

[7] Ст. 119 и 142 Кодекса торгового мореплавания РФ

[8] ПБУ 1/2008 (утв. Приказом Минфина РФ от 6 октября 2008 г. №106 н) с изменениями и дополнениями от 18.12.2012 № 164 н.

Н.В. Чих, А.И. Синяев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАТЕЖНОЙ СИСТЕМЫ ПРИ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

С принятием ФЗ от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» (далее – Закон о НПС) и связанного с ним ФЗ от 27 июня 2011 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О национальной платежной системе» законодательное регулирование национальной платежной системы выходит на принципиально новый уровень. Принятие этого закона, как полагают некоторые ученые, является новой вехой в развитии не только банковской системы, но и всей системы российского права.

Платежная система играет решающую роль, обеспечивая своевременный перевод денежных средств. Развитие современных технологий, необходимость интеграции России в мировую экономику и вызвали необходимость создания эффективной платежной системы, которая бы отвечала текущим рыночным потребностям и целям деятельности государства.

В юридической литературе платежную систему определяют «как совокупность правовых норм, учреждений, программно-технических и других средств, обеспечивающих проведение межбанковских расчетов».

Некоторые ученые выделяют различные факторы, препятствующие построению устойчивой платежной системы, такие как «активная экспансия международных платежных систем на динамично развивающемся российском рынке безналичных розничных платежей; отсутствие, до недавнего времени, государственной политики и стратегии в области развития платежных систем банковских карт; малая проработанность специального законодательства, регулирующего отношения в сфере безналичных розничных платежных инструментов; недостаточный уровень развития инфраструктуры обслуживания карт; отсутствие достаточных экономических предпосылок для вступления российских банков в единую платежную систему банковских карт; отсутствие единого правового пространства, которое создало бы условия для реализации комплексных проектов на основе многофункциональных банковских карт; высокая стоимость проекта по созданию единой платежной системы банковских карт [1].

Проблемы в функционировании НПС возникают из того, что законодатели во многом находятся под влиянием гражданского права, в рамках которого электронные средства платежа (далее – ЭСП) рассматриваются не как средство платежа, а как товар. Таким образом, законодатель не считает необходимым признать нужду создания специальных кредитных организаций, за которыми закреплялась бы возможность по осуществлению расчетов электронными деньгами для упрощения порядка создания инфраструктуры платежной системы. Поэтому Закон о НПС снижает возможности по использованию в расчетах ЭСП.

Еще одна проблема возникает при операциях с использованием ЭСП. ЭСП делится на 2 вида: персонифицированные электронные средства платежа и неперсонифицированные электронные средства платежа (далее – НЭСП). НЭСП используется фи-

зическими лицами, не прошедшими идентификацию и делятся на 2 типа: индивидуального и коллективного пользования. Для переводов НЭСП коллективного пользования (например, через терминалы), которые не проверяют клиентов на уровне логинов, паролей и т.д., реализовать соблюдение ограничений, накладываемых на операции можно только в предположении, что все плательщики разные [2].

Согласно Положению Банка России от 19.06.2012 № 383-П «О правилах осуществления перевода денежных средств» расчеты в форме перевода ЭДС входят в перечень форм безналичных расчетов в РФ наряду с другими формами (платежными поручениями, по аккредитиву, по инкассо, чеками, переводом денежных средств по требованию получателя средств). Но на этом дальнейшее толкование данного вида расчетов прекращается. Не хватает дальнейшей детализации. Некоторые ученые считают, что следует разделить переводы ЭДС на 2 формы – «расчеты в форме перевода ЭДС по распоряжению плательщика» и «расчеты в форме перевода ЭДС по требованию получателя средств» [2, с. 53].

Нельзя обойти стороной проблему бесперебойности в НПС. Понятие бесперебойности ассоциируется в целом со свойством осуществления перевода без нарушений (перебоев) и входит в сферу деятельности надзора в НПС. Нарушение бесперебойности переводов денежных средств (далее – ПДС) может быть связано с техническими сбоями, технологическими задержками в операционной работе банка или вызвано недостаточностью денежных средств на счете, открытом в банке, и невозможностью в приемлемые сроки мобилизовать необходимые денежные средства. Чтобы управлять рисками нарушения бесперебойности, следует привести к соответствию время осуществления денежного перевода и сроки, установленные регламентом. К этому можно прийти с помощью снижения негативного воздействия некоторых факторов (плохое технологическое обеспечение и финансовое состояние участников НПС и операторов НПС) [3].

В ходе осуществления законодательства о НПС возникают риски информационной безопасности. Такие риски законодательством не регулируются прямо, за исключением общих положений, вытекающих из требований ст.28 Закона о НПС. Таким образом взаимосвязь между базовыми свойствами информационной безопасности и показателями бесперебойности в НПС должна рассматриваться самостоятельно операторами ПДС и операторами НПС с учетом совокупности всех законодательных и нормативных требований, а также лучшего отечественного и зарубежного опыта.

Задача обеспечения защиты информации при переводе денежных средств должна быть сопоставлена с задачей управления операционным риском кредитной организации и встроена в существующую систему управления рисками или определенным образом выделены в ней. Необходимость выделения может рассматриваться с учетом возможных различий в организации и осуществлении перевода:

- в рамках участия кредитной организации в каждой из платежных систем и при осуществлении перевода вне платежной системы;
- в рамках требований законодательства о НПС к защите информации при переводе денежных средств и общих требований к внутреннему контролю и рекомендациям по управлению операционным риском в кредитной организации;
- в части нарушений, влияющих на бесперебойность функционирования платежной системы и услуги, оказываемые участникам НПС и их клиентам, и нарушений, не оказывающих такого влияния [3, с. 46–52].

Следующей проблемой функционирования НПС является проблема уведомления банковскими организациями клиентов, а также возмещения банками клиенту средств в результате несанкционированных операций с использованием ЭСП. Проблема заключается в том, что доля клиентов с неактуальными, ложными контактными данными составляет около 80%, и нет возможности уведомить таких клиентов. Кроме того многие кредитные организации считают, что дальнейшее развитие индустрии безналичных расчетов состоит в соблюдении баланса между интересами клиентов и бан-

ков, а законодатель сделал упор на интересы клиентов, дав банкам обязанность по уведомлению клиентов. Также несоблюдение такой обязанности ведет к увеличению рисков мошеннической деятельности недобросовестных клиентов. Пытаясь решить данную проблему, банки будут вынуждены создавать новые механизмы обеспечения ответственности держателей карт, что приведет к удорожанию услуг, росту недоверия граждан к банковской системе в целом.

Таким образом, на законодательном уровне должна быть четко определена не только ответственность банков, но и ответственность клиентов за мошеннические действия. Законодательно должны быть определены механизм уведомления и порядок определения достоверности и соответствия уведомления (в частности, дать определения действиям «отправка уведомления» и «получение уведомления») [4].

Имеются также проблемы, связанные с оказанием мобильных платежных услуг. В настоящее время доступ в Интернет через мобильный телефон практически не отличается от работы в сети через персональный компьютер. Осуществление платежей с использованием смартфонов и персональных компьютеров в системах интернет-банкинга в большинстве своем идентично. Также возможна установка в мобильный телефон устройств для учета электронных денежных средств, а также других устройств, по своим функциям аналогичных электронным кошелькам. В таких безналичных расчетах оператор связи выступает как банковский платежный агент, и с ним абонент заключает договор об использовании ЭСП.

Одна из проблем заключается в том, что в случае наличия такого договора с оператором связи, нужно ли абоненту заключать договор с оператором по переводу электронных денежных средств, предусмотренный ч.1 ст.13 Закона о НПС. По сути, оба этих договора имеют общую юридическую цель, которая заключается в предоставлении потребителю ЭСП для переводов электронных денежных средств.

Нельзя забывать, что раньше для получения платежной услуги абоненту требовалось лишь отправить SMS-сообщение без заключения каких-либо договоров. Теперь требуется заключение договора с оператором связи, а это предполагает доведение до потребителя в электронном виде значительного количества не всегда легко воспринимаемой юридической информации. Еще менее привлекательной для абонента является необходимость заключения договора с оператором по переводу электронных денежных средств (с банком).

Поэтому, для осуществления переводов денежных средств, хотя бы на незначительные суммы, целесообразно было бы предусмотреть более простые условия использования ЭСП, чем установленные Законом о НПС [5].

Все вышеперечисленные проблемы касаются также и транспортной сферы, но механизм перевода электронных платежей совершенствуется. Так, например, ничто не мешает использовать свой мобильный телефон, чтобы купить билеты на железнодорожные поезда, водные и воздушные суда через сеть Интернет. Таким же образом можно производить электронные платежи через всю Россию и на самом транспорте, как пассажирам, так и экипажам судов, поездным бригадам и т.д. Появление универсальной электронной карты (далее – УЭК) облегчило оплату проезда и другие услуги на общественном и иных видах транспорта. За каждую поездку с УЭК списывается фиксированный тариф в зависимости от вида транспорта. При этом приобрести все билеты и пополнить транспортный электронный кошелек можно не выходя из дома, используя стационарный или мобильный Интернет. УЭК используется как:

- универсальный проездной билет на все виды транспорта: трамвай, автобус, троллейбус, метро, монорельс, аквабус, поезда и самолеты;
- транспортный электронный кошелек, на который можно положить любую сумму в пределах нескольких тысяч рублей в зависимости от региона;
- хранилище купленных проездных билетов на несколько поездок, в этом случае при проходе через валидатор (устройство, предназначенное для отображения и/или проверки информации документов) будут списываться поездки;

– хранилище билетов на поезд и самолёт.

Сегодня практически во всех субъектах РФ проводится апробация использования УЭК в качестве транспортной карты в уже существующей транспортной инфраструктуре регионов. В некоторых регионах РФ создается технология типового транспортного решения УЭК, предполагающая создание полной инфраструктуры транспортного оператора. В настоящее время в 75 субъектах тестирование находится в завершающей стадии. К сожалению, УЭК низко востребована по причине плохой информированности граждан о её возможностях, а также вызывает опасения у граждан, опасающихся контроля своей частной жизни.

В конце считаю необходимым добавить, что правовая регламентация деятельности участников НПС активно прорабатывается, проблемы находят свое решение и, будем надеяться, потеряют свою актуальность ко времени полного вступления в силу Закона о НПС в начале 2014 года.

Список литературы:

- [1] Карташов А.В. Национальная платежная система: оценка эффективности механизма правового регулирования // Банковское право, 2012. – №2. С. 51–55.
- [2] Криворучко С.В., Лопатин В.А. Особенности перевода электронных денежных средств // Деньги и кредит, 2012, – №9. С. 50–57.
- [3] Тамаров П.А. Бесперебойность в НПС и риски кредитной организации // Банковское дело, 2013, – №3. С. 32–37.
- [4] Молохов А.В. О некоторых вопросах вступления в силу и применения ст.9 Федерального закона «О национальной платежной системе» // Банковское дело, 2013, – №1. С. 85–87.
- [5] Иванов В.Ю. Мобильные платежные услуги операторов связи в рамках законодательства о национальной платежной системе // Банковское право, 2012, – №6. С. 29–36.

Н.В. Чих

ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РФ

В статье рассматриваются вопросы, связанные с нормативным регулированием безопасности в сфере транспортной деятельности; ответственностью за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Правовую основу транспортной безопасности составляет множество различных нормативных правовых актов, призванных обеспечить защиту от любых форм незаконного бесконтрольного вмешательства в сферу функционирования транспорта. Основным нормативным актом является ФЗ «О транспортной безопасности» от 9.02.2007 № 16-ФЗ, включающий в себя нормы, регулирующие транспортную безопасность и раскрывающие основные понятия этого института; содержащий категории транспортной инфраструктуры и транспортных средств; определяющий права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры, а также перевозчиков в сфере обеспечения транспортной безопасности. В соответствии с Указом Президента России от 31.03.2010 г. № 403 и распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 г. №1285-р «Об утверждении комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте, в которой установлены основные принципы при проведении мероприятий в сфере транспортной безопасности; перечень правовых актов, подлежащих разработке и принятию; другие планируемые мероприятия. Установлены