



# ВЕСТНИК

## ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 3 (39) 2022



Краткий очерк истории конституционной юстиции: мировой опыт и российская специфика

Развитие кодификации воздушного права в России

Меры социальной поддержки граждан, пострадавших в связи с проведением специальной военной операции

Линейные объекты как основа транспортной инфраструктуры: правовой аспект

Договор перевозки в системе регулирования правоотношений по осуществлению международных перевозок

# **Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2022. № 3 (39)**

Дата размещения — 15 октября 2022 г.

Журнал издается с 2013 г.

**Научное направление издания:** Право.

**Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

**Телефон:** 8 (495) 681-90-19.

**Факс:** 8 (495) 684-2849.

**E-mail редакции:** albinadg@mail.ru

**Официальный сайт** в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

**Учредитель и изатель:** Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер serialного издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

## **Редакционная коллегия**

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

# **The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2022. № 2 (38)**

The date of the issue is the 15-th of October, 2022.

The journal has been published since January 2013.

**The research area** of the publications is 12.00.00 Jurisprudence.

**The official address** of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9,  
Moscow, 127994.

**Tel.:** 8 (495) 681-90-19;

**Fax.:** 8 (495) 684-2849;

**Email:** albinadg@mail.ru.

**The official site** in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

## **Editorial Board**

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

Programmer and designer of the Website is **FILIPPOV Dmitry Sergeevich**

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

*Главный редактор:*  
**Корякин Виктор Михайлович**  
доктор юридических наук, профессор

*Редакционный совет:*  
**Борисов Андрей Викторович**,  
кандидат юридических наук, доцент  
**Духно Николай Алексеевич**  
доктор юридических наук, профессор  
**Землин Александр Игоревич**,  
доктор юридических наук, профессор  
**Нестеров Евгений Александрович**  
кандидат юридических наук, директор  
Юридического института МИИТ  
**Рудакова Елена Николаевна**,  
доктор политических наук, профессор  
**Чеботарева Анна Александровна**,  
доктор юридических наук, доцент

*The editor-in-chief*  
**Koryakin Viktor Mikhailovich**  
*Doctor of Law, professor*

*Editorial Council:*  
**Borisov Andrey Viktorovich**  
Candidate of Law, docent  
**Dukhno Nikolay Alekseevich**  
Doctor of Law, professor  
**Zemlin Aleksandr Igorevich**  
Doctor of Law, professor  
**Nesterov Evgeny Aleksandrovich**  
Candidate of Law,  
the head of the Law Institute of MIIT  
**Rudakova Elena Nikolaevna**  
Doctor of Political Sciences, professor  
**Chebotareva Anna Aleksandrovna**  
Doctor of Law, docent

© Российский университет транспорта (МИИТ), 2022

При использовании материалов журнала необходимо  
ссыльаться на «Вестник Юридического института  
МИИТ»

Официальный сайт  
Юридического  
института  
**www.ui-miit.ru**

© Russian University of Transport, 2022

When using materials from the journal, it's necessary to  
refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»

The official site  
of the Law Institute is  
**www.ui-miit.ru**

## Содержание

---

### Теория и история права

---

**Цechoев В. К., Чеботарева А. А.**

Краткий очерк истории конституционной юстиции:  
мировой опыт и российская специфика..... 9

**Бредихин А. Л.**

Развитие кодификации воздушного права в России..... 17

### Право социального обеспечения

---

**Корякин В. М.**

Меры социальной поддержки граждан, пострадавших  
в связи с проведением специальной военной операции ..... 21

### Уголовно-правовые меры противодействия преступности

---

**Фадеев И. А.**

Уголовное преследование и обвинение в досудебном  
производстве ..... 28

### Актуальные вопросы налогообложения

---

**Шацкая И. И.**

Изменения бухгалтерского и налогового законодательства  
на современном этапе ..... 36

### Правовое регулирование транспортной деятельности

---

**Варданян А. Д.**

Линейные объекты как основа транспортной  
инфраструктуры: правовой аспект ..... 45

**Мотина П. Н.**

- Договор перевозки в системе регулирования  
правоотношений по осуществлению международных  
перевозок ..... 54

**Зарубежная практика**

---

**Пестов Н. Н.**

- Законодательство и организационные структуры,  
обеспечивающие транспортную безопасность в государстве  
Израиль ..... 59

Требования к материалам, представляемым  
для опубликования в журнале «Вестник Юридического  
института МИИТ» ..... 63

## Contents

---

### Theory and history of law

---

**Tsechoev Valery K., Chebotareva Anna Al.**

A brief essay on the background of constitutional justice: world experience and Russian specifics ..... 9

**Bredikhin Aleksey L.**

Development of air law codification in Russia ..... 17

### Social security law

---

**Koryakin Viktor M.**

Social support measures for citizens affected by a special military operation ..... 21

### Criminal and legal measures to combat crime

---

**Fadeev Ilya Al.**

Criminal prosecution and accusation in pre-trial procedure ..... 28

### Current issues of taxation

---

**Shatskaya Irina Iv.**

Current changes in accounting and tax legislation ..... 36

### Legal regulation of transport activities

---

**Vardanyan Artur D.**

Linear objects as a transport infrastructure basis: legal aspect ..... 45

**Motina Polina N.**

Contract of carriage in the system of regulation of legal relations for the implementation of international transportation ..... 54

## Foreign experience

---

**Pestov Nikolay N.**

Legislation and organizational structures for transport security enforcement in Israel ..... 59

**Requirements**

for the materials submitted for publication in the journal  
«Bulletin of the Law Institute MIIT» ..... 63

# Теория и история права

---

УДК 342.2

**Цechoев Валерий Кулиевич,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Ростовский государственный университет путей сообщения  
cechvk53@mail.ru

**Чeботарева Анна Александровна,**  
доктор юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
anna\_galitskaya@mail.ru

## **Краткий очерк истории конституционной юстиции: мировой опыт и российская специфика**

**Аннотация.** Авторы рассматривают историю возникновения конституционной юстиции в зарубежных странах и в России. Отмечаются основные особенности американской и европейской моделей осуществления конституционного контроля. На основе правоприменительной практики американских судов раскрыты исторические особенности формулирования основных принципов деятельности органов конституционного контроля как важнейшего института демократического государства. Описывается история развития органов конституционного контроля в России в XX в. Характеризуются основные особенности деятельности и полномочий отечественных органов конституционного контроля, а также модели их организации. Устанавливается взаимосвязь между существованием и деятельностью органа конституционного контроля и демократией.

**Ключевые слова:** конституционный контроль; судебная власть; конституционный суд; правосудие.

**Valery K. Tsechoev,**  
Doctor of Law, professor,  
Rostov State Transport University

**Anna Al. Chebotareva,**  
Doctor of Law, associate professor,  
Russian University of Transport

## A brief essay on the background of constitutional justice: world experience and Russian specifics

**Abstract.** The authors of the current paper have considered the background of the constitutional justice in Russia and abroad. There have been established the main features of the American and European models of constitutional control. Based on the law enforcement practice of American courts, there have been determined the historical features of the basic principles of the constitutional control bodies' activities as the most important institution of a democratic state. There has been described the history of the development of constitutional control bodies in Russia in the 20th century. There have been characterized the main features of the activities and powers of domestic bodies of constitutional control, as well as models of their organization. There has been shown a correlation between the existence and activities of the constitutional control bodies and democracy.

**Keywords:** constitutional control; judicial branch; constitutional Court; justice.

---

Конституционный контроль как вид деятельности судебных органов впервые появился в США. Уже в XVIII в., до образования США, в 1780 г. Верховный суд штата Нью-Джерси применяет свои полномочия для признания неконституционным одного из местных статутов в деле *Holmes vs. Walton* (решение было оглашено 7 сентября 1780 г.) [URL: <https://www.jstor.org/stable/1833432> (дата обращения: 6 мая 2022 г.)]. Первый случай реализации полномочия по осуществлению конституционного контроля в полном смысле произошел в 1803 г. в деле *Marbury vs. Madison*, рассмотренном Верховным судом США. В своем решении суд отметил, что «...если закон противоречит конституции, и при этом положения конституции и закона подлежат применению в одном и том же деле, то суд должен решить это дело либо в соответствии с законом, игнорируя конституцию, либо в соответствии с конституцией, игнорируя закон...» [URL: <https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/usrep/usrep005/usrep005137/usrep005137.pdf> (дата обращения: 6 мая 2022 г.)], и сделал вывод о необходимости разрешения таких коллизий в пользу конституции, признавая закон, ей противоречащий, недействующим. В обоснование права на принятие такого решения суд отметил, что «...особый язык конституции Соединенных Штатов подтверждает и придает силу принципу, присущему каждой писаной конституции, что закон, противоречащий конституции, лишается юридической силы, и суды, подобно другим органам государственной власти, связаны этим принципом» [URL: <https://www.jstor.org/stable/1833432> (дата обращения: 6 мая 2022 г.)].

Так была заложена основа американской модели конституционной юстиции, при которой Верховный суд обладает полномочиями высшей судебной инстанции по всем категориям дел и в то же время вправе при осуществлении своей деятельности проверять действующее законодательство на предмет его соответствия основному закону. Однако в Европе такая модель не прижилась.

В целом, анализ моделей конституционного правосудия европейских государств, по мнению Юн Л. В., позволяет утверждать, что «существующие модели конституционного правосудия объединяются в смешанную модель путем интеграции их признаков в национальное законодательство отдельного государства» [1, стр. 52].

Европейская (германская) модель конституционного правосудия предполагает создание специального суда, осуществляющего только конституционный контроль и не входящего в систему судов общей юрисдикции. Теоретическое обоснование этой модели было предпринято при разработке проекта Конституции Австрии 1920 г. Гансом Кельзеном. По его мнению, конституционный суд отличается тем, что является судом не над субъектами правовых отношений, а над самими законами. Как отмечает О. Ю. Котов, «охрана конституции судом была выбрана Г. Кельзеном неслучайно. Из всех гарантий защиты конституции судебная, по его мнению, является самой эффективной» [2, стр. 91]. Эта идея — о необходимости создания специализированного суда для правовой охраны конституции — сперва вызвала критику (например, со стороны К. Шмитта), основанную на том, что деятельность такого органа позволит ему сконцентрировать в своих руках полномочия, присущие двум ветвям власти — судебной и законодательной. Однако впоследствии было достигнуто понимание, что это не означает вторжения суда в правотворческий процесс, а представляет собой «...лишь разделение труда в одном и том же процессе» [3, стр. 10].

В обеих моделях — американской и европейской — осуществление конституционного контроля связано, вероятно, с демократизацией общественной жизни. Орган конституционного контроля в условиях демократии становится важным гарантом демократических институтов и позволяет в полной мере оградить общество от произвольных решений со стороны государства. В подтверждение этого тезиса можно рассмотреть развитие отечественной системы конституционного контроля.

В советский период отечественной истории изначально была принята модель конституционной юстиции, близкая американской. Так, ст. 43 Конституции СССР 1924 г. в п. «в» предусматривала такое полномочие Верховного Суда СССР, как «дача заключений по требованию Центрального Исполнительного Комитета Союза Советских Социалистических Республик о законности тех или иных постановлений союзных республик с точки зрения Конституции». Формулировка этой

нормы, однако, позволяет сделать вывод, что Верховный Суд СССР обладал скорее консультационными, нежели надзорными полномочиями в части проверки конституционности законов. На практике же суд реализовывал это полномочие самостоятельно, а деятельность его была довольно интенсивной: «...за пять лет (1924—1929 гг.) в Верховный Суд СССР поступило и было зарегистрировано 24 148 нормативных актов, которые изучались с точки зрения соответствия их Конституции СССР» [4, стр. 39]. Это свидетельствует о чисто номинальном провозглашении существования конституционной юстиции в части осуществления конституционного контроля. Иными словами, де-факто Верховный Суд конституционный контроль в той мере, в которой была реци皮рована модель конституционной юстиции, не осуществлял. Вероятно, это привело к дальнейшему совершенствованию законодательства в части более четкого определения полномочий Верховного Суда СССР. В то же время тоталитарный характер советского государства предусматривал полный партийный контроль за деятельностью органов государственной власти. По этой причине дальнейшие шаги по реформированию конституционной юстиции были довольно осторожными.

В частности, в 1929 г. Верховный Суд СССР был наделен правом законодательной инициативы и правом давать разъяснения законодательства; основным направлением его деятельности становится судебный надзор [5]. Однако его полномочия по осуществлению конституционного контроля фактически были сокращены: суд получил лишь право вносить в Президиум ЦИК СССР представления о приостановлении или отмене отдельных видов нормативных актов как несоответствующих Конституции. Внесение представления было возможно лишь по согласованию с прокурором Верховного Суда СССР [постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 24 июля 1929 г. «Об утверждении Положения о Верховном Суде Союза ССР и прокуратуре Верховного Суда Союза ССР»]. Конституционный контроль позволял фактически оспаривать партийные директивы на основе закона, а потому, из-за конфликта интересов впоследствии полностью исчез из отечественной правоприменительной деятельности. Непродолжительность деятельности по осуществлению конституционного контроля привела и к непроработанности этой проблематики отечественными учеными-юристами. Вновь актуальной проблема конституционного контроля становится лишь в конце 1980-х гг. Это связано с начавшимися демократическими преобразованиями и отчасти подтверждает необходимость обеспечения конституционного контроля именно в условиях развития демократии.

В 1989 г. принимается Закон СССР «О конституционном надзоре в СССР», который предусматривал создание специализированного органа конституционного контроля — Комитета конституционного надзора

СССР. Избранная законодателем модель деятельности этого органа власти отчасти походила на европейскую модель. Но поскольку Комитет не являлся судебным органом, нельзя утверждать, что он был специализированным судебным органом. Однако свои полномочия, в отличие от своего предшественника, Комитет мог реализовывать не только по запросам, но и по собственной инициативе, что свидетельствовало об ослаблении партийного контроля за деятельностью органов государственной власти.

Прямое обращение в Комитет судов или граждан не предусматривалось. За свою недолгую историю (1989—1991 гг.) он успел рассмотреть небольшое количество обращений, но его правовые позиции «...оказали влияние на развитие законодательства в России и учитывались в дальнейшем Конституционным Судом Российской Федерации при осуществлении своей деятельности» [6, стр. 215]. В связи с прекращением существования СССР Комитет фактически прекратил свою деятельность, однако решение о его упразднении отдельно не принималось.

6 мая 1991 г. был принят Закон РСФСР от 6 мая 1991 г. «О Конституционном Суде РСФСР». Согласно ст. 1 этого Закона Конституционный Суд осуществляет судебную власть в форме конституционного судопроизводства. Таким образом, конституционный контроль организуется в нашей стране на основе европейской модели, предложенной Кельзеном, но со своей спецификой. Суд состоял из 15 судей, которые избирались Съездом народных депутатов РСФСР простым большинством голосов без ограничения срока. Раздел III названного Закона предусматривал несколько направлений деятельности суда. Традиционно для специализированного органа конституционного контроля он мог проверять конституционность международных договоров и нормативных правовых актов, а также давать заключения о соответствии международных договоров и нормативных актов конституции. Специфическим видом деятельности была проверка конституционности правоприменительной практики, которая осуществлялась по индивидуальным жалобам граждан в Конституционный Суд. За время своего существования суд, как и Комитет конституционного надзора, успел рассмотреть небольшое количество дел: «... в течение 1992—1993 гг. разрешил 27 дел, из которых 19 касались конституционности нормативных актов и 8 — индивидуальных жалоб граждан» [7, стр. 117]. Тем не менее наличие правоприменительной практики свидетельствует о действительной практической необходимости в существовании такого органа власти ввиду начавшихся демократических преобразований. Осуществляя свою деятельность, он позволил вскрыть практические проблемы процедуры конституционного судопроизводства, что впоследствии привело к более детальной ее регламентации в Федеральном конституционном законе «О

Конституционном Суде Российской Федерации», принятом в 1994 г. на основе Конституции РФ 1993 г.

С принятием в 1993 г. Конституции РФ изменяется политико-правовая система государства в целом. Провозглашаются и начинают проводиться в жизнь качественно новые принципы организации деятельности органов государственной власти — гласности, демократизма и проч. Происходит полный отказ от обязательной идеологии, обусловливавшей (в той или иной степени) деятельность органов конституционного контроля в советский период истории. В то же время при разработке закона были учтены и позитивные последствия деятельности предшествующих органов конституционного контроля. Практика Конституционного Суда РСФСР позволила надлежащим образом регламентировать процедурные вопросы деятельности суда. Как отмечал Председатель Конституционного Суда РФ, создание Конституционного Суда РФ стало одним из шагов на пути к построению конституционного правового государства [8]. Полагаем, что в условиях демократического государства существование органа власти, осуществляющего конституционный контроль, является необходимым и косвенно свидетельствует о существовании в государстве именно демократического режима. Важно понимать, что конституционный контроль при демократии должен не просто провозглашаться, но и реально осуществляться. Только в этом случае наличие Конституционного Суда или иного органа власти, облеченного подобными полномочиями, может рассматриваться в качестве одного из признаков существования демократии.

Закон дает легальное определение Конституционного Суда РФ — это высший судебный орган конституционного контроля в России, осуществляющий судебную власть самостоятельно и независимо посредством конституционного судопроизводства в целях защиты основ конституционного строя, основных прав и свобод человека и гражданина, обеспечения верховенства и прямого действия Конституции РФ на всей территории РФ [Федеральный конституционный закон от 21 июля 1994 г. № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации»]. Это определение по духу и смыслу соответствует выводам Верховного Суда РФ о роли конституционного контроля, но в целом позволяет констатировать, что Конституционный Суд РФ организован по европейской модели и является специализированным «судом над законами». Тем самым его существование и деятельность свидетельствует о демократическом характере Российского государства и развитой системе защиты прав и свобод человека и гражданина.

Приведенный краткий обзор истории конституционной юстиции показывает, что проблематика конституционного правосудия является весьма актуальной. Неисследованными остаются вопросы, связанные с анализом и обобщением архивных материалов и судебной практики

отечественных органов конституционного контроля. Не прояснена история развития представлений о конституционном правосудии через призму практической деятельности соответствующих органов (хотя отдельные попытки и предпринимались). Однако можно констатировать, что конституционная юстиция России развивается по пути, характерном для демократических стран; основные принципы осуществления деятельности Конституционным Судом основаны как на реальной правоприменительной практике, так и на юридической доктрине, восходящей к сочинениям американских конституционалистов и классиков немецкого права. Активность деятельности отечественного Конституционного Суда является одним из признаков демократического режима в России.

### Литература

1. Юн, Л. В. Модели конституционного правосудия как важный элемент конституционной юстиции: зарубежный опыт / Л. В. Юн // Российский судья. — 2021. — № 2.
2. Котов, О. Ю. Нормативистская теория Ганса Кельзена как основа для понимания правовой природы актов конституционного суда / О. Ю. Котов // Lex Russica. — 2021. — Том 74. — № 8(177).
3. Антонов, М. В. Ганс Кельзен (1881—1973): основные вехи интеллектуального пути М. В. Кельзен // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2013. — № 1.
4. Белоновский, В. Н. Историко-правовой опыт становления конституционной юстиции в России / В. Н. Белоновский, Д. Э. Нодари, К. Э. Громов // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 8.
5. Цechoев, В. К. История органов и учреждений юстиции России : учебник для магистров / В. К. Цechoев. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2013.
6. Брежнев, О. В. Комитет конституционного надзора СССР: история создания, правовой статус, деятельность / О. В. Брежнев // Известия Юго-Западного государственного университета. — 2018. — Т. 22. — № 1(76).
7. Веденников, А. Н. Исторический очерк становления конституционного судопроизводства в современной России / А. Н. Веденников // Вестник Томского государственного университета. — 2009. — № 322.
8. Зорькин, В. Д. Конституционный Суд России: доктрина и практика / В. Д. Зорькин. — Москва : Норма, 2017.

### References

1. Yun, L. V. Modeli konstitutsionnogo pravosudiya kak vazhnnyy element konstitutsionnoy yustitsii: zarubezhnyy optyt [Models of constitutional justice as an important element of constitutional justice: foreign experience] / L. V. Yun // Rossiyskiy sud'ya. — 2021. — № 2.
2. Kotov, O. YU. Normativistskaya teoriya Gansa Kel'zena kak osnova dlya ponimaniya pravovoy prirody aktov konstitutsionnogo suda [Normativist theory of Hans Kelsen as a basis for understanding the legal nature of constitutional court acts] / O. YU. Kotov // Lex Russica. — 2021. — Tom 74. — № 8(177).
3. Antonov, M. V. Gans Kel'zen (1881—1973): osnovnyye vekhi intellektual'nogo puti M. V. Kel'zen [Hans Kelzen (1881–1973): the main milestones of the intellectual

- path of M. V. Kelzen] // Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki. — 2013. — № 1.
4. Belonovskiy, V. N. Istoriko-pravovoy opyt stanovleniya konstitutsionnoy yustitsii v Rossii [Historical and legal experience of the formation of constitutional justice in Russia] / V. N. Belonovskiy, D. E. Nodari, K. E. Gromov // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 8.
5. Tsechoyev, V. K. Istoriya organov i uchrezhdeniy yustitsii Rossii : uchebnik dlya magistrov [History of bodies and institutions of justice in Russia: a textbook for masters] / V. K. Tsechoyev. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2013.
6. Brezhnev, O. V. Komitet konstitutsionnogo nadzora SSSR: istoriya sozdaniya, pravovoy status, deyatel'nost' [The Committee for Constitutional Supervision of the USSR: the history of creation, legal status, activities] / O. V. Brezhnev // Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. — 2018. — T. 22. — № 1(76).
7. Vedernikov, A. N. Istoricheskiy ocherk stanovleniya konstitutsionnogo sudoproizvodstva v sovremennoy Rossii [Historical outline of the formation of constitutional legal proceedings in modern Russia] / A. N. Vedernikov // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2009. — № 322.
8. Zor'kin, V. D. Konstitutsionnyy Sud Rossii: doktrina i praktika [The Constitutional Court of Russia: doctrine and practice] / V. D. Zor'kin. — Moskva : Norma, 2017.

# Теория и история права

---

УДК 349

Бредихин Алексей Леонидович,  
кандидат юридических наук, доцент,  
Санкт-Петербургский университет МВД России  
axel\_b@mail.ru

## Развитие кодификации воздушного права в России

**Аннотация.** В настоящей статье автором производится историко-правовое исследование воздушного права в нашей стране, особое внимание уделяется развитию кодифицированных актов. Дается обзор нормативных актов внутригосударственного и международного уровня в названной сфере, обращается внимание на появление советского авиационного законодательства после Октябрьской революции. Подробно исследуются Воздушные кодексы Союза ССР 1932 и 1935 гг., дается их сравнительная характеристика. В заключении делается вывод о преемственности структуры всех ранее принятых воздушных кодексов и самой традиции существования кодифицированного нормативного акта в сфере авиации.

**Ключевые слова:** воздушный кодекс; воздушное право; авиация; гражданский флот; воздушное пространство.

Aleksey L. Bredikhin,  
Candidate in Law, associate professor,  
St. Petersburg University of the Russian Interior Ministry

## Development of air law codification in Russia

**Abstract.** In the current paper, the author has conducted a historical and legal study of air law in our country, paying special attention to the development of codified acts. There has been given an overview of the normative acts of the domestic and international levels in this area, drawing attention to the emergence of Soviet aviation legislation after the October Revolution. There have been thoroughly studied the Aviation Codes of the USSR of 1932 and 1935, and there has been given their comparative characteristics. Finally, there has been made a conclusion about the continuity of the structure of all previously adopted air codes and the very tradition of the existence of a codified regulatory act in the field of aviation.

**Keywords:** air code; air law; aviation; civilian air fleet; air space.

Правовое регулирование воздушного пространства стало актуальным вместе с развитием авиации, главным образом гражданской. С появлением возможности регулярного передвижения пассажиров и передвижения грузов на большие расстояния по воздуху возникают разноплановые общественные отношения как с оказанием подобного рода услуг, так и обеспечением безопасности полетов и функционирования инфраструктуры соответствующей авиационной отрасли.

Понятно, что те или иные вопросы использования воздушного пространства возникали на протяжении всей истории человечества, но ограниченная значимость этого вопроса не создавала необходимость особого правового регулирования. С XVIII в. в европейских странах появляются нормы, ограничивающие движение воздушных шаров, которые могли приводить к пожарам при их крушении. Известно о таком запрете и в России, который был введен Екатериной II в 1784 г [1].

Техногенное развитие конца XIX — начала XX вв. сделало актуальными вопросы передвижения уже более развитых летательных аппаратов (в том числе дирижаблей) между различными государствами вводились запреты и ограничения в пересечении границы. В частности, в России в 1912 г. появились нормы, запрещающие пересечение границы России по воздуху под угрозой открытия огня.

Накануне и в период Первой мировой войны роль авиации в мировом хозяйстве и военных действиях быстро возрастила, тем не менее Российская империя была далеко не в числе передовых стран. Технологическое отставание в авиации повлияло и на ход военных действий, а крушение Российской империи в 1917 г. оставило те же проблемы для новой советской власти.

Уже 10 ноября 1917 г. в советском правительстве образуется Бюро комиссаров авиации воздухоплавания, которое взяло на себя функции отраслевого регулирования данной сферы.

Правовое регулирование авиационной отрасли развивалось и на международном уровне. Так, в Париже была подписана Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г., содержанием которой руководствовалась и советская власть, не являясь ее участником. Важнейшее положение Конвенции — закрепление принципа суверенитета государства над воздушным пространством.

В декабре 1922 г. была образована Инспекция гражданского воздушного флота в составе Главвоздухофлота, которой было предписано, кроме регистрации гражданских воздушных судов, разрабатывать декреты, инструкции и правила, касающиеся гражданской авиации, тем самым формировать воздушное законодательство и соответствующую правовую отрасль [2, стр. 10].

Формирование воздушного права как науки связано с работами И. С. Претерского, который уже в 1922 г. издает книгу «Воздушное право», а в

1923 г. выходит ее второе издание. Здесь он обозначил, что «предметом воздушного права является изучение правовых норм, касающихся использования воздушного пространства для человеческих потребностей» [3, стр. 5]. Тем не менее в этот период развитого авиационного законодательства не сложилось.

Качественно новым этапом стало принятие постановлением ЦИК СССР № 36, СНК СССР № 460 от 27 апреля 1932 г. Воздушного кодекса Союза ССР. Здесь обозначаются пределы действия Кодекса, понятие воздушного пространства, под которым понимается «воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР и над прибрежной морской полосой, установленной законами Союза ССР», а также провозглашается полный и исключительный суверенитет СССР над воздушным пространством страны. Важно, что предметом регулирования Воздушного кодекса СССР обозначается «гражданская авиация и гражданское воздухоплавание».

В Кодексе определяется понятие, правовой режим и правила оборота и состав экипажа гражданских воздушных судов; регулируется статус «земного оборудования для полетов» (аэропорты, аэродромы, посадочные площадки и т.п.); затрагиваются вопросы труда работников авиации, организации международных и внутренних полетов, имущественной ответственности воздушного перевозчика и порядка разрешения споров, а также уточняется роль главного управления гражданского воздушного флота в регулировании гражданской авиации и воздухоплавания. Определенный символизм несет утверждение флага гражданской авиации и гражданского воздухоплавания СССР.

Постановлением ЦИК СССР № 14, СНК СССР № 1713 от 7 августа 1935 г. принят новый Воздушный кодекс Союза ССР. В целом, новый Кодекс воспринял прежнюю структуру, однако уточнен предмет регулирования и определено, что действие Кодекса «распространяется на все виды авиации и воздухоплавания, за исключением воздушного флота, входящего в состав вооруженных сил». Кроме того, несколько изменился перечень глав, но общий смысл и содержание не претерпели серьезных изменений.

Преемственность структуры демонстрирует и утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР Воздушный кодекс СССР от 26 декабря 1961 г., что говорит об устоявшейся системе правовой отрасли, регулирующей вопросы авиации на территории СССР.

По мнению М. М. Волкова, советское воздушное право — это совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства СССР и деятельность гражданской авиации в целях охраны интересов советского государства, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей народного хозяйства СССР и граждан в воздушных передвижениях и других применениях авиации [4, стр. 9].

Нужно констатировать, что уже к началу 1960-х гг. гражданская авиация получила широкое развитие, соответственно и правовое регулирование отрасли стало более объемным. Воздушный кодекс СССР, безусловно, не мог включать в себя все нормы, регулирующие область гражданской авиации, но стал уже методологической основой для классификации и структурирования отраслевого законодательства.

Воздушный кодекс Союза ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-Х, — по структуре более развитый и подробный документ, включающий 153 статьи. Примечательно, что с различными изменениями данный Кодекс просуществовал вплоть до марта 1997 г., когда был введен в действие Воздушный кодекс Российской Федерации.

Проследив историю становления и развития кодификации советского воздушного права, нужно отметить, что создавалась эта отрасль практически на «пустом» месте без преемственности от законодательства Российской империи. Кроме этого, за более чем 100-летнюю историю и пятую по счету кодификацию воздушного права в нашей стране концепция, заложенная в первом Воздушном кодексе СССР 1932 г., сохранилась и действует поныне. Более того, современный Воздушный кодекс РФ состоит из положений, которые вполне могли были быть реализованы в некодифицированном законодательстве, но в силу преемственности правовой системы традиция существования именно кодифицированного акта в сфере авиации сохранилась.

### **Литература**

1. Воздушное право // Большая российская энциклопедия // <https://bigenc.ru/law/text/1924209>
2. Бойко, Н. С. Воздушное право: учебное пособие для вузов / Н. С. Бойко. — Москва : Издательство Юрайт, 2022.
3. Перетерский, И. С. Воздушное право / И. С. Перетерский. — 2-е изд., исправленное и дополненное // Вестник Воздушного Флота. — 1923.
4. Волков, М. М. Советское воздушное право. Часть 1. Общая : учебное пособие / М. М. Волков. — Ленинград, 1969.

### **References**

1. Vozdushnoye pravo [Air Law] // Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya // <https://bigenc.ru/law/text/1924209>
2. Boyko, N. S. Vozdushnoye pravo: uchebnoye posobiye dlya vuzov [Air law: a textbook for universities] / N. S. Boyko. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2022.
3. Pereterskiy, I. S. Vozdushnoye pravo [Air law] / I. S. Pereterskiy. — 2-ye izd., ispravленное и дополненное // Vestnik Vozdushnogo Flota. — 1923.
4. Volkov, M. M. Sovetskoye vozdushnoye pravo. Chast' 1. Obshchaya : uchebnoye posobiye [Soviet air law] / M. M. Volkov. — Leningrad, 1969.

# Право социального обеспечения

---

УДК 349.3(075.32)

**Корякин Виктор Михайлович,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

## **Меры социальной поддержки граждан, пострадавших в связи с проведением специальной военной операции**

**Аннотация.** Статья представляет собой научно-практический комментарий к нормативным правовым актам, принятым после 24 февраля 2022 г., которыми определены меры социальной поддержки гражданских лиц, пострадавших в ходе проведения специальной военной операции по денацификации и демилитаризации Украины. Дан анализ денежных выплат этим лицам, иных социальных гарантий, выявлены некоторые изъяны правового регулирования данных вопросов, сформулированы предложения по его совершенствованию.

**Ключевые слова:** специальная военная операция; меры социальной поддержки; денежные выплаты; пособия; беженцы.

**Viktor M. Koryakin,**  
Doctor of Law, professor,  
Russian University of Transport

## **Social support measures for citizens affected by a special military operation**

**Abstract.** The current paper is a scientific and practical commentary on the regulatory legal acts adopted after February 24, 2022, which defined social support measures for the citizens affected during the special military operation to denazify and demilitarize Ukraine. There has been given an analysis of cash payments to these persons, other social guarantees. There have been found drawbacks in the legal regulation of these issues and formulated definite proposals for its improvement.

**Keywords:** special military operation; social support measures; cash payments; allowances; refugees.

---

С 24 февраля 2022 г. Российской Федерацией проводится специальная военная операция, целью которой является денацификация и демилитаризация Украины. Как показала практика прошлых войн и вооруженных конфликтов, военнослужащие, участвующие в боевых действиях, нуждаются в дополнительных мерах социальной защиты, направленных на компенсацию тех рисков и опасностей для их жизни и здоровья, с которыми сопряжена военная служба в условиях вооруженного конфликта. Поэтому за прошедшие полгода принято не менее десятка законодательных и иных нормативных правовых актов, которыми дополнительно к действующим в мирное время установлены меры социальной поддержки участников боевых действий [1—3].

Однако в любой войне практически неизбежными являются страдания, в том числе гибель и ранения гражданских лиц. Не является исключением и специальная военная операция. Поэтому за прошедший период изданы несколько нормативных документов, устанавливающих меры социальной поддержки и дополнительные выплаты указанным лицам, а также их семьям.

Гражданских лиц, для которых установлены указанные меры поддержки, можно условно разделить на две группы:

1) лица, которые с их согласия направляются в зону боевых действий (для доставки и раздачи гуманитарных грузов, восстановления объектов народного хозяйства, журналисты, волонтеры и др.);

2) жители Донбасса и Украины, оказавшиеся не по своей воле в районах проведения специальной военной операции.

Рассмотрим указанные нормативные правовые акты.

**Указами Президента РФ от 30 апреля 2022 г. № 247 «О поддержке волонтерской деятельности на территориях Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики» и № 248 «О дополнительных социальных гарантиях лицам, направленным (командированным) на территории Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, и членам их семей» установлены единовременные денежные выплаты:**

а) получившим ранения при выполнении задач в зоне специальной военной операции — 3 млн руб.;

б) семьям погибших из числа указанных лиц — 5 млн руб.

При этом установлено, что единовременная выплата 5 млн руб. производится в равных долях следующим членам семей погибших граждан:

— супруга (супруг), состоявшая (состоявший) на день смерти в зарегистрированном браке с погибшим (умершим);

— родители погибшего (умершего);

— несовершеннолетние дети погибшего (умершего);

- дети погибшего (умершего) в возрасте старше 18 лет, ставшим инвалидами до достижения ими 18 лет;
- дети в возрасте до 23 лет, обучающиеся в образовательных организациях по очной форме обучения;
- лица, находившиеся на иждивении погибшего (умершего);
- лица, признанные фактически воспитывавшими и содержавшими погибшего (умершего) в течение не менее пяти лет до достижения им совершеннолетия;
- полнородные и неполнородные братья и сестры погибших (умерших) лиц (при отсутствии перечисленных выше лиц).

Важная гарантия для рассматриваемых категорий граждан установлена **Федеральным законом от 14 июля 2022 г. № 315-ФЗ**, которым определены законодательные меры по защите денежных выплат, осуществляемых данным лицам в связи с выполнением задач за пределами территории РФ. В этих целях ст. 101 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» дополнена нормой, устанавливающей запрет на обращение взыскания на указанные денежные выплаты по исполнительным документам (за исключением алиментных обязательств).

При внимательном изучении названных выше Указов Президента РФ от 30 апреля 2022 г. № 247 и 248 обращает на себя внимание тот факт, что, судя по их названиям, предусмотренные ими выплаты производятся только в том случае, если данные граждане получат ранения или погибнут на территории Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики. Если же это произойдет на территориях, формально считающихся еще Украиной, (например, Харьковской, Херсонской или Запорожской областей), то формально такие выплаты этим гражданам не положены. Здесь видна явная несправедливость, которая требует оперативного вмешательства нормотворческого характера. В связи и с этим предлагается названия данных указов дополнить словом «Украины».

Немаловажное значение имеет **Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 281-ФЗ**, в соответствии с которым внесены изменения в Федеральный закон «О ветеранах», предусматривающие отнесение к числу ветеранов боевых действий лиц, направлявшихся для обеспечения выполнения задач в ходе специальной военной операции на территориях Украины, Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики с 24 февраля 2022 г., отработавшие установленный при направлении срок либо откомандированные досрочно по уважительным причинам.

Указанным лицам предоставляются следующие меры социальной поддержки:

1) при наличии медицинских показаний преимущественное обеспечение путевками в санаторно-курортные организации;

2) первоочередное право на приобретение садовых земельных участков или огородных земельных участков, установке квартирного телефона;

3) использование ежегодного отпуска в удобное для них время.

Формулировка законодательных изменений в Федеральный закон «О ветеранах» предусматривает отнесение к ветеранам работников, направлявшихся для выполнения задач как на территориях Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики, так и Украины. Данное обстоятельство подтверждает обоснованность нашего вывода о том, чтобы названия указов Президента РФ от 30 апреля 2022 г. № 247 и 248 были дополнены словом «Украина».

Важное событие произошло в конце августа, когда и был издан и с того же дня вступил в силу **Указ Президента РФ от 27 августа 2022 г. № 586** «О выплатах гражданам Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Украины и лицам без гражданства, вынужденно покинувшим территории Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Украины и прибывшим на территорию Российской Федерации». Согласно названному Указу в целях обеспечения социальной поддержки граждан Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Украины и лиц без гражданства, вынужденно покинувших территории этих государств и прибывших после 18 февраля 2022 г. на территорию РФ, с 1 июля 2022 г. установлены, следующие выплаты:

а) ежемесячная пенсионная выплата в размере 10 тыс. руб.;

б) ежемесячная социальная выплата инвалидам в размере 10 тыс. руб.;

в) доплата к ежемесячной пенсионной выплате или ежемесячной социальной выплате инвалидам, предоставляемая инвалидам I группы, детям-инвалидам, а также лицам, достигшим возраста 80 лет, в размере 3 тыс. руб.;

г) ежемесячная выплата ветеранам Великой Отечественной войны в размере 5 тыс. руб.;

д) единовременная выплата беременным женщинам в размере 10 тыс. руб.;

е) единовременная выплата при рождении ребенка в размере 20 тыс. руб.;

ж) ежемесячная выплата на каждого ребенка в возрасте до 18 лет в размере 4 тыс. руб., а в случае если такой ребенок находится под опекой или попечительством, в размере 15 тыс. руб., на каждого ребенка в возрасте до 23 лет при условии его обучения по очной форме в образовательной организации в размере 4 тыс. руб.;

з) ежемесячная выплата единственному родителю на каждого ребенка в размере 10 тыс. руб.

Данные выплаты установлены на период по 31 декабря 2022 г. Производят эти выплаты уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ.

Если лица имеют право одновременно и на ежемесячную пенсионную выплату и на ежемесячную социальную выплату инвалидам, то таким гражданам производится одна выплата по их выбору (10 тыс. руб.).

При этом установлено, что выплаты, установленные рассматриваемым Указом, не производятся лицам, признанным беженцами в соответствии с Федеральным законом от 19 февраля 1993 г. № 4528-1 «О беженцах».

В тот же день издан и вступил в силу **Указ Президента РФ от 27 августа 2022 г. № 585** «О временных мерах по урегулированию правового положения граждан Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики и Украины в Российской Федерации».

Данным Указом в целях защиты прав и свобод человека и гражданина, исходя из общепризнанных принципов и норм международного гуманитарного права, установлено, что:

а) граждане Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики и Украины:

— вправе временно пребывать в Российской Федерации без ограничения сроков, установленных Федеральным законом от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации», при условии прохождения ими в порядке и сроки, которые определены этим Федеральным законом, обязательной государственной дактилоскопической регистрации, фотографирования, а также медицинского освидетельствования на наличие или отсутствие факта употребления ими наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, инфекционных заболеваний, представляющих опасность для окружающих, и заболевания, вызываемого вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ-инфекции);

— вправе осуществлять трудовую деятельность в Российской Федерации без разрешения на работу или патента и без учета требований к заявленной цели визита в Российскую Федерацию после проведения территориальным органом МВД России идентификации личности по отпечаткам пальцев (ладоней) рук, а в случае отсутствия дактилоскопической информации — после проведения указанным территориальным органом дактилоскопической регистрации и фотографирования, а также после прохождения ими медицинского освидетельствования;

б) работодатели и заказчики работ (услуг) вправе привлекать и использовать иностранных работников из числа граждан Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики и Украины при условии предъявления такими работниками документа, подтверждающего прохождение дактилоскопической регистрации и фотографирования.

Работодателям и заказчикам работ (услуг), привлекающим и использующим иностранных работников из числа указанных граждан предписано уведомлять территориальный орган МВД России о заключении и прекращении (расторжении) с ними трудовых договоров или гражданско-правовых договоров на выполнение работ (оказание услуг) в срок, не превышающий 3 рабочих дней с даты заключения или прекращения (расторжения) соответствующего договора.

Также установлено, что в отношении граждан Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики и Украины (за исключением лиц, освобождаемых из мест лишения свободы, или создающих угрозу национальной безопасности Российской Федерации, в том числе выступающих за насильственное изменение основ конституционного строя Российской Федерации, или финансирующих, планирующих террористические (экстремистские) акты, оказывающих содействие в совершении таких актов либо совершающих их, а равно иными действиями поддерживающих террористическую (экстремистскую) деятельность, или посягающих на общественный порядок и общественную безопасность, в том числе участвующих в несанкционированных собраниях, митинге, демонстрации, шествии или пикетировании) не принимаются решения:

а) об административном выдворении за пределы Российской Федерации;

б) о депортации;

г) о неразрешении въезда в Российскую Федерацию или нежелательности пребывания (проживания) в Российской Федерации;

д) о сокращении срока временного пребывания в Российской Федерации.

Таким образом, за время после начала специальной военной операции в Российской Федерации принята совокупность законодательных и иных нормативных правовых актов, устанавливающих дополнительные меры социальной поддержки гражданам, пострадавшим в связи с боевыми действиями. Безусловно, по мере развития событий и возникновения новых обстоятельств данное законодательство будет развиваться и совершенствоваться.

### **Литература**

1. Корякин, В. М. Правовые аспекты медицинского обеспечения специальной военной операции / В. М. Корякин // Право в Вооруженных Силах — военно-правовое обозрение. — 2022. — № 8. — С. 28—32.
2. Корякин, В. М. Социальное обеспечение специальной военной операции / В. М. Корякин // Право в Вооруженных Силах — военно-правовое обозрение. — 2022. — № 4. — С. 85—93.
3. Кудашкин, А. В. Правовые основания проведения специальных военных операций А. В. Кудашкин, Н. Н. Мельник // Право в Вооруженных Силах — военно-правовое обозрение. — 2022. — № 7. — С. 22—32.

## References

1. Koryakin, V. M. Pravovyye aspekty meditsinskogo obespecheniya spetsial'noy voyennoy operatsii [Legal aspects of medical support for a special military operation] / V. M. Koryakin // Pravo v Vooruzhennykh Silakh — voyenno-pravovoye obozreniye. — 2022. — № 8. — S. 28—32.
2. Koryakin, V. M. Sotsial'noye obespecheniye spetsial'noy voyennoy operatsii [Social security of a special military operation] / V. M. Koryakin // Pravo v Vooruzhennykh Silakh — voyenno-pravovoye obozreniye. — 2022. — № 4. — S. 85—93.
3. Kudashkin, A. V. Pravovyye osnovaniya provedeniya spetsial'nykh voyennykh operatsiy A. V. Kudashkin, N. N. Mel'nik [Legal grounds for conducting special military operations A. V. Kudashkin, N. N. Melnik] // Pravo v Vooruzhennykh Silakh — voyenno-pravovoye obozreniye. — 2022. — № 7. — S. 22—32.

# УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ МЕРЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ

---

УДК 343.125.34:343(575.2)

**Фадеев Илья Александрович,**  
кандидат юридических наук,  
Академия управления МВД России,  
майор полиции

## Уголовное преследование и обвинение в досудебном производстве

**Аннотация.** В статье анализируются различные подходы ученых к интерпретации уголовно-процессуальных функций прокурора на досудебном этапе производства по уголовным делам. Автор обстоятельно, со ссылкой на нормы действующего Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации доказывает, что понятия «уголовное преследование» и «обвинение» синонимами не являются.

**Ключевые слова:** уголовное преследование; дознание; прокурорский надзор; уголовно-процессуальные правоотношения; властный субъект уголовного процесса; стадия предварительного расследования; досудебное производство.

Ilya Al. Fadeev,  
Candidate of Law,  
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs  
of the Russian Federation,  
Major of Police

## Criminal prosecution and accusation in pre-trial procedure

**Abstract.** The current paper has presented an analysis of the various approaches of scientists to the interpretation of the criminal procedural functions of the prosecutor at the pre-trial stage of criminal procedure. The author in detail, with reference to the norms of the current Code of Criminal Procedure of the Russian Federation, has proved that the concepts of “criminal prosecution” and “charge” are not synonymous.

**Keywords:** criminal prosecution; inquiry; prosecutor supervision; criminal procedural legal relations; powerful subject of the criminal process; stage of preliminary investigation; pre-trial procedure.

---

Вряд ли подлежит оспариванию тезис, что всякая функция имеет собственный объект приложения, обуславливающий ее содержание и предназначение. В этом смысле объектом уголовно-процессуальной функции является определенная сфера соответствующих правоотношений, на которую направлено воздействие уполномоченных на то властных субъектов. Именно он (объект) детерминирует критерии и основания классификации обсуждаемого феномена в приложении к оперативно-служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел. На тему эту единения среди ученых, к сожалению, не достигнуто, хотя указанная проблема вниманием с их стороны не обделена.

Принято считать, что сущность уголовно-процессуальной функции проявляется в том, чем профессионально занят тот или иной субъект в (до-) судебном производстве, какие организационно-распорядительные и прочие действия, мероприятия или меры он предпринимает без руководящего вмешательства извне [1, стр. 145].

В различных энциклопедических изданиях обычно констатируется, что любая функция представляет собой работу, выполняемую государственным органом (организацией), а точнее — его (ее) должностными лицами [2, стр. 200]. Данное утверждение интенсивно насаждается в специальной литературе в пику бытующим представлениям о том, будто бы она (функция) представляет собой модель деятельности, ее направление, но не саму деятельность [3, стр. 26].

На наш взгляд, подобный подход не разграничивает форму и содержание обсуждаемой категории, необоснованно превознося такой абстрактный ее компонент, как направление.

В теории уголовного процесса выделяют преимущественно три доминирующие функции: обвинения (уголовного преследования), защиты (от обвинения) и разрешения уголовного дела по существу. Некоторые второстепенные их виды остаются без особых комментариев; к их числу можно было бы отнести, в частности, функцию поддержания гражданского иска.

Нетрудно заметить, что в приведенном перечне понятия «уголовное преследование» и «обвинение» употребляются в качестве взаимозаменяемых, несмотря на то что для описанного редакционного приема нет никаких оснований. Прямыми подтверждением сказанному являются положения п. 55 ст. 5 УПК РФ, где уголовное преследование истолковывается в качестве процессуальной деятельности, осуществляющей стороной обвинения в целях изобличения подозреваемого, обвиняемого в совершении преступления.

Процитированные установления не идеальны, поскольку к стороне обвинения относятся не только властные участники стадий возбуждения уголовного дела и предварительного расследования, включая прокурора, но и частный обвинитель, потерпевший, его законный представитель и представитель, гражданский истец и его представитель (п. 47 ст. 5 УПК РФ). К тому же изобличению подвергается не только подозреваемый и обвиняемый, но и, скажем так, участник уголовного процесса с неопределенным правовым статусом; речь идет о лице, в *отношении* которого ведется:

- процессуальная проверка;
- комплекс неотложных следственных действий; или
- расследование (дознание) в полном объеме.

В справочной литературе значение термина «обвинение» трактуется довольно расплывчато. Чаще всего под ним подразумевают *деятельность* уполномоченных законом органов и лиц, состоящую:

- в доказывании виновности лица, *привлекаемого к уголовной ответственности*;
- в *описании преступления*, признанного доказанным, в обвинительном процессуальном документе [2, стр. 201].

Принципиально иной подход воспроизводится в п. 22 ст. 5 УПК РФ, где отмечается, что обвинение — есть *утверждение* о совершении определенным лицом деяния, запрещенного уголовным законом, выдвинутое в порядке, установленном настоящим Кодексом.

При строгом прочтении означенной нормы никаких упоманий на то, что исследуемое понятие следует расценивать как функцию, т.е. *дляющуюся (продолжаемую)* уголовно-процессуальную *деятельность*, не остается. Очевидно, что это *разовое решение и действие* правомочного субъекта, облечено в процессуальную форму, выраженную в постановлении о привлечении лица в качестве обвиняемого или в обвинительном заключении; для органов дознания — в обвинительном акте (обвинительном постановлении).

Тем не менее стремление отдельных авторов переложить на прокурора функцию уголовного преследования, ставшее в последнее время первопричиной для обоснования в отраслевой теории концепции так называемого прокурорского дознания, невероятно последовательно и живуче.

Так, по утверждению профессора М. С. Строговича, уголовное преследование — есть деятельность следователя (органа дознания) и прокурора в отношении определенного лица, *привлеченного к уголовной ответственности в качестве обвиняемого*, направленная на то, чтобы изобличить его в совершении преступления, доказать его виновность, обеспечить применение к нему заслуженного наказания.

Использующий это определение (1951) Р. А. Седых, кладущий его в основание приводимых им доводов, не отграничивает *функцию уголовного*

*преследования от функции прокурорского надзора, и также как и другие авторы, пишущие на данную тему, транслирует их в своеобразном «диалектическом» сочетании единства и борьбы противоположностей [4, стр. 146].*

При этом ему невдомек, что почитаемый им профессор М. С. Строгович безосновательно связывает *акт привлечения лица в качестве обвиняемого с актом привлечения лица к уголовной ответственности*, хотя приведенные формулировки отражают суть совершенно разных юридических процедур.

Комментируя позицию Н. А. Колоколова, заметившего утрату прокурором полномочий по *процессуальному руководству* следователями и сохранившему их в полном объеме в отношении органов дознания, Е. Н. Гринюк апеллирует к точке зрения профессора Г. Н. Королева [5, стр. 412], видящего в прокурорском руководстве органами дознания проявление досудебного уголовного преследования [6, стр. 83].

Вступая в полемику на эту тему, желательно учитывать, что процессуальное руководство органами дознания предполагает наличие у надлежащего субъекта (*управления*) исчерпывающих властных полномочий по отношению к входящим в сферу его юрисдикции «объектам». Надзор же за уголовно-процессуальной деятельностью дознавателей и начальников подразделений (органов) дознания подразумевает их перманентное отсутствие.

Наконец, функцию обвинения в известной мере можно приписать самому прокурору, выступающему, как известно, в роли государственного обвинителя в стадии судебного разбирательства, а точнее — в ходе судебного следствия. Но и здесь наблюдается не разовое его решение и действие, а некая целостная процедура, занимающая порой весьма продолжительное время.

В силу изложенного, в уголовно-процессуальном законодательстве РФ и в отраслевой науке термин «обвинение» лучше было бы толковать как *единичный правовой акт и действие*. Такой подход способствовал бы логическому его обособлению от родственного, но не замещающего термина «уголовное преследование»; и наоборот.

В п. 41.1 ст. 5 УПК РФ приводится дефиниция выражения «согласие», которое предписывается рассматривать в качестве разрешения, в том числе прокурора и начальника органа дознания на производство дознавателем следственных (процессуальных) действий и на реализацию им адекватных «волеизъявлений» [Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 440-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части уточнения полномочий начальника органа дознания и дознавателя»].

Невозможно себе уяснить, из каких соображений в анализируемом случае над дознавателем выстроена такая впечатляющая

«административная пирамида», в которой, к слову заметим, непосредственному его руководителю — начальнику подразделения дознания, места не нашлось.

Тем более что (псевдо) функция прокурорского руководства дознанием дискредитирует доктрину традиционного прокурорского надзора, исключающего на корню всяческие попытки *сиюминутного, множественного вневедомственного влияния* нештатных должностных лиц на подлежащих их профессиональной опеке субъектов уголовно-процессуальных правоотношений.

Так или иначе, но до настоящего времени в теории уголовного процесса можно встретить суждения о том, что, несмотря на принятие в 2001 г. УПК РФ, предусмотревшего, что прокурор выполняет функцию уголовного преследования и надзора за уголовно-процессуальной деятельностью, в том числе дознавателей (ст. 37), полномочия, которыми он наделялся изначально, дают основания говорить о том, что он осуществляет и процессуальное руководство деятельностью органов расследования [7].

Обозначенные взгляды, на наш взгляд, поддержки заслуживать не должны, поскольку единовременное возложение на прокурора в досудебном производстве функций уголовного преследования и надзора за уголовно-процессуальной деятельностью его властных субъектов совершенно противоестественно. К тому же, повторимся, руководят по обыкновению не деятельностью, а людьми — исполнителями (дознавателями).

В этом смысле опыт полицейского дознания, накопленный в странах ангlosаксонской и континентальной правовых систем, для воспроизведения в российской правоприменительной практике совершенно не подходит. Дело в том, что органы дознания, и полиция в их числе, так же как и органы прокуратуры, состоящие при судах, и организационно, и функционально находятся там во взаимоотношениях, чуждых системе отечественных правоохранительных органов и технологий их функционирования.

В теории уголовного процесса и прокурорского надзора высказывалось мнение, согласно которому руководство прокурора досудебным производством является методом его надзорной деятельности, и освобождение от этой нагрузки неизбежно лишает его многих надзорных полномочий [8].

Внимание подчас акцентируется и на том, что прокурорское руководство расследованием отражает специфику российской концепции развития прокуратуры, ее уникальность, заключающуюся в соединении в компетенции прокурора процессуальных полномочий, являющихся надзорными, и одновременно представляющих форму руководства расследованием, организации уголовного преследования [9].

Приверженцы подобных взглядов убеждены в необходимости прокурорского процессуального руководства досудебным производством,

поскольку по его окончании именно он обязывается принимать заключительное решение о направлении уголовного дела в суд, а впоследствии — поддерживать в ходе судебного следствия государственное обвинение [10, стр. 157—164].

Однако носителям подобных идей следовало бы знать, что прокурор никакими властными (административными) полномочиями по отношению к поднадзорным ему дознавателям и начальникам подразделений (органов) дознания не пользуется. По крайней мере, не должен пользоваться.

Считается, что в результате реформы предварительного расследования и прокурорского надзора за уголовно-процессуальной деятельностью дознавателей и следователей, пропагандировавшейся в последние годы, сложилось два типа уголовного преследования:

- уголовное преследование в форме дознания и
- уголовное преследование в форме предварительного следствия.

Что касается первого, то прокурор в нем исторически считался (и считается) процессуальным руководителем, поскольку сохранял (и сохранил) известные полномочия по «управлению» им. Указанное обстоятельство до сих пор признается важнейшим условием формирования эффективного досудебного уголовного преследования, вследствие чего оправданной предстает пропаганда и соответствующей формы полицейского расследования — прокурорского дознания [11].

Очевидно, что сторонникам обсуждаемой концепции не удается отличить уголовное преследование в форме дознания от, собственно, дознания, — термина, являющегося более кратким, но не менее емким и, строго говоря, однозначным. [То же можно сказать об уголовном преследовании в форме предварительного следствия, которое на поверку является (просто) предварительным следствием. — Прим. авт.]

Именно поэтому ряд черт, свойственных современному предварительному расследованию, не позволяет говорить о возможности проведения такой его реформы, когда прокурорское дознание трансформируется в некую (основную) его разновидность.

Что касается предварительного следствия, то оно постепенно превращается в экстраординарную форму, в условиях которой сможет осуществляться уголовное преследование только специальных субъектов (ст. 448 УПК РФ), а также расследование по некоторым другим категориям уголовных дел, где уместной станет фигура судебного следователя.

Хотя, в принципе, не исключается формирование единого вневедомственного следственного аппарата, следователи которого будут осуществлять предварительное следствие. Независимо от того, как будет называться этот субъект уголовно-процессуальной деятельности, его можно превозносить в роли квазисудебного органа, независимого от прокурора. Однако подобного рода взаимоотношения между последним и

органами предварительного расследования не возбраняется почитать полезными только в порядке исключения.

Наиболее рациональным решением, как представляется, была бы такая организация полицейского (сыскного) дела, когда правовой режим дознания распространится бы и на «официальную» оперативно-розыскную деятельность. На такую возможность развития событий указывает, в частности, появление нового порядка проведения гласных оперативно-розыскных мероприятий, результаты которых предлагается протоколировать по правилам УПК РФ [Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 293-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части исключения внепроцессуальных прав органов внутренних дел Российской Федерации, касающихся проверок субъектов предпринимательской деятельности»].

### **Литература**

1. Ткачева, Н. В. Соотношение уголовно-процессуальных функций и уголовно-процессуального статуса / Н. В. Ткачева // Перспективы уголовно-процессуального права и криминалистики: материалы 2-й международной научно-практической конференции 11, 12 апреля 2012 г. — Москва : Российская академия правосудия, 2012.
2. Юридический энциклопедический словарь / под редакцией А. Я. Сухарева. — Москва : Советская энциклопедия, 1984.
3. Кречетова, Л. В. Механизм функции защиты в судебном разбирательстве : дис. ... канд. юрид. наук / Л. В. Кречетова. — Оренбург, 2000.
4. Седых, Р. А. Функция уголовного преследования в конституционном определении прокуратуры Российской Федерации / Р. А. Седых // Новеллы Конституции Российской Федерации о судах и прокуратуре. Задачи юридической науки: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, проведенной в рамках Кутафинских чтений 27 ноября 2020 г. / под редакцией Т. И. Отческой. — Москва : РГ-Пресс, 2021.
5. Королев, Г. Н. Должностное уголовное преследование в механизме уголовного судопроизводства / Г. Н. Королев // Юридическая наука и практика: Вестник НА МВД России. — 2016. — № 2 (34).
6. Гринюк, Е. Н. Роль прокурора в обеспечении прав участников уголовного процесса на досудебных стадиях : дис.... канд. юрид. наук / Е. Н. Гринюк. — Волгоград : Волгоградская академия, 2018.
7. Манова, Н. С. Функции и полномочия прокурора в досудебном производстве / Н. С. Манова // Публичное и частное право. — 2009. — № 2. — С. 180—186.
8. Соловьев, А. Предварительное расследование и прокурорский надзор в свете судебной реформы / А. Соловьев, Н. Якубович // Законность. — 1995. — № 8. — С. 2—7.
9. Ильинский, Д. О. Прокуратура Российской Федерации в механизме реализации общеправового принципа законности : дис. ... канд. юрид. наук / Д. О. Ильинский. — Москва, 2007.
10. Химичева, О. В. Концептуальные основы процессуального контроля и надзора на досудебных стадиях уголовного судопроизводства / О. В. Химичева. — Москва : Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2004.

11. Каджая, А. А. Модель прокурорского дознания как основа реформы досудебного производства по уголовным делам / А. А. Каждая // Проблемы в российском законодательстве. — 2009. — № 3. — С. 163—165.

## References

1. Tkacheva, N. V. Sootnosheniye ugolovno-protsessual'nykh funktsiy i ugolovno-protsessual'nogo statusa [Correlation between criminal procedural functions and criminal procedural status] / N. V. Tkacheva // Perspektivy ugolovno-protsessual'nogo prava i kriminalistiki: materialy 2-y mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii 11, 12 aprelya 2012 g. — Moskva : Rossiyskaya akademiya pravosudiya, 2012.
2. Yuridicheskiy entsiklopedicheskiy slovar' [Legal Encyclopedic Dictionary] / pod redaktsiyey A. YA. Sukhareva. — Moskva : Sovetskaya entsiklopediya, 1984.
3. Krechetova, L. V. Mekhanizm funktsii zashchity v sudebnom razbiratel'stve [The mechanism of the function of protection in litigation]: dis... kand. yurid. nauk / L. V. Krechetova. — Orenburg, 2000.
4. Sedykh, R. A. Funktsiya ugolovnogo presledovaniya v konstitutsionnom opredelenii prokuratury Rossiyskoy Federatsii [The function of criminal prosecution in the constitutional definition of the prosecutor's office of the Russian Federation] / R. A. Sedykh // Novelly Konstitutsii Rossiyskoy Federatsii o sudakh i prokurature. Zadachi yuridicheskoy nauki: sbornik statey po materialam mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, provedennoy v ramkakh Kutafinskikh chteniy 27 noyabrya 2020 g. / pod redaktsiyey T. I. Otcheskoy. — Moskva : RG-Press, 2021.
5. Korolev, G. N. Dolzhnostnoye ugolovnoye presledovaniye v mekhanizme ugolovnogo sudoproizvodstva [Official criminal prosecution in the mechanism of criminal proceedings] / G. N. Korolev // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik NA MVD Rossii. — 2016. — № 2 (34).
6. Grinyuk, Ye. N. Rol' prokurora v obespechenii prav uchastnikov ugolovnogo protsessa na dosudebnykh stadiyakh [The role of the prosecutor in ensuring the rights of participants in the criminal process at the pre-trial stages]: dis.... kand. yurid. nauk / Ye. N. Grinyuk. — Volgograd : Volgogradskaya akademiya, 2018.
7. Manova, N. S. Funktsii i polnomochiya prokurora v dosudebnom proizvodstve [Functions and powers of the prosecutor in pre-trial proceedings] / N. S. Manova // Publichnoye i chastnoye pravo. — 2009. — № 2. — S. 180—186.
8. Solov'yev, A. Predvaritel'noye rassledovaniye i prokurorskiy nadzor v svete sudebnoy reformy [Preliminary investigation and prosecutorial supervision in the light of judicial reform] / A. Solov'yev, N. Yakubovich // Zakonnost'. — 1995. — № 8. — S. 2—7.
9. Il'inskiy, D. O. Prokuratura Rossiyskoy Federatsii v mekhanizme realizatsii obshchepravovogo printsipa zakonnosti [The Prosecutor's Office of the Russian Federation in the mechanism of implementation of the general legal principle of legality]: dis. ... kand. yurid. nauk / D. O. Il'inskiy. — Moskva, 2007.
10. Khimicheva, O. V. Kontseptual'nyye osnovy protsessual'nogo kontrolya i nadzora na dosudebnykh stadiyakh ugolovnogo sudoproizvodstva [Conceptual bases of procedural control and supervision at the pre-trial stages of criminal proceedings] / O. V. Khimicheva. — Moskva : Zakon i pravo, YUNITI-DANA, 2004.
11. Kadzhaya, A. A. Model' prokurorskogo doznniya kak osnova reformy dosudebnogo proizvodstva po ugolovnym delam [The model of prosecutorial inquiry as the basis for the reform of pre-trial proceedings in criminal cases] / A. A. Kazhdaya // Problemy v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2009. — № 3. — S. 163—165.

# Актуальные вопросы налогообложения

УДК 336.22:657

**Шатская Ирина Ивановна**  
кандидат экономических наук, доцент  
Российского университета транспорта (МИИТ).  
[irina\\_shatskaya@mail.ru](mailto:irina_shatskaya@mail.ru)

## Изменения бухгалтерского и налогового законодательства на современном этапе

**Аннотация.** В статье проанализированы изменения нормативно-правовой базы и связанный с ними порядок ведения бухгалтерского и налогового учета в 2022 г. В частности, применение новых стандартов бухгалтерского учета; изменение порядка сдачи годовой бухгалтерской отчетности; применение новой формы расчета по страховым взносам; ввод новых правил зачета и возврата переплаты по налогам; ввод новых штрафов для финансовых компаний и их клиентов. В статье сделан вывод: изменения нормативно-правовой базы по бухгалтерскому и налоговому учету на современном этапе способствуют сокращению отчетности, упрощению учета, сближению национального законодательства и международных стандартов финансовой отчетности, а также возможности создания благоприятных условий для ведения предпринимательской деятельности.

**Ключевые слова:** законодательство; бухгалтерский учет; налоговый учет; нормативно-правовая база.

**Irina Iv. Shatskaya**  
Candidate of Economic Sciences, associate professor  
Russian University of Transport

## Current changes in accounting and tax legislation

**Abstract.** The current paper has presented an analysis of the changes in the regulatory framework and the related procedure for maintaining accounting and tax records in 2022. It refers to the application of new accounting standards; changing the procedure for submitting annual financial statements; application of a new form of calculation for insurance premiums; introduction of new rules for offsetting and refunding overpayments on taxes; introduction

of new fines for financial companies and their clients. There has been made a conclusion that the current changes in the regulatory framework for accounts and taxes contribute to the reduction of reports, simplifying accounting, convergence of national legislation and international financial reporting standards, as well as the possibility of creating favorable conditions for doing business.

**Keywords:** legislation; accounting; tax accounting; regulatory framework.

---

Новеллы в сфере бухгалтерского и налогового законодательства повлекли за собой изменения не только нормативно-правовой базы по бухгалтерскому и налоговому учету, но и затронули порядок ведения бухгалтерского и налогового учета. Это обязательное применение новых стандартов бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 «Основные средства», ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения», ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды», ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете»; применение стандарта «Биологические активы» при ведении бухгалтерского учета государственных бюджетных и автономных учреждений; ввод в оборот электронных транспортных накладных с обновлением формы транспортной накладной; ввод принципа «одного окна» при сдаче бухгалтерской отчетности; изменение порядка сдачи годовой бухгалтерской отчетности; применение новой формы расчета по страховым взносам (РСВ); ввод новых правил зачета и возврата переплаты по налогам; ввод новых штрафов для финансовых компаний и их клиентов; ввод штрафов за неверные сведения в Фонд социального страхования РФ по ст. 5.2 Федерального закона от 29 декабря 2006 г. № 255-ФЗ; увеличение штрафов за отдельные экологические правонарушения, а также штрафов для организаций и индивидуальных предпринимателей в области охраны окружающей среды и создание платформы «Знай своего клиента». Кроме того при использовании системы «Честный знак» стало необходимо передавать сведения об обороте и списании промаркированной воды, так как маркировка упакованной питьевой воды стала обязательной. Также стало необходимо передавать сведения об обороте и списании молокопродуктов. Претерпели изменения правила маркировки обуви. Кроме того введен новый порядок предоставления в налоговые органы документов по контрольно-кассовой технике (ККТ). Изменения произошли при выдаче усиленной квалифицированной электронной подписи (УКЭП), которую с этого года выдают только через налоговую инспекцию. Большинство банков стали обязаны предоставлять сервис быстрых платежей. Утверждены новые требования для юридических и бухгалтерских компаний, создан реестр отмененных доверенностей, увеличено количество способов оплаты в системе «Платон» и создана база данных по рекламе.

**Нововведения, коснувшиеся стандартов бухгалтерского учета, обязательны для применения, начиная с отчетности за 2022 г.**

ФСБУ 6/2020 «Основные средства» — изменение порядка учета основных средств (приказ Минфина России от 17 сентября 2020 г. № 204н). Федеральным стандартом ФСБУ 6/2020 отменен лимит стоимости основных средств, установленный ранее в 40 тыс. руб., при этом право установления лимита перешло к самой организации. Кроме того самостоятельным инвентарным объектом теперь считаются существенные по величине затраты организации на проведение ремонта, технического обслуживания объектов основных средств, более одного операционного цикла, которые ранее учитывались в расходах. Также стандартом определено новое понятие ликвидационной стоимости объекта, определены три метода начисления амортизации вместо четырех, ранее разрешенных, также организации обязали ежегодно пересматривать сроки полезного использования объектов основных средств.

ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» — уточнен перечень расходов, которые формируют первоначальную стоимость основных средств (приказ Минфина России от 17 сентября 2020 г. № 204н). В ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» определен подход к определению затрат на приобретение, создание, улучшение, восстановление объектов основных средств. Ранее это были только затраты на создание, приобретение внеоборотных активов, не предназначенных для продажи. Также определен перечень затрат, которые не включаются в состав капитальных вложений и учитываются в составе расходов текущего периода. В ФСБУ 26/2020 введена обязанность проверки капитальных вложений на обесценение.

ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды» — установлены правила учета аренды и лизинга (приказ Минфина России от 16 октября 2018 г. № 208н). В ФСБУ 25/2018 определены критерии признания объекта бухгалтерского учета объектом учета аренды (определенный срок; предмет аренды; экономическая выгода), без наличия которых его нельзя классифицировать как объект учета аренды. При выполнении определенных условий арендатор может не признавать предмет аренды в качестве права пользования активом и не признавать обязательство по аренде в следующих случаях: срок аренды составляет 11 месяцев на дату предоставления предмета аренды; рыночная стоимость предмета аренды не превышает 300 тыс. руб., и арендатор относится к субъектам, которые применяют упрощенный способ ведения бухгалтерского учета. Кроме того новизной стандарта стало то, что налог на имущество платит либо арендатор, либо арендодатель в зависимости от того, у кого арендованный объект учитывается на балансе в составе основных средств.

*ФСБУ 27/2021 «Документы и документооборот в бухгалтерском учете»* — установлены правила оформления первичных документов и бухгалтерских регистров (приказ Минфина России от 16 апреля 2021 г. № 62н). ФСБУ 27/2021 регламентирует порядок оформления бухгалтерских документов и документооборот в хозяйствующих субъектах, дополняет и уточняет существующую законодательную базу в вопросах бухгалтерского учета. Кроме того по новому стандарту документом считаются как первичные документы, так и учетные регистры, увеличен срок хранения первичных документов до пяти лет, поменялся порядок хранения бухгалтерских документов и порядок исправления ошибок в них.

### **Изменения, затронувшие бухгалтерскую отчетность**

Изменен порядок представления в ФНС России обязательного экземпляра бухгалтерской отчетности (приказ ФНС России от 28 сентября 2021 г. № ЕД-7-1/843@). На основании приказа обязательный экземпляр бухгалтерской отчетности представляется в виде электронных документов через официальный сайт ФНС России.

Согласно Федеральному закону от 2 июля 2021 г. № 352-ФЗ бухгалтерская отчетность сдается только в налоговую инспекцию по принципу «единого окна». Вся отчетность организаций подается в электронном виде в налоговую инспекцию, которая консолидируется органами ФНС России на специализированном государственном ресурсе отчетности. Ранее отчеты предоставляли не только в налоговую инспекцию, но и в Росстат.

### **Изменения, коснувшиеся налогов**

Изменена форма декларации по налогу на прибыль (приказ ФНС России от 5 октября 2021 г. № ЕД-7-3/869@). Изменения внесены во все страницы декларации, в которых появились штрихкоды, в приложение 7 добавили специальные строки для отражения остатков неучтенного уменьшения налога в федеральный бюджет и инвестиционного вычета. Также изменения произошли в листе 03, которые коснулись налоговых агентов при выплате дивидендов.

Федеральным законом от 2 июля 2021 г. № 305-ФЗ продлено ограничение по переносу убытков прошлых лет до конца 2024 г. Базу по налогу на прибыль можно уменьшить на сумму убытка прошлых лет, но не более чем на 50%, ранее это ограничение действовало до 31 декабря 2021 г.

Федеральным законом от 17 февраля 2021 г. № 8-ФЗ работодателю разрешено учитывать в расходах по налогу на прибыль больше затрат на санаторно-курортное лечение: 1) если договор заключен напрямую с санаторием, а не через туроператора, как это было ранее; 2) если работодатель компенсирует затраты на оплату услуг по санаторно-курортному лечению родителям, супругам, детям работников.

Утверждена новая форма декларации 3-НДФЛ по налогу на доходы физических лиц (приказ ФНС России от 15 октября 2021 г. № ЕД-7-11/903@). В новой форме доходы по кодам необходимо дифференцировать. Для доходов по разным кодам необходимо заполнить отдельные листы раздела 2. В приложении 5 и 7 появились новый раздел и новые строки, в которых отражаются: расчет суммы к вычету по средствам, внесенным на индивидуальный инвестиционный счет и имущественные вычеты, предоставленные в упрощенном порядке.

На основании приказа ФНС России от 28 сентября 2021 г. № ЕД-7-11/845@ изменена форма 6-НДФЛ, справка о доходах, справка о доходах для сотрудника. В форму 6-НДФЛ ввели поле для зачета суммы налога на прибыль с полученных дивидендов, выделили информацию по высококвалифицированным специалистам и добавили коды отчетных периодов для снятых с учета индивидуальных предпринимателей и глав крестьянских фермерских хозяйств.

Федеральным законом от 17 февраля 2021 г. № 8-ФЗ изменены условия освобождения от НДФЛ при оплате путевок в следующих случаях: для детей, не достигших возраста 18 лет, а также детей до 24 лет, которые проходят обучение по очной форме в образовательных учреждениях; также от уплаты НДФЛ освободили путевки, которые приобретены в календарном году однократно.

В соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2021 г. № 88-ФЗ можно получать вычет по расходам на физкультурно-оздоровительные услуги с условием: услуга должна быть включена в специальный перечень, утвержденный Правительством РФ, организация или индивидуальный предприниматель, которые оказывают эту услугу, должны быть включены в перечень Минспорта России.

Кроме того упрощен порядок получения физическими лицами вычетов НДФЛ в ФНС России и изменен порядок получения вычетов у работодателя (Федеральный закон от 20 апреля 2021 г. № 100-ФЗ). Изменения затронули порядок получения социальных вычетов (на обучение и лечение); имущественных (на покупку или строительство жилья и по процентам по целевым займам и кредитам) и инвестиционных вычетов. Работодатель должен получить подтверждение социального вычета от ФНС России, а не от налогоплательщика, что обязывает налогоплательщика подать заявление через личный кабинет. Сведения, нужные для подтверждения права на вычет, налоговый орган будет получать сам.

Утверждены новые формы документов, порядок их заполнения и формат представления в электронном виде для социальных и имущественных вычетов (приказ ФНС России от 17 августа 2021 г. № ЕД-7-11/755@). Изменения внесены в титульный лист, в котором больше нет

поля для адреса, и в сведения о налоговом агенте, которые надо отражать перед суммами вычетов, а не после них.

Что касается *налога на имущество*, то установлен порядок предоставления налоговых льгот по недвижимости, налоговая база которой считается по кадастровой стоимости (Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 305-ФЗ). Организации могут подать заявление с приложением документов, подтверждающих льготу в налоговую инспекцию.

Федеральным законом от 2 июля 2021 г. № 305-ФЗ установлены единые сроки уплаты налога и авансовых платежей. По налогу на имущество юридических лиц — до 1 марта следующего года. По авансовым платежам срок установлен не позднее последнего числа месяца, следующего за отчетным периодом. Субъекты РФ, наделенные правом устанавливать сроки уплаты налога на имущество и авансовые платежи по этому налогу, такого права лишены.

Обновлена форма и формат декларации по налогу на имущество (приказ ФНС России от 18 июня 2021 г. № ЕД-7-21/574@). Изменения обусловлены введением в Краснодарском крае федеральной территории «Сириус» с особым статусом, что потребовало дополнительной информации по этой территории.

От *налога на добавленную стоимость* освобождены услуги общепита (Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 305-ФЗ). Организациям и индивидуальным предпринимателям, оказывающим услуги общественного питания, предоставлено право на освобождение от уплаты НДС. Однако есть несколько условий, которые необходимо учесть: сумма доходов не должна превышать 2 млрд руб. и удельный вес доходов от реализации услуг общественного питания в общей сумме доходов должен составлять не менее 70% за календарный год. Созданные в течение 2022, 2023 гг. организации и индивидуальные предприниматели смогут применить льготу без ограничений. Не смогут применять льготу организации и индивидуальные предприниматели, которые ведут розничную торговлю продукцией общепита через отделы кулинарии либо заготовочную деятельность.

### **Нововведения, изменения, коснувшиеся формы**

*Новые бланки отчетности:* декларация по упрощенной системе налогообложения; отчет 6-НДФЛ (включена информацию из 2-НДФЛ); РСВ (отчетность по страховым взносам), декларация по налогу на прибыль; декларация по налогу на имущество; 3-НДФЛ (для физических лиц).

Новая форма РСВ утверждена приказом ФНС России от 6 октября 2021 г. № ЕД-7-11/875@. Основные изменения связаны с переходом на выплату пособий напрямую из Фонда социального страхования РФ и введением новых льготных тарифов. Изменения в форме отчетности — в разделе 1 убрали строки, в которых отражали информацию о суммах превышения

расходов над суммой исчисленных страховых взносов, а в приложении к этому разделу добавили строку, в которой необходимо указывать суммы, которые возместил Фонд.

Изменена форма декларации по упрощенной системе налогообложения (приказ ФНС России от 25 декабря 2020 г. № ЕД-7-3/958@), в которой на титульном листе убрали код по ОКВЭД, изменили штрихкоды, ввели код признака налоговой ставки.

Приказом Минэкономразвития России от 28 октября 2021 г. № 654 утверждены новые лимиты по доходам для перехода на упрощенную систему налогообложения. Организациям необходимо учитывать ограничения по суммам полученных доходов:

— 164,4 млн руб. — для применения в 2022 г. упрощенной системы налогообложения со стандартными ставками налога 6% от дохода и 15% от разницы между доходами и расходами;

— 219,2 млн руб. — для применения в 2022 г. упрощенной системы налогообложения с повышенными ставками налога 8% от дохода и 20% от разницы между доходами и расходами.

Лимит для перехода на упрощенную систему налогообложения с 2023 г. вырос до 123,3 млн руб.

### **Изменения по страховым взносам**

Понижены тарифы страховых взносов для организаций общепита (Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 305-ФЗ). Предприятиям общепита со среднесписочной численностью до 1500 человек и долей доходов от общепита не менее 70% разрешено применять пониженные тарифы взносов для малого бизнеса, при соблюдении следующих условий: среднесписочная численность работников превышает 250 человек по данным Единого реестра субъектов малого и среднего предпринимательства; сумма доходов за предшествующий календарный год в совокупности не превышает 2 млрд руб.; удельный вес доходов от реализации услуг общепита за предшествующий календарный год в общей сумме доходов составляет не менее 70%; среднемесячный размер выплат и иных вознаграждений, начисленных плательщиком в пользу физических лиц, определяемый по данным РСБ, был не ниже размера среднемесячной начисленной заработной платы в субъекте РФ (письмо ФНС России от 19 октября 2021 г. № БС-4-11/14783@).

Повышена предельная облагаемая база для пенсионных и социальных взносов на 2022 г. (постановление Правительства РФ от 16 ноября 2021 г. № 1951), величина облагаемой базы по пенсионным взносам составила 1565 тыс. руб.; по социальным взносам на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством — 1032 тыс. руб.

Повыщены обязательные взносы за индивидуальное предпринимательство. На пенсионное страхование — 34 445 тыс. руб.; на медицинское страхование — 8766 тыс. руб. А если доход превышает 300

тыс. руб., сумма взноса увеличивается и составляет 1% от суммы дохода сверх 300 тыс. руб., при максимуме 275 560 тыс. руб. за год.

В рассматриваемый период также изменились **размеры штрафов** и введены новые **виды проверок**.

Федеральным законом от 30 апреля 2021 г. № 126-ФЗ введены новые виды проверок и штрафы за прямые выплаты из Фонда социального страхования РФ. Фонд получил право на проверки по правильности подтверждения основного вида деятельности и полноты и достоверности представляемых страхователем сведений и документов, необходимых для назначения и выплаты пособий, для принятия решения о финансовом обеспечении предупредительных мер.

В том случае, если будут выявлены нарушения, работодатель выплатит следующие штрафы:

- за подачу недостоверных сведений о сотруднике для выплаты пособия — 20% от суммы излишне понесенных Фондом расходов, но не менее 1000 руб., и не более 5000 руб.;
- не сданные вовремя документы для выплаты пособия сотруднику — 200 руб. за каждый документ;
- не поданы в срок сведения, которые требуются для выплаты пособия — 5000 руб.

Изменились **правила зачета и возврата налогов и взносов** (Федеральный закон от 29 ноября 2021 г. № 379-ФЗ), на основании которого налоги и взносы можно будет засчитывать между собой. Сумма излишне уплаченного налога подлежит зачету в счет предстоящих платежей по налогам, сборам, страховым взносам, погашения недоимки по иным налогам, сборам, страховым взносам, задолженности по пеням по налогам, сборам, страховым взносам и штрафам за налоговые правонарушения либо возврату налогоплательщику (п. 1 ст. 78 НК РФ).

Вводится **единый налоговый платеж** для организаций и индивидуальных предпринимателей (Федеральный закон от 29 ноября 2021 г. № 379-ФЗ). С 1 июля 2022 г. налоги, страховые взносы и торговый сбор можно перечислить одним платежным поручением, на основании которого налоговая инспекция зачтет единый платеж в счет погашения недоимок и текущих платежей.

Уточнены правила проверок **ККТ** и полноты учета выручки (Федеральный закон от 11 июня 2021 г. № 170-ФЗ). С 1 марта 2022 г. проверять ККТ и учет выручки налоговые органы могут внепланово, уведомлять предпринимателя о проверке не надо, при этом плановые проверки отменены. Налоговые органы получили право проводить проверку кассовой техники по местонахождению налогоплательщика, месту установки ККТ, в том числе и в жилом помещении, если она там установлена.

Кроме того введен новый порядок предоставления в налоговые органы документов по ККТ, новые правила ведения кабинета ККТ, введены новые формы заявлений о соответствии моделей ККТ и фискального накопителя установленным требованиям и изменены формы документов, применяемых при регистрации ККТ.

Согласно изменениям в Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи» **электронную подпись** бесплатно выдает только ФНС России (ранее электронная подпись выдавалась платно в коммерческом центре). Сертификат оформляется на должностное лицо, действующее от имени организации без доверенности.

Итак, систематизированная информация о последних изменениях нормативно-правовой базы по вопросам бухгалтерского учета, налогового учета необходима для достоверного учета всех нововведений, изменений и своевременного, грамотного применения их в профессиональной деятельности.

# Правовое регулирование транспортной деятельности

---

УДК 656.13 (075.8)

**Варданян Артур Давидович,**  
Научно-исследовательский и проектный институт  
Генерального плана города Москвы;  
Московский государственный юридический университет  
имени О. Е. Кутафина  
4104887@mail.ru

## Линейные объекты как основа транспортной инфраструктуры: правовой аспект

**Аннотация.** В статье дана правовая характеристика линейных объектов, составляющих основу транспортной инфраструктуры. Показаны основные разновидности линейных объектов в инфраструктуре различных видов транспорта — железнодорожного, автомобильного, городского электрического. Выявлены общие признаки линейных объектов транспортной инфраструктуры, сформулировано определение понятия «линейный объект транспортной инфраструктуры».

**Ключевые слова:** линейный объект; транспортная инфраструктура; железнодорожные линии; автомобильные дороги; городской электрический транспорт.

**Artur D. Vardanyan,**  
Research and Design Institute of the General Plan of Moscow,  
Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

## Linear objects as a transport infrastructure basis: legal aspect

**Abstract.** The current paper has given a legal description of the linear objects that form the transport infrastructure basis. There have been shown main varieties of linear objects in the infrastructure of various modes of transport, namely railway, automobile, urban electric. There have been identified the general signs of linear objects of transport infrastructure and formulated the definition of the concept “linear object of transport infrastructure”.

**Keywords:** linear object; transport infrastructure; railway lines; roads; urban electric transport.

---

В системе объектов транспортной инфраструктуры (инфраструктура — от лат. *infra* — ниже, под и *structure* — строение, расположение) ключевое место занимают линейные объекты, под которыми в законодательстве и научной литературе понимаются линейно-протяженные сооружения, относящиеся к недвижимому имуществу, имеющие определенное функциональное предназначение и обладающие характерными признаками.

Общую систему линейных объектов, составляющих транспортную инфраструктуру, с точки зрения видов транспорта, можно разделить на следующие подсистемы:

- линейные объекты железнодорожного транспорта;
- линейные объекты автомобильного транспорта;
- линейные объекты городского электрического уличного транспорта (трамвайные и троллейбусные линии);
- линейные объекты городского внеуличного транспорта.

Каждый вид транспорта имеет свою специфическую инфраструктуру.

*Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования*

— это транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

В нормах законодательства, раскрывающих понятие линейного объекта (в частности, в Градостроительном кодексе РФ), в качестве разновидности таких объектов называются железнодорожные линии. В процитированном выше законодательном определении инфраструктуры железнодорожного транспорта фигурирует понятие «железнодорожный путь». Возникает вопрос: как соотносятся понятия «железнодорожный путь» и «железнодорожная линия», или же они являются синонимами?

Для ответа на этот вопрос обратимся к специальным правовым актам.

Согласно ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» (введен в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст) под понятием «железнодорожный путь» понимается «подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя верхнее строение пути, земляное полотно, водоотводные,

водопропускные, противодеформационные, защитные и укрепительные сооружения земляного полотна, расположенные в полосе отвода, а также искусственные сооружения».

С точки зрения условий пользования железнодорожными путями и доступа к ним перевозчиков и иных заинтересованных лиц вся совокупность железнодорожных путей согласно Федеральному закону «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» подразделяется на две разновидности:

1) железнодорожные пути общего пользования — железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

2) железнодорожные пути необщего пользования — железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

В свою очередь, железнодорожные пути являются элементом системы более высокого порядка — железнодорожных линий, под которыми согласно Методике классификации и специализации железнодорожных линий ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 января 2020 г. № 28р, понимается «технологический комплекс путей, сооружений и устройств ОАО «РЖД» на одном или нескольких поездоучастках [поездоучасток — часть железнодорожной линии между техническими станциями (либо между тупиковой и технической станцией) с едиными весовыми нормами грузовых поездов, стабильными размерами движения и единым видом тяги], предназначенный для железнодорожных сообщений, включающий: подсистему железнодорожного пути, станционную подсистему, подсистему железнодорожного электроснабжения, подсистему железнодорожной автоматики и телемеханики, подсистему железнодорожной электросвязи, которые обеспечивают функционирование этого комплекса и безопасное движение железнодорожного подвижного состава».

Железнодорожные линии, в свою очередь, являются частью инфраструктуры железнодорожного транспорта, под которой понимается «технологический комплекс, включающий в себя подсистемы железнодорожного транспорта, составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие функционирование этого комплекса» (п. 2 Технического регламента Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О

безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)).

Исходя из приведенной характеристики железнодорожных линий как разновидностей линейных объектов, можно сделать вывод, что при проектировании и строительстве такого рода объектов, при разработке соответствующих схем территориального планирования, а также при решении связанных с этим земельно-имущественных вопросов должна идти речь не только о собственно железнодорожных путях как таковых, а о комплексе объектов, включающих наряду с железнодорожными путями станционную подсистему, подсистемы электроснабжения, автоматики и телемеханики, электросвязи. Вместе взятые, эти подсистемы образуют понятие «железнодорожная линия».

Поскольку железнодорожные линии относятся к числу объектов, которые прочно связаны с землей, т.е. перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, то они подлежат государственному кадастровому учету, представляющему собой внесение в Единый государственный реестр недвижимости (ЕГРН) сведений о земельных участках, зданиях, сооружениях, помещениях, машино-местах, об объектах незавершенного строительства, о единых недвижимых комплексах, которые подтверждают существование такого объекта недвижимости с характеристиками, позволяющими определить его в качестве индивидуально-определенной вещи или подтверждают прекращение его существования, а также иных предусмотренных законом сведений об объектах недвижимости (п. 7 ст. 1 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости»).

Кроме того, железнодорожные линии и отдельные их элементы подлежат техническому учету путем составления соответствующих технических паспортов.

Другой разновидностью линейных объектов, относящихся к транспортной инфраструктуре, являются *автомобильные дороги*. В научной литературе констатируется отсутствие легального определения понятия «инфраструктура автомобильного транспорта» [1]. В связи с этим при определении элементов данной инфраструктуры следует использовать нормы Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». В соответствии с п. 1 ст. 3 указанного законодательного акта автомобильная дорога — это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения,

производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Из данного определения следует, что автомобильные дороги как линейный объект транспортной инфраструктуры представляют собой комплекс взаимосвязанных элементов, включающий в себя наряду с собственно дорожным полотном также различные сооружения и иные объекты вспомогательного, защитного и обеспечивающего назначения. Это означает, что проекты планировки территории в целях строительства и реконструкции автомобильных дорог должны включать всю совокупность указанных объектов как единый имущественный комплекс.

Закон (ст. 5) предусматривает следующую классификацию автомобильных дорог:

а) в зависимости от значения дороги подразделяются:

- на автомобильные дороги федерального значения;
- автомобильные дороги регионального или муниципального значения;
- автомобильные дороги местного значения;
- частные автомобильные дороги;

б) в зависимости от вида разрешенного использования автомобильные дороги подразделяются:

— на автомобильные дороги общего пользования. К ним относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц;

— автомобильные дороги необщего пользования. Это автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций, физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд;

в) в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств автомобильные дороги общего пользования подразделяются:

- на автомагистрали;
- скоростные автомобильные дороги;
- обычные автомобильные дороги;

г) в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильные дороги подразделяются на пять категорий (критерии подразделения автомобильных дорог на категории установлены постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»).

С точки зрения градостроительного законодательства применительно к землям городских и сельских поселений близким к автомобильным дорогам является понятие «улично-дорожная сеть» (УДС),

представляющее собой систему объектов капитального строительства, включая улицы и дороги различных категорий и входящие в их состав объекты дорожно-мостового строительства (путепроводы, мосты, тунNELи, эстакады и другие подобные сооружения), предназначенные для движения транспортных средств и пешеходов, проектируемые с учетом перспективного роста интенсивности движения и обеспечения возможности прокладки инженерных коммуникаций (Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (утвержден приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 г. № 1034/пр)).

Являясь объектом недвижимого имущества, автомобильные дороги подлежат государственному кадастровому учету путем внесения сведений о них в Единый государственный реестр недвижимости в порядке, установленном Федеральным законом «О государственной регистрации недвижимости», а также техническому учету, под которым понимается систематический сбор данных о технических и эксплуатационных характеристиках автомобильной дороги для составления и ведения технического паспорта автомобильной дороги. Технический паспорт — это документ, содержащий данные о технических и эксплуатационных характеристиках автомобильной дороги, полученные в результате проведения технического учета дороги (ГОСТ 33388-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации (введен в действие приказом Росстандарта от 31 августа 2016 г. № 1004-ст)).

К линейным объектам транспортной инфраструктуры относятся также линии городского электрического транспорта, в отношении которого известным специалистом в области транспортного права В. Н. Гречухой предложена классификация путем деления на две группы: 1) уличный электрический транспорт и 2) внеуличный электрический транспорт [2].

Линейными объектами уличного электрического транспорта являются трамвайные и троллейбусные линии.

Трамвайная линия как линейный объект включает в себя две подсистемы:

а) трамвайный путь — «подсистема инфраструктуры наземного рельсового электротранспорта, включающая в себя верхнее строение пути, земляное полотно, водоотводные, водопропускные, противодеформационные, защитные и укрепительные сооружения земляного полотна, расположенные в полосе отвода, а также искусственные сооружения инфраструктуры наземного рельсового электротранспорта» (СП 84.13330.2016. Свод правил. Трамвайные пути. Актуализированная редакция СНиП III-39-76 (утвержден приказом Минстроя России от 16 декабря 2016 г. № 958/пр));

б) контактная сеть — подсистема инфраструктуры наземного рельсового электротранспорта, представляющая собой совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электрического подвижного состава [3, стр. 17].

Соответственно, при проектировании и строительстве такого рода линейных объектов необходимо учитывать размещение в системе улично-дорожной сети и трамвайного пути (который может использоваться для проезда и автомобильного транспорта), и контактной сети, которая может использоваться исключительно для трамвайного сообщения.

В отличие от трамвайной линии основным элементом троллейбусной линии с точки зрения рассмотрения ее в качестве линейного объекта является контактная сеть. Для оборудования троллейбусной линии не требуется специального наземного пути, поскольку для движения троллейбусов используются те же дороги и улицы общего пользования, по которым осуществляется движение автомобильного транспорта. Проектирование и оборудование троллейбусной линии сводится, главным образом, к прокладке соответствующей контактной сети, которая по своей конструкции существенно отличается от трамвайной.

*Внеуличный электрический транспорт* согласно п. 1 ч. 1 ст. 3 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» понимается технологический комплекс, включающий в себя подвижной состав внеуличного транспорта и объекты инфраструктуры внеуличного транспорта и обеспечивающий перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки пассажиров.

К видам внеуличного транспорта названный законодательный акт (ст. 3, 4) относит:

1) метрополитен — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам;

2) монорельсовый транспорт — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по ходовой балке, расположенной на эстакаде;

3) подвесная канатная дорога транспортная — вид внеуличного транспорта, подвижной состав которого перемещается по несущему канату, тяговым канатам или посредством несуще-тягового каната, которые поддерживаются опорами;

4) фуникулер транспортный — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется по рельсовому пути либо эстакаде одним или несколькими тяговыми канатами.

В Законе обозначен ряд понятий, относящих данную категорию транспорта к линейным объектам:

— объекты инфраструктуры внеуличного транспорта — пути внеуличного транспорта, станции, межстанционные переходы для пассажиров, электродепо, устройства систем электроснабжения, сигнализации, управления движением, сети связи, другие устройства, здания и сооружения, в том числе тоннели и вентиляционные шахты, предназначенные для выполнения производственных процессов, связанных с эксплуатацией внеуличного транспорта, временного пребывания людей, перемещения людей и грузов в подвижном составе внеуличного транспорта, использования в качестве объектов гражданской обороны, а также машины, технологическое оборудование, системы машин и (или) оборудования, агрегаты, аппаратура, механизмы, применяемые при эксплуатации внеуличного транспорта;

— линия внеуличного транспорта — совокупность объектов инфраструктуры внеуличного транспорта, использующаяся для перевозок пассажиров и провоза ручной клади по установленному маршруту регулярных перевозок без пересадки;

— пути внеуличного транспорта — инженерно-технические сооружения, которые предназначены для движения по ним подвижного состава внеуличного транспорта и не имеют пересечений на одном уровне с автомобильными дорогами, железнодорожными путями общего пользования, железнодорожными путями необщего пользования, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками.

Обобщая рассмотренные выше, содержащиеся в законодательстве и научной литературе подходы к характеристике линейных объектов транспортной инфраструктуры, можно выделить их следующие общие признаки:

1) значительная протяженность в пространстве, их расположение на территории нескольких субъектов РФ и даже других государств;

2) это сложносоставной единый технологический комплекс, совокупность как элементов линейного характера, так и технологически связанных с ними площадных объектов;

3) линейный объект транспортной инфраструктуры относится к классу сооружений, т.е. является результатом специфической человеческой деятельности — строительства;

4) прочная, неразрывная связь объекта с землей, что наделяет линейный объект свойствами недвижимого имущества;

5) специальное назначение объекта — перемещение в пространстве людей и движимого имущества (грузов, багажа);

6) обязательная государственная регистрация объекта и сделок с ним, а также обязательный технический учет посредством паспортизации;

7) наличие охранных зон для защиты объектов от негативного внешнего воздействия, а также для защиты населения и окружающей среды от негативного воздействия, оказываемого на них

функционированием объектов (данний признак свойственен, прежде всего, для железнодорожных линий и автомобильных дорог).

На основании проведенного анализа различных аспектов правового регулирования функционирования и эксплуатации линейных объектов предлагается следующее определение: *линейные объекты транспортной инфраструктуры* — это система линейно-протяженных объектов транспортного комплекса (железнодорожных линий, автомобильных дорог, линий городского электрического транспорта), а также технологически и функционально связанных с ними иных объектов (обеспечивающего, вспомогательного, защитного характера), предназначенных для перемещения в пространстве людей и материальных средств.

### **Литература**

1. Благинин, В. А. К вопросу об элементах современной автомобильной транспортной инфраструктуры региона: российский и зарубежный опыт / В. А. Благинин // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. — 2016. — № 7.
2. Гречуха, В. Н. Правовое регулирование деятельности автомобильного и городского электрического транспорта : монография / В. Н. Гречуха. — Москва : Русайнс, 2015.
3. Потапов, В. И. Транспортная инфраструктура : учеб. пособие / В. И. Потапов. — Самара : Изд-во Самарского университета, 2018.

### **References**

1. Blaginin, V. A. K voprosu ob elementakh sovremennoy avtomobil'noy transportnoy infrastruktury regiona: rossiyskiy i zarubezhnyy opyt [To the question of the elements of the modern automobile transport infrastructure of the region: Russian and foreign experience] / V. A. Blaginin // Upravleniye ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy nauchnyy zhurnal. — 2016. — № 7.
2. Grechukha, V. N. Pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti avtomobil'nogo i gorodskogo elektricheskogo transporta : monografiya [Legal regulation of automobile and urban electric transport] / V. N. Grechukha. — Moskva : Rusayns, 2015.
3. Potapov, V. I. Transportnaya infrastruktura [Transport infrastructure]: ucheb. posobiye / V. I. Potapov. — Samara : Izd-vo Samarskogo universiteta, 2018.

# Зарубежная практика

---

УДК 339.543:656.022.13

**Мотина Полина Николаевна,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
polina\_motina@mail.ru

## **Договор перевозки в системе регулирования правоотношений по осуществлению международных перевозок**

**Аннотация.** Транспорт представляет собой один из важных институтов для любого государства, ряд стран рассматривают транспортную систему в качестве стратегической. Транспортная система способствует удовлетворению интересов частных субъектов относительно перемещения физических лиц, а также материальных ценностей для личного пользования и предпринимательской деятельности в пространстве, но при этом не направлена на создание новых видов имущества. Следует учитывать, что такого рода правоотношения могут складываться не только на территории какого-либо одного государства (например, Российской Федерации), но и на территории нескольких государств, т.е. в таком случае правоотношениям будет присущ трансграничный, международный характер. Правовая основа правоотношений, складывающихся относительно внутренних перевозок и относительно международных перевозок, включает в себя различную совокупность нормативных правовых актов и международных актов, но все правоотношения, связанные с осуществлением перевозок, независимо от их масштабов, предполагают заключение договора перевозки. В связи с этим автором в рамках данной статьи проведен анализ особенностей заключения договора перевозки как особого инструмента для осуществления регулирования международных перевозок пассажиров, грузов и багажа, которому присущи диспозитивность, недопустимость принуждения к установлению обязанностей по осуществлению перевозок и возможность определения специфики осуществляющей международной перевозки непосредственно участниками такого рода договоров.

**Ключевые слова:** транспортная система; международная перевозка; договор; груз; пассажир; багаж.

**Polina N. Motina,**  
Russian University of Transport

## **Contract of carriage in the system of regulation of legal relations for the implementation of international transportation**

**Abstract.** Transport is one of the important institutions for any state, several countries consider a transport system as a strategic one. The transport system contributes to the satisfaction of the interests of private entities regarding the movement of individuals, as well as material values for personal use and business activities in space but is not aimed at developing new types of property. It should be taken into account that this kind of legal relationship can develop not only on the territory of any one state (for example, the Russian Federation), but also on the territory of several states, i.e. in this case, legal relations will have a transboundary, international character. The legal basis of legal relations that develop transportation and international transportation includes a different set of regulatory legal acts and international acts, but all legal relations related to the implementation of transportation, regardless of their scale, require signing a contract of carriage. In this regard, the author, within the framework of the current paper, has analyzed the features of signing a contract of carriage as a special tool for regulating the international transportation of passengers, cargo and baggage, which is characterized by optionality, inadmissibility of coercion to establish obligations for the carriage and the possibility of identifying the specifics of the international transportation carried out directly by the parties of such contracts.

**Keywords:** transport system; international transportation; contract; cargo; passenger; baggage.

---

Для общественных отношений, возникающих в сфере транспортной деятельности, характерна особая значимость, в связи с чем перед каждым действующим государством поставлена задача развития транспортных нормативных правовых актов и транспортного права в качестве самостоятельной отрасли. Исключением из данного утверждения не является и Российская Федерация, в законодательстве которой уже можно четко выделить группу актов, составляющих транспортное законодательство. При этом в рамках правового регулирования отношений, возникающих в транспортной сфере, встречаются не только инструменты публичного права, которые составляют императивную основу такого рода правоотношений, но и те аспекты, которые характерны для частного права, предполагающие определенную степень диспозитивности.

Осуществлению непосредственного перемещения пассажиров, багажа или грузов в международном аспекте предшествует заключение соглашения о перевозке, в котором должно быть отражено согласование всех вопросов, связанных с осуществлением международной перевозки. Следовательно, непосредственный регламент конкретной международной перевозки в рамках гражданских правоотношений закрепляет именно договор между субъектами.

Основная задача договора перевозки состоит в обеспечении наиболее рациональной и эффективной международной перевозки пассажиров и багажа или грузов при минимальных затратах на такие международные перевозки. Следует отметить, что в период административного регулирования экономики значительная часть международной перевозки грузов определялась в централизованном порядке, что обусловливало обязательное закрепление в транспортных уставах и кодексах положений о планировании международной перевозок. Сегодня же для международной перевозки характерны технико-экономические начала, которые предполагают диспозитивность в определении порядка перевозки пассажиров и багажа или грузов [1, стр. 175—177].

К организационным предпосылкам заключения договора перевозки относят следующие действия субъектов:

- 1) подача исправного транспортного средства перевозчиком;
- 2) предъявление груза к международной перевозке грузоотправителем или же посадка пассажиров и размещение их багажа.

Правовой (документарной) предпосылкой к заключению договора перевозки следует считать:

- 1) направление заявки (заявления) на осуществление перевозки каким-либо видом транспорта;
- 2) заключение длительных соглашений на совершение международной перевозок на каких-либо видах транспорта;
- 3) составление административно-плановых актов при необходимости осуществления международных перевозок, заказчиком по которым выступает Российская Федерация, субъект РФ или муниципальное образование.

Следует отметить, что договор перевозки, как правило, является консенсуальным, так как предполагает необходимость предварительного согласования всех существенных условий для реализации гражданского правоотношения по международной перевозке [2, стр. 208—210]. Исключение составляют случаи перевозки багажа: такое соглашение является реальным, так как предполагает непосредственное предъявление личных вещей к перевозке.

Дополнительно необходимо учитывать, что заявка (заявление) как правовая предпосылка международной перевозки предполагает указание потребностей и порядка осуществления международной перевозки. Кроме

того, важно учитывать, что подача заявки (заявления) на международную перевозку является основой к осуществлению такого правоотношения, но не выступает в форме оферты по договору перевозки груза или пассажиров и багажа.

Помимо указанного, для договора перевозки характерна взаимность, так как осуществление перевозок пассажиров и багажа или грузов предполагает их последующую или предварительную оплату, а также двусторонность, так как влечет за собой возникновение прав и обязанностей не у одной из сторон соглашения, а у всех его субъектов.

Предмет договора, а также его основные характеристики (количество, тип) должны быть предусмотрены в документах, которые являются предпосылкой к реализации данного гражданского правоотношения, или же непосредственно в соглашении на международную перевозку. Следовательно, важную роль играет указание правильного наименования предмета, который должен быть перемещен, а также указание на необходимость принятия мер по сохранности предметов и на стоимость предметов, если такие условия имеют значимость для осуществления международной перевозки в соответствии с ее характеристиками.

При необходимости перевозки грузов или багажа для определения веса перевозчиком могут быть применены такие методы, как: 1) метод взвешивания груза; 2) метод специальных трафаретов грузовых и багажных мест; 3) метод стандартов перевозки; 4) расчетный метод; 5) условный метод.

Следует отметить, что договор перевозки грузов выделяется тем, что перевозимый в рамках международного сообщения груз может быть получен как самим отправителем, так и третьем лицом, что обуславливает возможность участия в перевозке грузов не двух сторон, как предусматривает большинство гражданско-правовых соглашений и сделок, а трех сторон, что отличает его от применяемого к международной перевозке договора, связанного с перемещением багажа.

Договор перевозки устанавливает не только права, но и обязанности сторон соглашения:

- 1) по доставке в пункт назначения;
- 2) выдаче груза или багажа конкретному лицу;
- 3) уплате денежных средств за осуществленную международную перевозку [2, стр. 208—210].

Так как договор перевозки является актом правового регулирования данного типа гражданских правоотношений, его заключение не допускается в устной форме, для такого договора требуется письменная форма, а также строгое соблюдение реквизитов в соответствии с положениями нормативных правовых актов.

Договор перевозки классифицируют в зависимости от вида транспорта, т.е. гражданское законодательство предусматривает:

- 1) договор железнодорожной перевозки;
- 2) договор автомобильной перевозки;
- 3) договор морской перевозки;
- 4) договор воздушной перевозки.

Кроме того, договор перевозки классифицируют в зависимости от числа транспортных предприятий на следующие виды:

- 1) договор перевозки в местном сообщении — перевозку осуществляют одно транспортное юридическое лицо в рамках какого-либо одного маршрута;
- 2) договор перевозки в прямом сообщении — перевозку осуществляют несколько транспортных юридических лиц в рамках какого-либо одного маршрута;
- 3) договор перевозки в смешанном сообщении — перевозку осуществляют несколько транспортных юридических лиц в рамках нескольких маршрутов.

Таким образом, непосредственный регламент конкретной международной перевозки в рамках гражданских правоотношений закрепляет именно договор между субъектами. К организационным предпосылкам заключения договора перевозки относят подачу исправного транспортного средства перевозчиком; посадку пассажиров и (или) предъявление груза (багажа) к перевозке отправителем. Правовой (документарной) предпосылкой к заключению договора перевозки следует считать: направление заявки (заявления) на осуществление перевозки каким-либо видом транспорта; заключение длительных соглашений на совершение перевозок на каких-либо видах транспорта; составление административно-плановых актов при необходимости осуществления международных перевозок, заказчиком по которым выступает Российская Федерация, субъект РФ или муниципальное образование.

### **Литература**

1. Бояркина, Е. В. Проблемы правового регулирования перевозки железнодорожным транспортом / Е. В. Бояркина // Молодой ученый. — 2021. — № 27.
2. Панеш, А. М. Понятие, признаки и содержание транспортных услуг / А. М. Панеш // Молодой ученый. — 2020. — № 27.

### **References**

1. Boyarkina, Ye. V. Problemy pravovogo regulirovaniya perevozki zheleznodorozhnym transportom [Problems of legal regulation of transportation by rail] / Ye. V. Boyarkina // Molodoy uchenyy. — 2021. — № 27.
2. Panesh, A. M. Ponyatiye, priznaki i soderzhaniye transportnykh uslug [The concept, features and content of transport services] / A. M. Panesh // Molodoy uchenyy. — 2020. — № 27.

УДК 342.95

© Пестов Николай Николаевич  
кандидат юридических наук, доцент,  
Академия управления МВД России  
pestov-nn@yandex.ru

## **Законодательство и организационные структуры, обеспечивающие транспортную безопасность в государстве Израиль**

**Аннотация.** Статья посвящена деятельности израильской полиции как специализированного полицейского формирования на объектах транспорта. Рассмотрена история формирования специальных подразделений по безопасности на транспорте и место полиции в данной системе. Определена роль израильской полиции в борьбе с террористическими актами, управлении силами и средствами в условиях чрезвычайных обстоятельств, а также опыт при обеспечении безопасности граждан на объектах воздушного транспорта.

**Ключевые слова:** специальный отдел по безопасности на транспорте; инфраструктура воздушного и морского транспорта; автобусные маршруты; чрезвычайное положение.

**Nikolay N. Pestov**  
Candidate of Law, associate professor,  
Academy of Management of the Ministry  
of Internal Affairs of the Russian Federation

## **Legislation and organizational structures for transport security enforcement in Israel**

**Abstract.** The current paper deals with the activities of the Israeli police as a specialized police unit at transport facilities. There has been considered the background of the formation of special units for transport security and the place of the police in this system. There has been identified a role of the Israeli police in the fight against terrorist acts, the management of forces and means in emergencies, as well as experience in ensuring citizens' safety at air transport facilities.

**Keywords:** special department for transport security; air and sea transport infrastructure; bus routes; state of emergency.

---

Исторические условия формирования, сложность и многообразность транспортного комплекса любой страны представляет собой специфический объект правоохраны.

Следует согласиться с мнением, что изучение различных аспектов развития и функционирования транспортного комплекса любого государства несет в себе «уникальный познавательный потенциал» [1, стр. 74].

Государство Израиль находится на перекрестке Европы, Азии и Африки. Уникальные географические, политические, экономические и демографические характеристики Израиля определяют специфику обеспечения безопасности транспортного комплекса.

Нормативная правовая база по обеспечению правопорядка на объектах транспорта в Израиле представлена, прежде всего, Уголовным законом от 4 августа 1977 г. № 5737, который, кодифицировал уголовное право еврейского государства. Уголовный кодекс Израиля очень живой организм и продолжает претерпевать ежегодно множество изменений. В 1994 г. была принята поправка 39, которая вступила в силу в 1995 г., когда общая часть закона (ст. 1—34) была заменена новой общей частью. Одним из основных направлений поправки было превращение израильского права в метод деонтологии и уменьшение наличия утилитарной концепции благополучия. Кроме

Уголовного закона израильское транспортное законодательство представлено законами «О воздушных судах», «Об авиации», «О полномочиях при обыске при чрезвычайных обстоятельствах», «О полномочиях в области гражданской авиации», «О полномочиях аэропортов», «О порядке захвата земли при чрезвычайном положении», «О порядке выдачи лицензий для авиаперевозок».

Первые подразделения по обеспечению безопасности на транспорте Израиля были созданы в Министерстве транспорта, национальной инфраструктуры и безопасности дорожного движения — правительственного учреждения Государства Израиль, обеспечивающего жизнеспособность транспортной инфраструктуры. Основными задачами транспортного ведомства являются управление, планирование и строительство инфраструктуры наземного транспорта; управление воздушным транспортом; управление и строительство инфраструктуры морского транспорта, развитие и поддержки комплексной, безопасной, эффективной и экологически устойчивой транспортной инфраструктуры во взаимодействии со всеми отраслями экономики и в согласовании с соседними странами; содействии безопасному и надежному передвижению людей и грузов по суше, в воздухе и на море. Полиция Израиля принимает опосредованное участие в обеспечении правопорядка на объектах транспорта.

В 1997 г. в составе израильской полиции был образован специальный отдел по безопасности на транспорте. Сотрудники этого отдела осуществляют регулярную проверку автобусных остановок и железнодорожных вокзалов по всей протяженности городских и междугородных маршрутов. Используется также практика внезапной остановки автобусов в пути следования с целью проверки пассажиров. При необходимости получения юридической помощи полицейские прибегают к консультациям профессиональных юристов из Министерства общественной безопасности или же из Главного штаба полиции.

Полагаем, что «мозговым центром» по обеспечению правопорядка на объектах транспорта в Израиле является спецслужба Израиля ШАБАК (иврит. — שָׁבָ"כ, Шерू́тха-Битахон ха-Клалі), осуществляющая контрразведывательную деятельность и обеспечение внутренней безопасности. ШАБАК — одна из самых закрытых спецслужб в мире, а ее деятельность являетсятайной за семью печатями, и потому анализировать ее структуру и работу можно только на основе немногочисленных публикаций в израильской прессе. Спецслужба отслеживает и ликвидирует террористическую деятельность «палестинцев». В условиях общественного контроля сам ШАБАК является инициатором разработки правовых актов, четко регламентирующих его деятельность в демократическом государстве.

На протяжении многих лет ведущие юридические инстанции Израиля разрабатывают правовые нормы деятельности спецслужб. Благодаря их усилиям Закон о статусе ШАБАК был принят Кнессетом в 2002 г., который определил место и роль служб госбезопасности во властных структурах, полномочия, предоставленные спецслужбам на проведение арестов, допросов, подслушивание переговоров, использование технических средств, контроль и надзор со стороны правоохранительных органов над деятельностью спецслужб, права и обязанности оперативных работников. В 2019 г. ШАБАК предотвратила более 560 терактов, в том числе 10 терактов-самоубийств, 4 похищения и более 300 обстрелов.

Основные обязанности в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта в Израиле ложатся на частные охранные предприятия. Количество охранников определяется офицером полиции, отвечающим за безопасность на конкретном транспортном объекте.

В Израиле существует три гражданских аэропорта: в Тель-Авиве имени Бен Гуриона, в местечке Овда недалеко от Эйлата и новый Рамон-аэропорт в долине Тимна на юге страны. В частности, аэропорт Бен-Гурион является крупнейшим и центральным аэропортом Израиля и одним из самых загруженных на Ближнем Востоке, имеет четыре здания терминалов: третий терминал используется для международных рейсов, первый терминал используется для внутренних рейсов; четвертый терминал не открыт для публики и используется для проведения специальных

мероприятий. Считается одним из самых безопасных аэропортов в мире, в состав сил безопасности которого входят как сотрудники полиции, так и солдаты Израильских сил обороны. Охранники в аэропорту работают как в форме, так и под прикрытием, чтобы поддерживать высокий уровень готовности и обнаруживать любые возможные угрозы от теракта, исторически был объектом нескольких террористических атак, однако ни одна попытка захватить вылетающий самолет не увенчалась успехом. В 1990-х гг. в порядке обмена опытом сотрудники транспортной милиции России были ознакомлены с данной системой обеспечения авиационной безопасности с целью использования организационных и тактических подходов на объектах транспорта России.

В Израиле системы «Безопасный город» и «Аэропорт» представляют собой эшелонированную «оборону», где на каждом уровне предпринимается комплекс мер по предотвращению нападений, провокаций и терактов.

Вопросы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте возложены на частные охранные структуры.

Что касается водного транспорта, то судоходные реки в Израиле отсутствуют. В распоряжении полиции находятся лодки для патрулирования побережья. Этот транспорт используется для борьбы с незаконной рыбалкой и при необходимости извлечения трупа утопленника.

Таким образом, система транспортной безопасности Израиля достаточно успешно реагирует на существующие угрозы. Обеспечением правопорядка на объектах транспорта в Израиле занимаются ШАБАК, частные охранные предприятия при тесном взаимодействии с владельцами транспортных компаний, муниципалитетов. Полиция в этой сфере занимается в основном координацией деятельности частных охранников. В то же время никакие меры не дают сто процентной гарантии и полной безопасности. Поэтому рассмотренные меры могут считаться базовыми для того, чтобы закрыть ахиллесову пяту. Обеспечение транспортной безопасности в государстве Израиль постоянно эволюционируют в направлении более надежных правоохранительных моделей и нуждаются в дальнейшем изучении.

### **Литература**

3. Кирюхин, В. В. Полицейские силы на железнодорожном транспорте Великобритании в XX в.: время реформ / В. В. Кирюхин // Административное право и процесс. — 2022. — № 5. — С. 64—67.

### **References**

1. Kiryukhin, V. V. Politseyskiye sily na zheleznodorozhnom transporte Velikobritanii v XX v.: vremya reform [Police forces in the railway transport of Great Britain in the 20th century: the time of reforms] / V. V. Kiryukhin // Administrativnoye pravo i protsess. — 2022. — № 5. — S. 64—67.

**ТРЕБОВАНИЯ  
к материалам, представляемым для опубликования  
в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»**

---

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте [albinadg@mail.ru](mailto:albinadg@mail.ru).

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

- название статьи;
- ключевые слова (5—7 слов);
- аннотацию не менее 200 слов;
- сведения об авторе (авторах):

фамилия, имя, отчество (полностью);

место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);

должность, ученая степень, ученое звание, иные почетные звания (при наличии);

адрес электронной почты.

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

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

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

**REQUIREMENTS  
for the materials submitted for publication in the journal  
«Bulletin of the Law Institute MIIT»**

---

1. All manuscripts should be submitted to the editor in an electronic form in Microsoft Word format personally or via e-mail albinadg@mail.ru. The title of the document is identified through the first author's name.
2. The paper should contain:
  - a title of the article both in Russian and in English;
  - keywords (5—7 words/word combinations) both in Russian and in English;
  - an abstract of 200 and more words both in Russian and in English;
  - the following information about the author/authors:  
surname, name, middle name (IN FULL WORDS);
  - place of work/study (IN FULL WORDS);
  - position, scientific degree, scientific status if any (IN FULL WORDS);  
contacts (an e-mail).
3. The paper should be of 5—10 pages of A4 format.
4. Bibliography (both in Russian and in English) should be arranged according to GOST P 7.0. 100-2018.
5. The paper should be supplied with a review of Doctor or Candidate of the respective Sciences.
6. The editors have a right to reject the paper if the requirements aren't met.