении.

Таким образом, введение обязательного аудиопротоколирования процедуры увольнения по инициативе работника при соблюдении определенной словесной формы способно обеспечить добровольность этой процедуры, которая изначально была нацелена на реализацию принципа свободы труда, а также позволит избежать злоупотреблений со стороны работников.

Библиографический список

1. Сухов С., Ряховский А., Галетова Н. и др. Рынок труда и проблемы трудоустройства // Высшее образование в России. 2006. № 4. С. 10–15.

Тюлякова
Софья Андреевна,
студентка 2-го курса Института
международного права и правосудия
Московского государственного
лингвистического университета

ТРАСФОРМАЦИЯ ЦИВИЛИСТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В ЭПОХУ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

Последнее десятилетие цивилистические отношения переживают существенную трансформацию в связи со стремительным развитием IT-технологий и тотальной цифровизацией во всех сферах жизни общества. Однако переломным моментом в данном процессе стало внедрение технологий искусственного интеллекта практически во все сферы жизнедеятельности человека: от правоохранительной деятельности и государственной службы до производственных и экономических процессов¹.

Единая трактовка термина «искусственный интеллект» (далее – ИИ) в научной литературе на сегодняшний день отсутствует. Исходя из этого, данное исследование опирается на законодательную трактовку понятия, закрепленную в ст. 2 Федерального закона от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ: «Искусственный интеллект – комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые как минимум с результатами интеллектуальной деятельности человека. Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру (в том числе информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети,

¹ См.: Филиппова И.А. Правовое регулирование искусственного интеллекта: учебное пособие. 2-е изд., обновл. и доп. Н. Новгород: Изд-во Нижегород. гос. ун-та, 2022. С. 15.

иные технические средства обработки информации), программное обеспечение (в том числе, в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений»¹.

В связи с тем, что закон констатирует когнитивную функцию ИИ, ряд правоведов выдвигают предложения о наделении «электронного лица» правосубъектностью. «Умные» роботы и алгоритмы развиваются день ото дня и позволяют предположить, что в неотдалённом будущем эти системы будут сопоставимы по ряду функций со способностями человеческого мозга и даже их превосходить. Так, профессор А. Фоерс ещё в конце прошлого века утверждала, что если искусственный интеллект, будучи способен к социальному общению, исключается из концепции субъектов морали, то это схоже с дискриминацией социальной группы. Предлагается, в частности, создать условия для предоставления прав (и их защиты) на результаты интеллектуальной деятельности, осуществленной технологиями искусственного интел-

¹ Федеральный закон от 24.04.2020 № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных» // СЗ РФ. 2020. № 17, ст. 2701.

лекта, а также защищать созданную ИИ-информацию.

Очевидно, что данный подход в парадигме антропоцентрического миропонимания на данный момент невозможен. Представленный тезис подтверждается как российским, так и мировым опытом. Например, французский законопроект «Хартия искусственного интеллекта и алгоритмов» чётко обозначает приоритет права человека в данной области: «Система... не обладает правосубъектностью и поэтому не может обладать субъективными правами. Однако обязательства, вытекающие из правосубъектности, ложатся на юридическое или физическое лицо», которое использует эту систему, «становясь де-факто ее законным представителем» [1]. На данный момент в российском законодательстве, согласно ст. 1228 и 1257 ГК РФ, авторство признаётся за гражданином, следовательно, исключается передача авторских прав искусственному интеллекту в любом его выражении (компьютер, ЭВМ, программа и т.п.).

В обоснование данной точки зрения ученые приводят разные аргументы. Например, искусственный интеллект создан человеком, следовательно, его права носят производственный и вторичный характер. В качестве аргумента также можно рассмотреть тот факт, что ИИ, несмотря на самообучаемость при ис-

пользовании машинного обучения, создан и управляется человеком, и прекращение его деятельности – также в руках разработчиков. К тому же в случае ошибки роботизированная система не может нести ответственность за нанесение ущерба.

На основании вышесказанного можно сделать вывод, что цивилистические отношения претерпевают ряд трансформаций. Вопрос о правовом статусе искусственного интеллекта в общем и его правосубъектности в частности ставит перед цивилистами разных государств ряд сложных задач. Природа предлагаемого «электронного лица» также

неестественна, как природа другого субъекта гражданского права – юридического лица, созданного исключительно человеком для упрощения некоторых правовых процессов. Целесообразность решения о придании правового статуса искусственному интеллекту на данный момент дискуссионна, однако по мере развития технологий решение этого вопроса может усложниться большей автономностью и креативностью ИИ. Антропоцентрический подход к наделению правами ИИ сегодня абсолютно оправдан в контексте современной цивилистической парадигмы.

Библиографический список

1. Дремлюга Р.И., Дремлюга О.А. Искусственный интеллект – субъект права: аргументы за и против // Правовая политика и правовая жизнь. 2019. № 2. С. 120–125.

Фаисханов
Ринат Рифгатович,
аспирант кафедры административного
и муниципального права
Саратовской государственной
юридической академии

К ВОПРОСУ О СРОКАХ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПРАВА ГРАЖДАН НА ПОВТОРНОЕ ОБРАЩЕНИЕ ЗА ПОЛУЧЕНИЕМ ЛИЦЕНЗИИ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ОРУЖИЯ

На каждом историческом этапе, принимая во внимание состояние правопорядка, уровень криминогенной обстановки и другие значимые факторы, федеральным законодателем, в рамках предоставленной ему дискреции, по-разному определялся и определяется порядок оборота гражданского оружия, включая условия его приобретения и хранения. В настоящее время право граждан иметь в собственности оружие не является конституционным, тем не менее не исключается возможность приобретения оружия на законных основаниях. Ограничения в праве на владение гражданским оружием связаны с признанием его источником повышенной опасности и основываются на положениях п. 2 ст. 129 Гражданского кодекса РФ от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (в ред. от 25 февраля 2022 г.)¹, в соответствии с которым допускается законодательное ограничение оборотоспособности объектов гражданских прав. В нем также закреплено, что некоторые виды объектов гражданских прав могут принадлежать лишь определенным участникам оборота, либо совершение сделок с ними допускается по специальному разрешению. Указанным правовым предписаниям корреспондируют положения ст. 13 и 22 Фе-

¹ См.: СЗ РФ. 1994. № 32, ст. 3301; 2022. № 9, ч. 1, ст. 1252.

дерального закона от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии»¹ (в ред. от 2 июля 2021 г.) (далее – Закон об оружии), в которых установлено, что гражданское оружие приобретается на основании полученной в Росгвардии лицензии (далее – лицензия), а его хранение осуществляется гражданами, имеющими разрешение на хранение, или хранение и ношение, либо хранение и использование оружия (далее – разрешение).

Из анализа Закона об оружии с учетом изменений, внесенных Федеральным законом от 28 июня 2021 г. № 231-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об оружии» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»², представляется, что лицензионный порядок приобретения оружия исключает владение им на законных основаниях гражданином:

1) не имеющим медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к владению оружием и медицинского заключения об отсутствии в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов;

2) имеющим неснятую или непогашенную судимость за умышленное преступление;

2.1) имеющим снятую или погашенную судимость за тяжкое или особо тяжкое преступление, а также за умышленное преступление средней тяжести, совершенное с применением (использованием) оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных или имитирующих их устройств, специально изготовленных технических средств, наркотических средств, психотропных, сильнодействующих, ядовитых и радиоактивных веществ, лекарственных и иных химико-фармакологических препаратов;

2.2) имеющим снятую или погашенную судимость за умышленное преступление, связанное с незаконным оборотом оружия;

2.3) имеющим снятую или погашенную судимость за преступление террористического характера и (или) экстремистской направленности, а также за преступление, совершенное в целях пропаганды, оправдания и поддержки терроризма;

2.4) имеющим снятую или погашенную судимость за умышленное преступление, совершенное с применением насилия в отношении несовершеннолетнего (несовершеннолетней);

2.5) два и более раза осужденным за совершение преступления;

3) отбывающим наказание за совершенное преступление;

4) не имеющим постоянного места жительства;

¹ См.: СЗ РФ. 1996. № 51, ст. 5681; 2021. № 27, ч. 1, ст. 5141.

² См.: СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 1, ст. 5059.

5) не представившим в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в сфере оборота оружия, или его территориальный орган документов о прохождении соответствующей подготовки и других указанных в Законе об оружии документов;

6) повторно привлеченным в течение года к административной ответственности за совершение административного правонарушения, посягающего на общественный порядок и общественную безопасность или установленный порядок управления, административного правонарушения, связанного с нарушением правил охоты, либо административного правонарушения в области оборота наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов или прекурсоров, растений, содержащих наркотические средства или психотропные вещества либо их прекурсоры, или их частей, содержащих наркотические средства или психотропные вещества либо их прекурсоры, за исключением административных правонарушений, связанных с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ (далее – значительное административное правонарушение), – **до окончания срока, в течение которого лицо считается подвер-**

гнутому административному наказанию;

6.1) привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусматривающего административный арест в качестве одного из видов административного наказания, а также привлеченным к административной ответственности за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, за управление транспортным средством в состоянии опьянения либо передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (далее – грубое административное правонарушение), – **до истечения одного года со дня окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутому административному наказанию.**

Заметим, что при возникновении перечисленных обстоятельств выданные гражданину лицензия и разрешение аннулируются Росгвардией.

С одной стороны, законодателем при внесении Федеральным законом от 2 июля 2021 г. № 313-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об оружии» и статьи 79 и 91.1 Федерального закона «Об основах охраны здоровья гражд-

дан в Российской Федерации»¹ изменений в п. 3 ч. 1 ст. 26 Закона об оружии упущены изменения, внесенные в Закон об оружии этим же нормативным правовым актом, а также ранее указанным Федеральным законом от 28 июня 2021 г. № 231-ФЗ. Так, в соответствии с изменениями, внесенными Федеральным законом от 2 июля 2021 г. № 313-ФЗ, лицензия подлежит аннулированию при возникновении обстоятельств, предусмотренных пп. 3–10 ч. 20 ст. 13 Закона об оружии. Вместе с тем п. 9 ч. 20 ст. 13 Закона об оружии признан утратившим силу Федеральным законом от 2 июля 2021 г. № 313-ФЗ, а п. 10 ч. 20 ст. 13 Закона об оружии признан утратившим силу Федеральным законом от 28 июня 2021 г. № 231-ФЗ.

С другой стороны, проблемным вопросом является юридическая конструкция правовой нормы, определяющей срок повторного обращения за получением лицензии, сформулированная в ч. 5 ст. 26 Закона об оружии следующим образом: «В случае аннулирования лицензии на приобретение оружия и (или) разрешения на хранение оружия юридическое лицо вправе повторно обратиться за их получением по истечении трех лет со дня аннулирования лицензии и (или) разрешения, гражданин – со дня устрани-

ния (прекращения) обстоятельств, исключающих возможность получения лицензии на приобретение гражданского оружия».

До вступления в силу Федерального закона от 28 июня 2021 г. № 231-ФЗ указанная норма действовала в следующей редакции: «В случае аннулирования лицензии на приобретение оружия и (или) разрешения на хранение оружия юридическое лицо вправе повторно обратиться за их получением по истечении трех лет со дня аннулирования лицензии и (или) разрешения, гражданин – по истечении одного года со дня окончания срока наложения административного наказания в виде лишения права на приобретение оружия либо права на хранение или хранение и ношение оружия или со дня устранения обстоятельств, исключающих в соответствии с настоящим Федеральным законом возможность получения таких лицензии и (или) разрешения».

Исходя из анализа новой редакции ч. 5 ст. 26 Закона об оружии можно предположить, что в случае аннулирования лицензии и (или) разрешения право повторно обратиться за их получением возникает у граждан по истечении трех лет со дня устранения (прекращения) обстоятельств, исключающих возможность получения лицензии на приобретение гражданского ору-

¹ См.: СЗ РФ. 2021. № 27, ч. 1, ст. 5141.

жия. Не исключается также толкование указанной нормы как предполагающей наличие права повторного обращения за получением лицензии сразу по окончании срока наложения административного наказания в виде лишения права на приобретение оружия либо права на хранение или хранение и ношение оружия.

Однако приведенные толкования указанной нормы являются ошибочными по следующим обстоятельствам. Во-первых, анализ пояснительной записки к законопроекту¹, результатом рассмотрения которого явилось издание Федерального закона от 28 июня 2021 г. № 231-ФЗ, внесшего изменение в ч. 5 ст. 26 Закона об оружии, позволяет прийти к выводу о том, что законодатель не ставил цели изменения срока возникновения права граждан на повторное обращение за получением лицензии. Во-вторых, ч. 5 ст. 26 Закона об оружии, устанавливающая указанные сроки, является бланкетной и отсылает к обстоятельствам, исключающим возможность получения лицензии на приобретение оружия.

Как указано ранее, совершение значительного административного правонарушения является основанием для отказа в выдачи лицензии до окончания срока, в течение кото-

рого лицо считается подвергнутым административному наказанию. В свою очередь, совершение грубого административного правонарушения – до истечения одного года со дня окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

При определении срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, необходимо обратиться к ст. 4.6 КоАП РФ. В ней определено, что лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Следовательно, при совершении гражданином значительного административного правонарушения и последующего аннулирования лицензии и (или) разрешения право на повторное обращение за получением лицензии возникает по истечении одного года со дня окончания исполнения данного постановления. В свою очередь, при совершении гражданином грубого административного правонарушения – по истечении двух лет со дня окончания исполнения данного постановления.

¹ См.: Официальный сайт Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1172610-7> (дата обращения: 24.04.2022).

В случае неисполнения постановления, в том числе в части, например, неоплаты штрафа, указанные сроки увеличиваются на два года. Так, в ч. 1 ст. 31.9 КоАП РФ определено общее правило, согласно которому постановление о назначении административного наказания не подлежит исполнению в случае, если это постановление не было приведено в исполнение в течение двух лет со дня его вступления в законную силу.

При применении ст. 4.6 КоАП РФ и решении вопроса о том, считается ли лицо подвергнутым административному наказанию, подлежит установлению момент, когда исполнение постановления о назначении административного наказания было окончено в полном объеме, учитывая при этом положения ст. 31.9 КоАП РФ о сроках давности исполнения постановления о назначении административного наказания.

В том случае, когда отсутствуют сведения об уплате административного штрафа в течение двух лет со дня вступления постановления о назначении данного административного штрафа в законную силу, а также не имеется сведений о перерыве течения названного срока давности, днем окончания исполнения постановления о назначении административного штрафа (независимо от календарной даты, когда судебным приставом-исполнителем принято решение об окончании исполнительного производства) будет являться день, в который истекли два года со дня вступления данного постановления в законную силу¹.

Следовательно, лицо будет считаться подвергнутым соответствующему административному наказанию до истечения одного года с указанного дня (до истечения трех лет со дня вступления постановления в законную силу).

¹ См. п. 56 Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 4 (2018), утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26 декабря 2018 (Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2019. № 8).

*Фомиченко
Семён Владимирович,*
аспирант кафедры административного
и муниципального права
Саратовской государственной
юридической академии

ОБЪЕКТ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Административно-деликтным законодательством охраняется широкий спектр общественных отношений, которые в своей совокупности образуют общий объект административных правонарушений. Единство данного объекта определяется тем, что упомянутые отношения возникают, изменяются и прекращаются в орбите деятельности органов государственного управления, которые уполномочены осуществлять разнообразные процессуальные действия, включая возбуждение дел об административных правонарушениях, применение процессуально-обеспечительных мер, назначение отдельных видов административных наказаний и исполнение соответствующих постановлений.

Законодателем данные общественные отношения структурированы, в первую очередь, по главам Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 16 апреля 2022 г.) для обособления родовых объектов, имеющих значение для определения однородных административных правонарушений. Перманентное совершенствование административно-деликтного законодательства, сопутствующее усложнению социальной действительности и связанное с появлением новых объективно вредоносных деяний, приводит к дополнению в том числе и родовых объектов административных правонарушений. Так, в 2013 г. законодателем была реализована идея дополнить общественные отношения в области предпринима-

тельской деятельности как родовой объект посягательства социальными связями в области деятельности саморегулируемых организаций.

Такое дополнение можно признать обоснованным. Во-первых, на момент изменения введения административной ответственности в области деятельности саморегулируемых организаций соответствующих составов было недостаточно для формирования отдельного родового объекта. Во-вторых, несмотря на то, что деятельность саморегулируемых организаций не является предпринимательской, формирование единого родового объекта с соответствующими правоотношениями обусловлено их неразрывной взаимосвязью. Саморегулирование связано с выработкой внутренних стандартов осуществления различных видов предпринимательской деятельности и реализацией механизмов внутрисистемного контроля за их соблюдением субъектами предпринимательства. Соответственно, отклонение саморегулируемых организаций от установленных параметров функционирования, допущение ими различных нарушений законодательства влияют на нормальное осуществление предпринимательской деятельности в тех сферах, которые охватываются саморегулированием.

При этом для уточнения родового объекта административных

правонарушений значение имеет именно область деятельности саморегулируемых организаций, а не любые вопросы их функционирования в качестве юридических лиц. «Область деятельности» охватывает те направления реализации их функций, которые обозначены в соответствующем законодательстве – Федеральном законе от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» (в ред. от 2 июля 2021 г.) и других федеральных законах, определяющих правовое положение саморегулируемых организаций конкретного профиля (в сфере финансового рынка, в сфере строительства и др.).

Изначально область деятельности саморегулируемых организаций законодатель связывал только с информационным сопровождением их функционирования, установив административную ответственность за нарушение ими обязанности по раскрытию определенных видов информации (ст. 14.52 КоАП РФ). Однако совершенно очевидно, что обеспечением открытости информации область деятельности данных организаций не ограничивается. В связи с этим законодателем впоследствии последовательно был принят ряд дополнений, направленных на то, чтобы обеспечить законность в деятельности саморегулируемых организаций определенного профиля, по мере выявле-

ния возникающих в объективной действительности деструктивных явлений, связанных с отклонениями от нормального порядка выполнения ими своего функционального предназначения. Так, в 2016 г. были введены составы для саморегулируемых организаций в области реконструкции, архитектурно-строительного проектирования, инженерных изысканий, строительства и капитального ремонта объектов капитального строительства (ст. 14.63, 14.64 КоАП РФ). В 2017 г. мерами административной ответственности обеспечена законность в деятельности саморегулируемых организаций арбитражных управляющих (ст. 14.52.1 КоАП РФ). В отношении саморегулируемых организаций в сфере финансового рынка в 2020 г. также введен ряд составов административных правонарушений (ст. 14.52.2 КоАП РФ).

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что к настоящему времени в рамках названного родового объекта сложился обособленный видовой объект административных правонарушений, то есть общественные отношения в области деятельности саморегулируемых организаций как меньшая группа социальных связей по сравнению с родовым объектом [1, с. 22]. Аналогичный подход предложен и разработчиками проекта нового КоАП РФ, в котором предлагается

в рамках главы 23 предусмотреть ответственность за «правонарушения в области предпринимательской, профессиональной деятельности и деятельности саморегулируемых организаций».

Вместе с тем обособленность данного объекта не означает его окончательного формирования. Дальнейшее административное реформирование связано в том числе с совершенствованием положений КоАП РФ, которое является частью организации системной правовой основы государственного управления, ориентированного на результат [2, с. 148]. Это обусловлено целью административно-правового регулирования, предполагающей создание условий эффективного функционирования субъектов государственного управления в качестве неременной предпосылки удовлетворения потребностей личности, общества и государства [3, с. 128]. В контексте рассматриваемого вопроса на область деятельности саморегулируемых организаций формально распространяют свое действие и иные положения Особенной части КоАП РФ. Так, административная ответственность саморегулируемых организаций ревизионных союзов сельскохозяйственных кооперативов за неисполнение ими обязанностей, предусмотренных Федеральным законом от 8 декабря 1995 г. № 193-ФЗ

«О сельскохозяйственной кооперации» (в ред. от 6 декабря 2021 г.), должна наступать по ч. 4 ст. 15.38 КоАП РФ. В ней содержится бланкетная норма, отсылающая к данному закону в целом вне зависимости от субъекта административного правонарушения, будь то саморегулируемые организации упомянутого вида или иные субъекты, на которых распространяются его требования.

Однако практическая реализуемость данной нормы в отношении названных саморегулируемых организаций вызывает сомнения. Производство по делам об административных правонарушениях по ст. 15.38 КоАП РФ, включая возбуждение дела и назначение административного наказания, осуществляет Банк России, будучи органом государственного надзора в сфере финансового рынка. В то же время деятельность саморегулируемых организаций ревизионных союзов сельскохозяйственных кооперативов не относится к сфере финансового рынка. Государственное регулирование их функционирования осуществляет Министерство сельского хозяйства РФ, одновременно контролируя выполнение ими своих обязанностей. Возложение полномочий на должностных лиц Банка России составлять протоколы об административных правонарушениях в сфере деятельности саморегулируемых организаций ревизионных

союзов сельскохозяйственных кооперативов не соответствует его законодательно установленным функциям. Он не выявляет такие нарушения, а его должностные лица не являются специалистами в данной сфере.

Отсюда вытекает необходимость выделения специальных составов административных правонарушений в сфере деятельности саморегулируемых организаций ревизионных союзов сельскохозяйственных кооперативов, а именно в части неисполнения ими своих обязанностей, установленных законодательством о сельскохозяйственной кооперации, включая, в первую очередь, ненадлежащее осуществление контроля за деятельностью своих членов, неприменение к ним соответствующих мер, нарушение требований к формированию компенсационного фонда саморегулируемой организации. Это может быть осуществлено путем введения ст. 14.52.3 КоАП РФ. Одновременно нуждаются в определении и субъекты, осуществляющие производство по данным делам. Представляется, что возбуждать и рассматривать дела должны быть уполномочены должностные лица Минсельхоза России. Для данного органа подобные функции нехарактерны и в действующем КоАП РФ не закреплены, однако ввиду отсутствия иных органов, компетентных в данной сфе-

ре, наделение Минсельхоза России соответствующими полномочиями видится оправданным.

Предложенные законодательные меры будут способствовать дальнейшему обособлению и конкретизации видового объекта административных правонарушений в виде общественных отношений в области деятельности саморегулируемых организаций. Данное

обстоятельство следует учитывать и разработчикам нового проекта КоАП РФ, поскольку недостаточная проработка объектов административных правонарушений будет обуславливать сохранение нестабильности административно-деликтного законодательства, внесение в него в будущем большого количества изменений и дополнений.

Библиографический список

1. *Соколов А.Ю.* Административная ответственность в Российской Федерации: учебное пособие. Саратов: Изд-во Саратов. гос. юрид. акад., 2014. 148 с.
2. *Глазунова И.В.* Правовое регулирование современных форм и методов административного реформирования // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 4. С. 146–153.
3. *Рукавишников С.М.* Понятие и особенности механизма административно-правового регулирования // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 1. С. 125–132.

Аннотации | Abstracts

ДОКЛАДЫ И ВЫСТУПЛЕНИЯ НА ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ

О НЕКОТОРЫХ ТРЕНДАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В ЭПОХУ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Ананьева Анна Анатольевна,

доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой гражданского права Российского государственного университета правосудия (Москва)

Аннотация: внедрение цифровых технологий в транспортную сферу требует новых подходов к правовому регулированию транспортных отношений, и их разработка – ключевое условие внедрения и использования таких цифровых решений, поскольку оно сопряжено с серьезными рисками, в том числе для безопасности человека. В статье обозначаются основные направления цифровизации транспортной области и задачи, которые стоят в связи с этим перед законодателем, анализируются уже имеющиеся законодательные решения и законопроекты, направленные на правовое обеспечение внедрения беспилотных транспортных средств, а также предлагаются некоторые авторские способы обеспечения безопасности эксплуатации беспилотников, в том числе дистанционное диспетчерское управление их движением на договорной основе.

Ключевые слова: цифровизация транспорта, высокоавтоматизированные транспортные средства, беспилотные транспортные средства, беспилотники, большие данные.

ABOUT SOME TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT LAW IN THE ERA OF DIGITALIZATION

Ananyeva Anna Anatolyevna,

Doctor of Science (Law), Associate Professor, Head of the Department of Civil Law of the Russian State University of Justice (Russia)

Abstract: the introduction of digital technologies in the transport sector requires new approaches to the legal regulation of transport relations, and their development is a key condition for the implementation and use of such digital solutions, since it involves serious risks, including for human security. The article outlines the main directions of digitalization of the transport area and the tasks that the legislator faces in this regard, analyzes the existing legislative decisions and bills aimed at legal support for the introduction of unmanned vehicles, and also suggests some author's ways to ensure the safety of the operation of unmanned aerial vehicles, including including remote dispatch control of their movement on a contractual basis.

Keywords: digitalization of transport, highly automated vehicles, unmanned vehicles, drones, big data.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Диканова Татьяна Александровна,

*доктор юридических наук, заведующий отделом НИИ Университета
прокуратуры Российской Федерации, почетный работник прокуратуры*

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы осуществления государственной политики в сфере авиаперевозок, обеспечения безопасности полетов. Проведен анализ этапов реформирования системы управления авиацией, законодательства, регламентирующего вопросы расследования авиационных происшествий, а также устанавливающее обязательные требования. Отмечены факторы, негативно влияющие на состояние законности в сфере безопасности полетов.

Ключевые слова: безопасность полетов, расследование авиационных происшествий, Росавиация, Международный авиационный комитет, гражданская авиация.

ON SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF FLIGHT SAFETY

Dikanova Tatyana Alexandrovna,

*Doctor of Law, Honorary Employee of the Prosecutor's Office Head
of the Research Institute Department of the University of the Prosecutor's Office
of the Russian Federation*

Abstract: the article discusses the implementation of state policy in the field of air transportation, flight safety. The analysis of the stages of reforming the aviation management system, legislation regulating the investigation of aviation accidents, as well as establishing mandatory requirements. The factors that negatively affect the state of legality in the field of flight safety are noted.

Keywords: flight safety, accident investigation, Rosaviation, International Aviation Committee, civil aviation.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Землин Александр Игоревич,

*доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой
«Транспортное право» Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ), заслуженный деятель науки РФ*

Аннотация: в статье рассматриваются проблемные вопросы совершенствования системы транспортного законодательства в современных условиях. Представлены результаты критического осмысления некоторых аспектов правового закрепления основ обеспечения транспортной безопасности, безопасности работников транспорта и пассажиров. Используемая автором методология формально-догматического подхода позволила раскрыть отдельные противоречия и пробелы транспортного законодательства. По результатам исследования сделаны выводы относительно значения эффективной системы правовых норм, обеспечивающих регулирование деятельности транспортного комплекса, сформулированы отдельные предложения по совершенствованию действующего транспортного законодательства, которые могут способствовать обеспечению безопасности в процессе функционирования элементов транспортного комплекса.

Ключевые слова: безопасность на транспорте, транспортная безопасность, транспортное законодательство.

TOPICAL ISSUES OF IMPROVING THE SYSTEM OF TRANSPORT LEGISLATION

Zemlin Alexander Igorevich,

Doctor of Law, Professor of the Law Transport Department of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT), Honored Worker of Science of the Russian Federation

Abstract: the article deals with the problematic issues of improving the system of transport legislation in modern conditions. The results of a critical reflection on some aspects of the legal consolidation of the foundations for ensuring transport security, the safety of transport workers and passengers are presented. The methodology of the formal dogmatic approach used by the author made it possible to reveal certain contradictions and gaps in transport legislation. Based on the results of the study, conclusions were drawn regarding the importance of an effective system of legal norms that ensure the regulation of the activities of the transport complex, separate proposals were formulated to improve the current transport legislation, which can help ensure safety in the process of functioning of the elements of the transport complex.

Keywords: transport security, transport security, transport legislation.

К ВОПРОСУ О НАПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОКУРОРАМИ ИСКОВЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ В ЗАЩИТУ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН

Смирнова Ольга Вячеславовна,

кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры прокурорского надзора за исполнением федерального законодательства и участия прокурора в гражданском, административном судопроизводстве и арбитражном процессе Университета прокуратуры РФ

Аннотация: статья посвящена некоторым вопросам исковой работы транспортных прокуроров и направляемым заявлениям в суд в защиту прав и законных интересов граждан.

Ключевые слова: прокурор, исковое заявление, защита прав и законных интересов граждан.

ON THE ISSUE OF SENDING CLAIMS BY TRANSPORT PROSECUTORS IN DEFENSE OF THE INTERESTS OF CITIZENS

Smirnova Olga Vyacheslavovna,

Candidate of Law, Associate Professor, Professor of the Department of Prosecutorial Supervision over the Execution of Federal Legislation and participation of the Prosecutor in Civil, Administrative Proceedings and Arbitration of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Abstract: the article is devoted to some issues of the claim work of transport prosecutors and the application sent to the court in defense of the rights and legitimate interests of citizens.

Keywords: prosecutor, statement of claim, protection of the rights and legitimate interests of citizens.

К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ КАК ОДНОМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА

Асташкина Елена Николаевна,

*кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора
и криминологии Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: в статье рассматривается вопрос о безопасности на транспорте как одном из приоритетных направлений прокурорского надзора. Автор пишет об особенностях нормативно-правового регулирования безопасности на транспорте, разграничивая при этом с понятием транспортная безопасность.

Ключевые слова: транспортная прокуратура, транспортный прокурор, прокурорский надзор, безопасность на транспорте, транспортная безопасность.

TO THE QUESTION OF SECURITY IN TRANSPORT AS ONE OF THE PRIORITIES OF THE PROSECUTOR'S SUPERVISION

Astashkina Elena Nikolaevna,

*Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Prosecutorial
Supervision and Criminology of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the article deals with the issue of transport security, as one of the priority areas of prosecutorial supervision. The author writes about the features of the legal regulation of transport security, while delimiting the concept of transport security.

Keywords: transport prosecutor's office, transport prosecutor, prosecutor's supervision, transport safety, transport safety.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Бажина Мария Анатольевна,

*кандидат юридических наук, доцент кафедры предпринимательского права
Уральского государственного юридического университета*

Аннотация: в статье рассмотрены основные аспекты привлечения к ответственности участников перевозочных отношений в условиях цифровизации. Автор отмечает существующие тенденции цифровизации в транспортной деятельности в виде применения ИТС в транспортных средствах (появление автоматизированных транспортных средств), а также в объектах инфраструктуры. Указанные нововведения предопределяют трансформацию устоявшегося порядка привлечения к ответственности, определения ответственных лиц и т.д. В статье делается вывод о возможном алгоритме определения ответственности в условиях цифровизации.

Ключевые слова: договор перевозки грузов, профессиональный участник транспортной деятельности, цифровизация, ответственность, непреодолимая сила.

LIABILITY OF PROFESSIONAL PARTICIPANTS OF TRANSPORT ACTIVITIES UNDER THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS: PROBLEMATIC ASPECTS IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION

Bazhina Maria Anatolievna,

*Candidate of Law, Associate Professor of the Ural State Law University named
after V.F. Yakovlev*

Abstract: the article considers the main aspects of bringing the participants of transport relations to responsibility under the conditions of digitalization. The author notes the existing trends of digitalization in transport activities in the form of the use of ITS in vehicles (the emergence of automated vehicles), as well as in infrastructure facilities. These innovations predetermine the transformation of the established order of bringing to responsibility, determining the responsible persons, etc. The article concludes about a possible algorithm for determining liability in the context of digitalization.

Keywords: contract of carriage of goods, professional participant of transport activities, digitalization, liability, force majeure.

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Белюсова Дарья Сергеевна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора за исполнением федерального законодательства и участия прокурора в гражданском, административном судопроизводстве и арбитражном процессе Университета прокуратуры РФ

Аннотация: статья посвящена рассмотрению проблем разрешительного регулирования деятельности на морском и внутреннем водном транспорте как фактора, снижающего эффективность государственного контроля и прокурорского надзора в указанной сфере. Анализ законодательства и правоприменительной практики позволяет автору выявить основные «болевы точки» существующей нормативной регламентации вопросов лицензирования деятельности на водном транспорте и предложить пути ее совершенствования.

Ключевые слова: прокурор, прокурорский надзор, лицензирование, морской и внутренний водный транспорт, перевозка пассажиров и опасных грузов, буксировка морским транспортом.

ON SOME PROBLEMS OF LICENSING REGULATION OF ACTIVITIES IN THE FIELD OF MARITIME AND INLAND WATER TRANSPORT

Belousova Daria Sergeevna,

Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Prosecutorial Supervision over the Execution of Federal Legislation and the Participation of the Prosecutor in Civil, Administrative Litigation and Arbitration Proceedings of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Abstract: the article is devoted to the consideration of the problems of permissive regulation of activities in maritime and inland water transport as a factor that reduces the effectiveness of state control and prosecutorial supervision in this area. The analysis of legislation and law enforcement practice allows the author to identify the main “pain points” of the existing regulatory regulation of the issues of licensing activities in water transport and suggest ways to improve it.

Keywords: prosecutor, prosecutorial supervision, licensing, maritime and inland water transport, transportation of passengers and dangerous goods, towing by sea.

IT И АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Боярская Юлия Николаевна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Саратовской государственной юридической академии

Балабанов Андрей Аркадьевич,

кандидат сельскохозяйственных наук, советник ректора по безопасности Саратовской государственной юридической академии

Филиппов Сергей Александрович,

кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: в статье анализируется правовая природа договора аренды, а также отношений, возникающих из договора каршеринга. Последний заключается посредством смарт-контракта, с применением технологий искусственного интеллекта. Авторами предпринята попытка предложить новых подход правового закрепления данного договора на законодательном уровне.

Ключевые слова: аренда, каршеринг, искусственный интеллект, смарт-контракт.

IT AND VEHICLE RENTAL

Boyarskaya Yulia Nikolaevna,

Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Civil Law of the Saratov State Law Academy

Balabanov Andrey Arkadievich,

Candidate of Law, Advisor to the Rector for Security of the Saratov State Law Academy

Filippov Sergey Alexandrovich,

Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Civil Law of the Saratov State Law Academy

Abstract: the article analyzes the legal nature of the lease agreement, as well as the relations arising from the car sharing agreement. The latter is concluded through a smart contract, using artificial intelligence technologies. The authors made an attempt to propose a new approach to the legal consolidation of this agreement at the legislative level.

Keywords: rental, carsharing, artificial intelligence, smart contract.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ ВИДЕОДАННЫХ В РАМКАХ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ

Ересько Полина Владимировна,

кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры информационного права и цифровых технологий, Саратовской государственной юридической академии

Ракова Анастасия Александровна,

студентка 1-го курса Института прокуратуры Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: в статье рассматривается правовое регулирование использования цифровых видеоданных, полученных с помощью видеорегистраторов, видеокамер в рамках транспортного законодательства РФ. Совершенствование правового регулирования вопроса использования видеокамер и видеорегистраторов в транспортной сфере в условиях цифровой трансформации позволит сократить в будущем количество дорожно-транспортных происшествий и усилить безопасность граждан на дорогах.

Ключевые слова: правовое регулирование цифровых видеоданных, видеорегистраторы, видеокамеры, цифровизация транспортной отрасли.

LEGAL ASPECTS OF REGULATION OF DIGITAL VIDEO DATA WITHIN THE FRAMEWORK OF THE TRANSPORT LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION

Eresko Polina Vladimirovna,

Associate Professor of the Department of Information Law and Digital Technologies, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Saratov State Law Academy

Rakova Anastasia Alexandrovna,

1st year student of the Institute of the Prosecutor's Office of the Saratov State Law Academy

Abstract: the article deals with the legal regulation of the use of digital video data obtained with the help of video recorders, video cameras within the framework of the transport legislation of the Russian Federation. Improving the legal regulation of the use of video cameras and video recorders in the transport sector in the context of digital transformation will reduce the number of traffic accidents in the future and increase the safety of citizens on the roads.

Keywords: legal regulation of digital video data, video recorders, video cameras, digitalization of the transport industry.

РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Зайкова Светлана Николаевна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: контрольно-надзорная деятельность в области обеспечения транспортной безопасности после проведенной «регуляторной гильотины» претерпевает существенные изменения. В статье приводятся результаты анализа изменений законодательства, состоявшихся в 2021 году: определен федеральный орган контроля (надзора), предмет и объекты контрольно-надзорной деятельности, предусмотрено введение специальных режимов федерального надзора. Автор приходит к выводу о необходимости законодательного установления понятий «тест-задание» и «тест-ситуация», порядка их использования; определения и правового закрепления исчерпывающего перечня индикаторов состояния транспортной безопасности и их пороговых

значений для оценки эффективности административно-правового регулирования. Внесены предложения по профилактике нарушений в рассматриваемой области и проведению широкомасштабной разъяснительной работы среди контролируемых лиц.

Ключевые слова: транспортная безопасность, система транспортной безопасности, национальная безопасность, безопасность на транспорте.

**DEVELOPMENT OF LEGISLATION I
N THE FIELD OF ENSURING TRANSPORT SECURITY:
ADMINISTRATIVE AND LEGAL ASPECT**

Zajkova Svetlana Nikolaevna,

Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Administrative and Municipal Law Department of the Saratov State Law Academy

Abstract: control and supervisory activities in transport security are undergoing significant changes after the ‘regulatory guillotine’. The article contains the results of the changes in legislation analysis of 2021: the article determines a federal body of control (supervision), the subject and objects of control and supervision activities, the article envisages the introduction of special federal supervision regimes. The author comes to the conclusion that it is necessary to legally establish the concepts of ‘test-task’ and ‘test-situation’ and their application procedure; to define and legally consolidate an exhaustive list of the transport security state indicators and their threshold values for assessing the effectiveness of administrative and legal regulation. The author makes proposals for the preventive control in the area under consideration and for extensive awareness-raising work if needed.

Keywords: transportation security, transportation security system, national security, security on transport.

**ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА
В «УМНОМ ГОРОДЕ»**

Изотова Вера Филипповна,

*кандидат физико-математических наук, доцент, доцент кафедры
информационного права и цифровых технологий
Саратовской государственной юридической академии*

Чайковский Дмитрий Станиславович,

*кандидат физико-математических наук, доцент кафедры
информационного права и цифровых технологий
Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: данное исследование посвящено анализу правовых проблем, возникающих при использовании цифровых технологий «умного города» в управлении транспортными потоками. Сформулированы основные проблемы: обеспечение информационной безопасности, юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств, совместимость подсистемы «умный транспорт» с экосистемой «умный город».

Ключевые слова: смарт-город, «умный город», «умный транспорт», правовое регулирование цифровизации транспорта.

**LEGAL PROBLEMS OF TRANSPORT DIGITALIZATION
IN A SMART CITY****Izotova Vera Filippovna,***Candidate of physical and mathematical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Information Law and Digital
Technologies of the Saratov State Law Academy***Chaikovsky Dmitry Stanislavovich,***Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor
of the Department of Information Law and Digital Technologies
of the Saratov State Law Academy*

Abstract: this study is devoted to the analysis of legal problems arising from the use of smart city digital technologies in traffic management. The main problems are formulated: ensuring information security, legal responsibility in the field of the use of unmanned vehicles, compatibility of the smart transport subsystem in the smart city ecosystem.

Keywords: smart city, smart transport, legal regulation of transport digitalization.

**РЫНОК ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ****Рукавишников Сергей Михайлович,***старший преподаватель кафедры административного и муниципального
права Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: настоящая статья посвящена рассмотрению рынка гражданского самолетостроения в Российской Федерации. На основе анализа отечественного законодательства и сложившейся доктрины автор рассматривает имеющиеся в данной отрасли проблемы. В результате исследования делается вывод о необходимости освещения озвученных проблем и поиска оптимальных решений.

Ключевые слова: самолетостроение, доминирующее положение, гражданская авиация, авиаперевозки.

**CIVIL AIRCRAFT CONSTRUCTION MARKET IN THE RUSSIAN FEDERATION:
PROBLEMS AND PROSPECTS****Rukavishnikov Sergey Mikhailovich,***Senior Lecturer of the Department of Administrative and Municipal Law
of the Saratov State Law Academy*

Abstract: this article is devoted to the consideration of the civil aviation aircraft market in the Russian Federation. Based on the analysis of domestic legislation and the established doctrine, the author examines the existing problems in this industry. As a result of the study, it is concluded that it is necessary to highlight the voiced problems and search for optimal solutions.

Keywords: aircraft construction, dominant position, civil aviation, air transportation.

ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

ПРОБЛЕМА РАЗГРАНИЧЕНИЯ КОМПЕТЕНЦИИ ОРГАНОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)

Младенова Елизавета Вячеславовна,
*аспирант кафедры служебного и трудового права Поволжского
института управления имени П.А. Столыпина – филиала РАНХиГС*

Аннотация: в данной статье автор поднимает проблему разграничения компетенции органов, осуществляющих контрольно-надзорные мероприятия в области экологического контроля (надзора). Делается вывод, что Минприроды России оказывает непосредственное влияние на выполнение контрольно-надзорных полномочий Росприроднадзором, что обуславливает высокую степень зависимости между ведомствами. Выявлены и иные факторы, снижающие эффективность контрольно-надзорной природоохранной деятельности: выполнение Росприроднадзором ряда полномочий, связанных с администрированием в области охраны окружающей среды; пересечение контрольных полномочий в области охраны окружающей среды между отдельными органами; сужение понятия «экологического контроля (надзора)», отдельные виды которого отнесены к полномочиям отдельных ведомств и др. Предложены меры, направленные на оптимизацию структуры органов экологического контроля (надзора).

Ключевые слова: экологический контроль (надзор), охрана окружающей среды, органы исполнительной власти, разграничение компетенции, контрольно-надзорные полномочия, контрольно-надзорная деятельность, эффективность, контрольно-надзорные мероприятия.

THE PROBLEM OF DELIMITATION OF THE COMPETENCE OF FEDERAL STATE ENVIRONMENTAL CONTROL (SUPERVISION) BODIES

Mladenova Elizaveta Vyacheslavovna,
*Postgraduate Student of the Department of Service and Labor Law of the Volga
Institute of Management named after P.A. Stolypin – branch of the RANEPА*

Abstract: in this article, the author deals with the problem of delimitation of the competence of the bodies that carry out control and supervisory activities in the field of environmental control (supervision). It is concluded that the Ministry of Natural Resources of Russia has a direct influence on the implementation of control and supervisory powers by Federal Service for Supervision of Natural Resources, which leads to a high degree of dependence between departments. Other factors that reduce the effectiveness of control and supervision of environmental activities have also been identified: the fulfillment by Federal Service for Supervision of Natural Resources of a number of powers related to administration in the field of environmental protection; intersection of control powers in the field of environmental protection between individual bodies; narrowing the concept of “environmental control (supervision)”, some types of which are assigned to the powers of individual departments, etc., measures aimed at optimizing the structure of environmental control (supervision) bodies are proposed.

Keywords: environmental control (supervision), environmental protection, executive authorities, delineation of competence, control and supervisory powers, control and supervisory activities, efficiency, control and supervisory activities.

**БАЛАНС ПРАВ ГРАЖДАНИНА С ИНТЕРЕСАМИ ОБЩЕСТВА И ГОСУДАРСТВА
В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ МАССОВОЙ
ИНФОРМАЦИИ**

Титов Александр Александрович,

кандидат юридических наук, доцент кафедры организационно-аналитического обеспечения деятельности и управления в органах прокуратуры Университета прокуратуры РФ, младший советник юстиции

Аннотация: актуальность данной темы вызвана активной в последние годы нормотворческой работой законодательных органов по регулированию массовой информации с целью обеспечения национальной безопасности на данном направлении. Динамичная работа по обеспечению интересов государства при регулировании деятельности в сфере массовой информации обусловлена необходимостью в полной мере обеспечить как права и свободы граждан, так и интересы государства.

Ключевые слова: СМИ, нормативно-правовое регулирование, СМИ-иноагенты, бенефициарный владелец.

**THE BALANCE OF CITIZEN'S RIGHTS WITH THE INTERESTS OF SOCIETY
AND THE STATE IN THE LEGAL REGULATION OF ACTIVITIES IN THE FIELD
OF MASS MEDIA**

Titov Alexander Alexandrovich,

Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Organizational and Analytical Support of Activities and Management in the Prosecutor's Office of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, Junior Adviser of Justice

Annotation: the relevance of this topic is caused by the active rulemaking work of legislative bodies in recent years to regulate mass media in order to ensure national security in this area. Dynamic work to ensure the interests of the state in regulating activities in the field of mass media is conditioned by the need to fully ensure both the rights and freedoms of citizens and the interests of the state.

Keywords: mass media, legal regulation, media-foreign agents, beneficial owner

**К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

**ТЕХНИКО-ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О КОРРУПЦИИ**

Архипова Екатерина Юрьевна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры теории государства и права Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: автором статьи проведено технико-юридическое исследование положений действующего законодательства относительно коррупции. Ввиду того, что указанное явление не получило легального определения, возникает множество проблем на практике в части квалификации противоправных деяний в качестве коррупционных. В ходе исследования делается вывод, что эффективности предупреждения и пресечения правонарушений коррупционной направленности будет способствовать закрепление легальной дефиниции коррупции в законодательстве.

Ключевые слова: коррупция, коррупционные правонарушения, коррупционные преступления, законодательство, юридическая техника.

TECHNICAL AND LEGAL ANALYSIS OF THE CORRUPTION LEGISLATION

Arkhipova Ekaterina Yurevna,

*Candidate of Law, Associate Professor of the Theory of State and Law
Department of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the study was carried out on the provisions of the current legislation regarding corruption. Due to the fact that this phenomenon has not received a legal definition, many problems arise in practice in terms of qualifying illegal acts as corruption. The study concludes that the effectiveness of preventing and suppressing corruption-related offenses will be facilitated by the consolidation of the legal definition of corruption in the legislation.

Keywords: corruption, corruption offenses, corruption crimes, legislation, legal technique.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ РОССИЙСКОЙ ПРОКУРАТУРЫ

Грачёва Ольга Алексеевна,

*кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора
и криминологии Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: статья посвящена актуальному вопросу роли органов прокуратуры РФ в обеспечении национальной безопасности нашей страны. Автором рассмотрены вопросы о целях и задачах прокуратуры в данном направлении деятельности. На основании анализа законодательства сделан вывод о том, что прокуратура является важным компонентом действующей системы обеспечения национальной безопасности России, охватывающей широкий круг задач в реализации стратегии национальной безопасности.

Ключевые слова: национальная безопасность, прокурор, прокурорский надзор, органы прокуратуры.

ENSURING THE NATIONAL SECURITY OF THE COUNTRY AS A PRIORITY FOR THE ACTIVITIES OF THE RUSSIAN PROSECUTOR'S OFFICE

Gracheva Olga Alekseevna,

*Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Prosecutorial
Supervision and Criminology of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the article is devoted to the topical issue of the role of the Prosecutor's Office of the Russian Federation in ensuring the national security of our country. The author considers questions about the goals and objectives of the prosecutor's office in this area of activity. Based on the analysis of the legislation, it is concluded that the prosecutor's office is an important component of the current system of ensuring the national security of Russia, providing a wide range of tasks in the implementation of the national security strategy.

Keywords: national security, prosecutor, prosecutor's supervision, prosecutor's offices.

МАТЕРИАЛЫ КРУГЛОГО СТОЛА, ПОСВЯЩЕННОГО ПАМЯТИ ПРОФЕССОРА ЮРИЯ ХАМЗАТОВИЧА КАЛМЫКОВА

Киримова Елена Андреевна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры теории государства и права Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: статья содержит два аспекта. Первая часть включает в себя воспоминания современников – близких друзей, коллег по работе, аспирантов и студентов профессора, доктора юридических наук, народного депутата СССР, министра юстиции РФ, заслуженного деятеля науки РСФСР, заслуженного юриста РФ Юрия Хамзатовича Калмыкова, его личным и профессиональным качеством. Во второй части дается обзор выступлений участников круглого стола – заведующего кафедрой гражданского права Башкирского государственного университета, доктора юридических наук, профессора Е.М. Тужиловой-Орданской, магистрантов и студентов по актуальным вопросам общей теории права и гражданского права.

Ключевые слова: профессор Ю.Х. Калмыков, геном человека, базы данных, законодательство, раздел супружеского имущества, принцип абстрактности, несправедливость договорных условий, каршеринг, добросовестность сторон обязательства.

MATERIALS OF THE ROUND TABLE DEDICATED TO MEMORY PROFESSOR YURI KHAMZATOVICH KALMYKOV

Kirimova Elena Andreevna,

Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Theory of State and Law of the Saratov State Law Academy

Abstract: the article contains two aspects. The first part will contain the memories of contemporaries – close friends, work colleagues, graduate students and students of Professor Doctor of Law, People's Deputy of the USSR, Minister of Justice of the Russian Federation, Honored Scientist of the RSFSR, Honored Lawyer of the Russian Federation Yuri Khamzatovich Kalmykov, his personal and professional qualities. The second part provides an overview of the speech of the round table participants – the head of the department of civil law of the Bashkir State University, Doctor of Law, Professor E. M. Tuzhilova-Ordanskaya, undergraduates and students on topical issues of the general theory of law and civil law.

Keywords: professor Yu.Kh. Kalmykov, human genome, databases, legislation, division of matrimonial property, principle of abstractness, unfair contractual conditions, carsharing, good faith of the parties to the obligation.

РОЛЬ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ СПОРТИВНОЙ СФЕРЫ

Шитов Денис Геннадьевич,

кандидат педагогических наук, доцент, заведующий кафедрой физической культуры и спорта Саратовской государственной юридической академии

Ермолова Ольга Сергеевна,

старший преподаватель кафедры физической культуры и спорта Саратовской государственной юридической академии

Егорова Анастасия Дмитриевна,

обучающийся Института юстиции ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия»

Аннотация: статья посвящена изучению роли местного самоуправления в регулировании и модернизации правоотношений в спортивной сфере. Описываются полномочия органов местного самоуправления в сфере спорта, анализируется эффективность реализации данных полномочий в правоприменительной практике, выяснено сущностное значение местного самоуправления в разрешении вопросов спортивной сферы.

Ключевые слова: спортивная сфера, органы местного самоуправления, регулирование спорта, муниципальное образование.

THE ROLE OF LOCAL SELF-GOVERNMENT IN THE LEGAL REGULATION AND DEVELOPMENT OF THE SPORTS SPHERE

Shitov Denis Gennadievich,

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Physical Culture and Sports of the Saratov State Law Academy

Ermolova Olga Sergeevna,

Senior lecturer of the Department of Physical Culture and Sports of the Saratov State Law Academy

Egorova Anastasiya Dmitrievna,

Student of the Institute of Justice Saratov State Law Academy

Abstract: the article is devoted to the study of the role of local self-government in the regulation and modernization of legal relations in the sports sphere. The powers of local self-government bodies in the field of sports are described, the effectiveness of the implementation of these powers in law enforcement practice is analyzed, the essential importance of local self-government in resolving sports issues is clarified.

Keywords: sports sphere, local self-government bodies, sports regulation, municipal formation.

ЗАЩИТА ПРАВ ГРАЖДАН СРЕДСТВАМИ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САРАТОВСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ)

Якушева Светлана Евгеньевна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора и криминологии Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: в представленной статье автором анализируется практическая деятельность Саратовской транспортной прокуратуры по защите прав граждан в рамках осуществления надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования воздушного транспорта. На основании примеров из прокурорской практики освещаются основные направления надзорной деятельности в данной сфере (обращение в суд с исковыми заявлениями, проведение прокурорских проверок, прием и рассмотрение обращений граждан). При этом анализ практических примеров выстроен в историческом разрезе (аэропорт «Саратов – Центральный» – аэропорт «Гагарин»).

Ключевые слова: органы прокуратуры, прокурорский надзор, права и свободы человека, воздушный транспорт, Саратовская транспортная прокуратура, авиаперелеты, законность, безопасность

PROTECTION OF CITIZENS' RIGHTS BY MEANS OF PROSECUTORIAL SUPERVISION OVER THE IMPLEMENTATION OF LEGISLATION IN THE FIELD OF AIR TRANSPORT (USING THE EXAMPLE OF THE SARATOV TRANSPORT PROSECUTOR'S OFFICE)

Yakusheva Svetlana Evgenievna,

Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Prosecutorial Supervision and Criminology of the Saratov State Law Academy

Abstract: in the article the author analyses the practical activities of the Saratov Transport Prosecutor's Office to protect the rights of citizens in the framework of overseeing the implementation of legislation in the field of air transport. Based on examples from prosecutorial practice, the main areas of supervisory activity in this area are highlighted (appeal to the court with statements of claim, conduct of prosecutor's inspections, reception and consideration of citizens' appeals). At the same time, the analysis of practical examples is built in a historical section (Saratov-Central airport – Gagarin airport).

Keywords: procuratorial authorities, prosecutorial supervision, human rights and freedoms, air transport, Saratov Transport Prosecutor's Office, air travel, legality, security.

СОВРЕМЕННЫЕ ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Корпус ООН: терминологические проблемы и методы аннотирования

Балашова Елена Юрьевна,

доктор филологических наук, профессор кафедры иностранных языков Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: статья посвящена разработке методов аннотирования юридических текстов, а также вопросам терминологического и коммуникативного ана-

лиза. Автор представляет жанровый анализ корпусных текстов, их текстовых внешних и текстовых внутренних свойств и проводит сравнительный анализ различных текстовых прототипов. В качестве исследовательского материала был взят Корпус ООН, поскольку он содержит юридические тексты, принадлежащие к разным жанрам и поджанрам.

Ключевые слова: корпус текстов, жанровый анализ, терминология, техника аннотирования, функциональные тестовые измерения (FTD).

UN CORPUS: TERMINOLOGICAL ISSUES AND ANNOTATION TECHNIQUES

Balashova Elena Yurievna,

*Doctor of Philology, Professor of the Foreign Languages Department
of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the article is dedicated to developing annotation techniques of legal texts as well as terminological and communicative analysis issues. The author presents genre analysis of corpus texts, their text-external and text-internal properties and conducts comparative analysis of different text prototypes. As research material UN Corpus was taken, as it contains legal texts belonging to different genres and subgenres.

Keywords: text corpus, genre analysis, terminology, annotation technique, functional text dimensions (FTD).

ТАКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ АДВОКАТА И СВИДЕТЕЛЯ В АНГЛОЯЗЫЧНОМ СУДЕБНОМ СУБДИСКУРСЕ

Богачева Екатерина Александровна,

*кандидат педагогических наук, доцент кафедры иностранных языков
Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: судебная лингвистика включает в себя изучение любого текста или предмета разговорной речи, которые имеют отношение к уголовному или гражданскому спору, или которые относятся к тому, что происходит в суде. Судебный субдискурс необходим для юридического процесса. Это форма разговорного дискурса, в которой отношения между различными участниками выражаются посредством языка. Таким образом, настоящее исследование направлено на выяснение того, препятствует ли языковой барьер, существующий между адвокатами и свидетелями, в дополнение к неравному распределению юридических знаний между ними.

Ключевые слова: юридический дискурс, судебный субдискурс, взаимодействие участников судебного разбирательства.

TACTICS OF INTERACTION BETWEEN A LAWYER AND A WITNESS IN THE ENGLISH-LANGUAGE JUDICIAL SUBDISCOURSE

Bogacheva Ekaterina Aleksandrovna,

*Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department
of Foreign Languages of the Saratov State Law Academy*

Abstract: forensic linguistics includes the study of any text or colloquial subject that is relevant to a criminal or civil dispute, or that is relevant to what happens in a court of law. Judicial subdiscourse is necessary for the legal process. It is a form

of colloquial discourse in which relationships between different participants are expressed through language. Thus, the present study aims to find out whether the language barrier that exists between lawyers and witnesses hinders, in addition to the unequal distribution of legal knowledge between them.

Keywords: legal discourse, judicial subdiscourse, interaction of participants in the trial

ВЗГЛЯД МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ: ТЕОРЕТИКО-ФИЛОСОФСКИЙ АСПЕКТ

Мельникова Ольга Вячеславовна,
*соискатель ученой степени кандидата юридических наук
Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: в указанной статье представлен анализ философских взглядов и учений на институт государственного принуждения. Благодаря анализу отдельных точек зрения, в работе формируется свое видение на содержательную сторону данного института.

Ключевые слова: государственное принуждение, государственно-правовое принуждение, власть, публичная власть.

STATE-LEGAL COERCION: THEORETICAL AND PHILOSOPHICAL ASPECT

Melnikova Olga Vyacheslavovna,
*Candidate of the Academic Degree of Candidate of Legal Sciences
of the Saratov State Law Academy*

Abstract: this article presents an analysis of philosophical views and teachings on the institution of state coercion. Thanks to the analysis of individual points of view in the work, one's own vision of the content side of this institute is formed.

Keywords: state coercion, state-legal coercion, power, public power.

ПРИМЕНЕНИЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РОССИИ НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА ДЛЯ ЗАЩИТЫ СОБСТВЕННЫХ ГРАЖДАН

Пенжалиев Залумхан Гюлбалаевич,
*аспирант кафедры конституционного права имени профессора
Исаака Ефимовича Фарбера Саратовской государственной юридической
академии, ассистент кафедры теории государства и права
Саратовского национального исследовательского государственного
университета имени Н.Г. Чернышевского*

Аннотация: актуальность статьи обусловлена тем, что систематическая необходимость в защите прав и интересов российских граждан за предела-

ми территории Российской Федерации предопределяет проведение анализа международно-правовых и конституционно-правовых норм, устанавливающих правовые основы использования Вооруженных Сил РФ за пределами национальной территории в целях защиты прав и интересов соотечественников.

Ключевые слова: вооруженные силы, самооборона, военная операция, население, права и свободы человека и гражданина.

THE USE OF THE RUSSIAN ARMED FORCES ON THE TERRITORY OF A FOREIGN STATE TO PROTECT ITS OWN CITIZENS

Penzhaliev Zalumkhan Gulbalaevich,

Postgraduate Student of the Department of Constitutional Law named after Professor Isaac Efimovich Farber of the Saratov State Law Academy, Assistant of the Department of Theory of State and Law of the Saratov National Research State

Abstract: the relevance of the article is due to the fact that the systematic need to protect the rights and interests of Russian citizens outside the territory of the Russian Federation predetermines the analysis of international legal and constitutional legal norms that establish the legal basis for the use of the Armed Forces of the Russian Federation outside the national territory in order to protect the rights and interests of compatriots.

Keywords: armed forces, selfdefence, military operation, population, human and civil rights and freedoms.

УВОЛЬНЕНИЕ ПОД ПРИНУЖДЕНИЕМ

Рассказов Александр Александрович,

студент 3-го курса

Саратовской государственной юридической академии

Аннотация: факты принуждения к труду со стороны работодателя прямо запрещены законом по общему правилу (ст. 2 и 4 ТК РФ) и противоречат воле работника на стадии прекращения трудовых правоотношений. Однако, как показывает отечественный опыт, такое принуждение не является редкостью в случаях, когда работодатель не намерен более использовать труд работника, но в то же время не хочет обременять себя обязанностью обосновать увольнение фактами, предусмотренными законом, соблюдать правила увольнения и, что не менее важно, нести материальные затраты, связанные с выплатой выходного пособия, сохранением заработка на период трудоустройства. При этом следует заметить, что по действующим правилам и в соответствии с руководящей судебной практикой бремя доказывания давления со стороны работодателя лежит на истце – т.е. на работнике, оспаривающем законность такого увольнения. В связи с этим автором предложено обоснование для перенесения бремени доказывания на работодателя и введение аудиопротоколирования процедуры увольнения для обеспечения защиты от злоупотребления правом работодателями.

Ключевые слова: трудовой договор, расторжение трудового договора, принуждение, аудиопротокол, обязанность доказывания.

FORCED DISMISSAL

Rasskazov Alexandr Alexandrovich,*3rd year Student of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the facts of forced labor on the part of the employer are directly prohibited by law as a general rule (articles 2 and 4 of the Labor Code of the Russian Federation) and contradicts the will of the employee at the stage of termination of labor relations. However, as domestic experience shows, such coercion is not uncommon in cases where the employer does not intend to use the employee's work anymore, but at the same time does not want to burden himself with the obligation to justify dismissals with facts provided for by law, comply with the rules of dismissal and, equally importantly, bear the material costs associated with the payment of severance pay, the preservation of earnings for the period of employment. It should be noted that according to the current rules and in accordance with the guiding judicial practice, the burden of proving pressure from the employer lies on the plaintiff – i.e. on the employee challenging the legality of such dismissal. In this connection, the author suggests a justification for shifting the burden of proof to the employer and the introduction of audio recording of the dismissal procedure to ensure protection from abuse of the right by employees.

Keywords: employment contract, termination of employment contract, coercion, audio protocol, obligation of proof.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ЦИВИЛИСТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ
В ЭПОХУ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА**Тюлякова Софья Андреевна,***студентка 2-го курса Института международного права и правосудия
Московского государственного лингвистического университета*

Аннотация: в данной статье рассматриваются различные подходы к правосубъектности искусственного интеллекта, а также сопряженные эτικο-правовые вопросы, возникающие в ходе трансформации современных цивилистических отношений.

Ключевые слова: искусственный интеллект, правовое регулирование, цивилистика, правосубъектность технологий ИИ, антропоцентризм.

TRANSFORMATION OF CIVIL RELATIONS IN THE ERA
OF THE DEVELOPMENT OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE**Tyulyakova Sofia Andreevna,***2nd year Student of the Institute of International Law and Justice
of the Moscow State Linguistic University*

Abstract: this article discusses various approaches to the legal personality of artificial intelligence, as well as related ethical and legal issues arising during the transformation of modern civil relations.

Keywords: artificial intelligence, legal regulation, civics, legal personality of AI technologies, anthropocentrism.

**К ВОПРОСУ О СРОКАХ ВОЗНИКНОВЕНИЯ
ПРАВА ГРАЖДАН НА ПОВТОРНОЕ ОБРАЩЕНИЕ
ЗА ПОЛУЧЕНИЕМ ЛИЦЕНЗИИ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ
ГРАЖДАНСКОГО ОРУЖИЯ**

Фаисханов Ринат Рифгатович,

*аспирант кафедры административного и муниципального права
Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: право граждан иметь в собственности оружие не является конституционным, тем не менее не исключается возможность его приобретения на законных основаниях. Законом об оружии предусмотрены обстоятельства, исключающие возможность получения лицензии на приобретение гражданского оружия, возникновение которых также служит основанием для аннулирования ранее полученных лицензий на приобретение гражданского оружия и (или) разрешения на его хранение. Право граждан на повторное обращение за получением такой лицензии возникает с момента устранения (прекращения) обстоятельств, исключающих возможность ее получения. Однако законодательством предусмотрены различные сроки, по истечении которых обстоятельства, исключающие возможность получения лицензии, считаются прекращенными, увеличиваются на два года в случае неисполнения постановления, в том числе в части, например, не оплаты штрафа.

Ключевые слова: приобретение оружия, оборот оружия, гражданское оружие, лицензия на приобретение оружия, разрешение на хранение оружия, контроль (надзор), Росгвардия, административная ответственность, аннулирование лицензии, повторное обращение за получением лицензии.

**ON THE ISSUE OF THE TIMING OF THE EMERGENCE
OF THE RIGHT OF CITIZENS TO RE-APPLY FOR A LICENSE
TO PURCHASE CIVILIAN WEAPONS**

Faiskhanov Rinat Rifgatovich,

*Postgraduate Student of the Department of Administrative and Municipal Law
of the Saratov State Law Academy*

Abstract: the right of citizens to own weapons is not constitutional, however, the possibility of acquiring them legally is not excluded. The Law on Weapons provides for circumstances that exclude the possibility of obtaining a license for the purchase of civilian weapons, the occurrence of which also serves as a basis for the cancellation of previously obtained licenses for the purchase of civilian weapons and (or) permits for its storage. The right of citizens to re-apply for such a license arises from the moment of elimination (termination) of circumstances precluding the possibility of obtaining it. However, the legislation provides for various periods after which circumstances precluding the possibility of obtaining a license are considered terminated, increasing by two years in case of non-compliance with the resolution, including, for example, non-payment of a fine.

Keywords: acquisition of weapons, circulation of weapons, civilian weapons, license to purchase weapons, permission to store weapons, control (supervision), Rosgvardiya, administrative responsibility, license cancellation, repeated application for a license.

**ОБЪЕКТ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ
В ОБЛАСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

Фомиченко Семён Владимирович,

*аспирант кафедры административного и муниципального права
Саратовской государственной юридической академии*

Аннотация: в статье исследованы общественные отношения в области деятельности саморегулируемых организаций как видовой объект административных правонарушений; обращено внимание на отсутствие специальных составов административных правонарушений в сфере деятельности саморегулируемых организаций ревизионных союзов сельскохозяйственных кооперативов, что образует пробел в административно-деликтном законодательстве; сформулировано предложение о его устранении.

Ключевые слова: административно-деликтное законодательство; административная ответственность; саморегулируемые организации; административно-правовое регулирование; объект административного правонарушения.

**THE OBJECT OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD
OF SELF-REGULATORY ORGANIZATIONS**

Fomichenko Semyon Vladimirovich,

*Postgraduate Student of the Department of Administrative and Municipal Law
of Saratov State Law Academy*

Abstract: the article examines public relations in the field of self-regulatory organizations as a specific object of administrative offenses; draws attention to the absence of special compositions of administrative offenses in the field of self-regulatory organizations of audit unions of agricultural cooperatives, which forms a gap in administrative and tort legislation; formulated a proposal to eliminate it.

Keywords: administrative and tort legislation; administrative responsibility; self-regulating organizations; administrative and legal regulation; the object of an administrative offense.

