

В современной России выдвигаются новые требования к прокурорским работникам, ставятся все более и более сложные задачи, связанные с новыми вызовами. Масштабные реформы во всех сферах жизни общества требуют нового качества прокурорского надзора с тем, чтобы правозащитный и правоохранительный потенциал прокуратуры способствовал развитию демократического правового государства.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Казаков В. В. Государственная служба в прокуратуре Российской империи (1722–1864 гг.) // Бизнес в законе. 2008. № 4. С. 222–227.

2. Серов О. Д. Прокурорско-следственные кадры Российской империи в 1850–1860-е гг.: образовательный уровень (из истории и предыстории судебной реформы 1864 г.) // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 11 (48), ноябрь. С. 2622–2629.

УДК 343

**Диканова Татьяна Александровна,**  
доктор юридических наук, почетный работник прокуратуры,  
заведующий отделом НИИ Университета прокуратуры  
Российской Федерации,  
г. Москва, Российская Федерация  
*dikanovata@yandex.ru*

#### **К вопросу о прокурорском надзоре в условиях реформы контрольно-надзорной деятельности**

*Статья посвящена проблемам прокурорского надзора в настоящее время. Рассмотрены проблемы современного прокурорского надзора на примере надзора на транспорте. Автор приходит к выводу о необходимости расширения компетенции транспортных прокуроров.*

**Ключевые слова:** прокурорский надзор, контрольно-надзорная деятельность, транспортная прокуратура, прокурорский надзор на транспорте.

**Dikanova Tatyana Alexandrovna,**  
doctor of law, honorary worker of the prosecutor's office, head of the  
department of the research institute of the University  
of the prosecutor's office of the Russian Federation  
Moscow, Russian Federation

#### **On the issue of prosecutorial supervision in the context of the reform of control and supervisory activities**

*The article is devoted to the problems of prosecutorial supervision at the present time. The problems of modern prosecutorial supervision are considered on the example of supervision in*

*transport. The author comes to the conclusion that it is necessary to expand the competence of transport prosecutors.*

**Keywords:** *prosecutor's supervision, control and supervision activities, transport prosecutor's office, prosecutor's supervision in transport.*

В настоящее время значение надзора прокуроров за исполнением законодательства о контрольно-надзорной деятельности исключительно велико. Как известно, это – новое законодательство, прежде всего: федеральные законы от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» и от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Действие этих законов распространяется в том числе на транспортную отрасль, включая сферу обеспечения безопасности. Приняты нормативные правовые акты (НПА), конкретизирующие указанное законодательство применительно к транспортной сфере. Постановлениями Правительства РФ утверждены новые положения о контроле на транспорте [1; 2].

Рассмотрим проблемы современного прокурорского надзора на примере надзора на транспорте. Как известно, цель реформы контроля – его либерализация, переориентация на профилактику нарушений, ограничение контроля проверкой исполнения лишь обязательных нормативных правовых требований; введение бесконтактного, дистанционного контроля, предварительное уведомление о проведении контрольных мероприятий за установленным исключением, практически лишение контролирующего органа права принятия оперативных мер реагирования на выявленные нарушения, расширение возможностей досудебного обжалования, введение самодекларирования и самооценки со стороны проверяемых лиц, добровольного порядка участия их в мониторинге, заключение соглашений с ними об информационном взаимодействии и т. д. Контрольно-надзорная деятельность теперь основана на Системе управления рисками (СУР), что требует выявления рисков, разработки их профилей, категорирования транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры с учетом рисков, подготовку соответствующих кадров и т. д. Возникает вопрос: как эти новеллы повлияют на состояние законности, в данном случае на транспорте.

Нужно отметить, что значительно раньше, чем в других областях деятельности, СУР была внедрена в качестве основы контроля в системе таможенных органов. К сожалению, проведенная Счетной палатой России проверка в 2020 г., то есть спустя несколько лет после внедрения СУР, показала ее крайнюю неэффективность. Как было отмечено, действующая в таможенных органах России СУР не позволяет достичь целей, поставленных перед ней – ускорить и упростить пропуск товаров через границу, повысить результативность выявления нарушений таможенного законодательства. Проверкой были установлены признаки недостоверного заявления сведений о товарах по значительному числу декларации, которые СУР не были выявлены, что привело к потерям федерального бюджета в десятки миллионов рублей, отсутствие единого подхода в различных таможнях при формировании профилей риска, выбороч-

ное применение системы при схожих обстоятельствах, необоснованный автоматический выпуск товаров без применения СУР и дополнительных форм контроля, необоснованное отнесение некоторых организаций к категории низкого уровня риска, сохранение этой категории для несуществующих или обанкротившихся компаний и т. д. Важно, чтобы этот негативный опыт был учтен и похожие нарушения не были допущены при формировании системы СУР на транспорте, в том числе в сфере обеспечения безопасности. В этой связи важно, чтобы прокуроры уделяли внимание вопросам функционирования на транспорте СУР.

Следует также отметить, что, как предполагается, на транспорте «управление рисками ограничит взаимодействие с контролерами только самыми опасными для охраняемых ценностей объектами и позволит оперативно реагировать на сигналы, свидетельствующие о повышении риска». Однако, по нашему мнению, такое ограничение, напротив, может не позволить оценить факт повышения риска, например, на объектах, не отнесенных к «самым опасным».

С 01.01.2021 в связи с «регуляторной гильотиной» действует лишь новое законодательство, а изданное прежде уже не имеет юридической силы, в том числе и законодательство, регламентирующее безопасность. Уже к 2019 г. в ходе реформы контрольно-надзорной деятельности были отменены более 1,2 тысячи правил по безопасности на транспорте. По оценкам экспертов, в результате аварийность в 2019 г. по сравнению с 2015 г., когда началась реформа, могла вырасти на 20 %. Исполнение не отмененных до 01.01.2021 НПА инспекторы проверять не вправе. Нельзя в этой связи не признать, что правила безопасности создавались в течение многих десятилетий, включая и советские годы. Каждый раз, после очередной крупной аварии, и в соответствующие международные конвенции, и в российское транспортное законодательство вносились положения, нацеленные на предупреждение повторения подобного. На наш взгляд, столь поспешное принятие новых НПА не может не сказаться отрицательно на состоянии безопасности. Для оценки необходимости тех или иных норм должны быть высоко квалифицированные кадры, и, сомнительно, чтобы они были в достаточном количестве. Необходимо, чтобы прокуроры уделяли вопросам создания надлежащей нормативной правовой база пристальное внимание.

Следует также отметить, что параллельно с новым законодательством о контроле по 2024 г. включительно будет действовать и Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». При том, что новое законодательство такое сложное, что потребовалось издание методических рекомендаций для контролеров [3], применение двух законов, на наш взгляд, внесет дополнительную путаницу при осуществлении контроля, что также требует активизации прокурорского надзора.

Коронавирусная инфекция внесла коррективы в контроль. Так, в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 18.03.2020

№ ММ-ПЗ6-1945 проводимые Ространснадзором и его территориальными органами проверки были незамедлительно приостановлены. Исключение составили внеплановые проверки, основанием которых является причинение вреда жизни, здоровью граждан, возникновение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, необходимость выдачи документов, имеющих разрешительный характер. Иными словами, фактически вместо профилактики нарушений, контролирующие органы работали в связи с уже наступившими их отрицательными последствиями. Приостановление проверок также ослабило контроль и не могло не явиться фактором, способствующим нарушениям.

Нельзя не признать, что организаторы либеральных реформ, владельцы бизнеса, их иницилирующие, сразу же после крупномасштабных аварий и катастроф «уходят в тень», о них «забывают», а «крайними» становятся контролеры, обычно рядовые инспекторы. По-видимому, трагедия на шахте Листвяжной, унесшая 51 жизнь, будет наглядным подтверждением этому. Важно, чтобы прокуроры анализировали материалы соответствующих уголовных и административных дел с целью разработки мер профилактики нарушений средствами надзора.

Значение надзора транспортных прокуратур на рассматриваемом направлении актуализировалось и в связи с тем, что руководство страны отмечает значимость развития транспорта, его существующие системные проблемы в условиях все возрастающей конкуренции передовых стран и попыток вытеснить Россию из рынка международных перевозок, что в значительной степени уже давно этими странами достигнуто. Например, лишь 2 % внешнеторговых российских грузов перевозятся морскими судами под российским флагом.

На цели развития транспорта выделены бюджетные средства, и одно из основных актуальных направлений надзора прокуроров – надзор за исполнением законодательства о целевом их использовании. Так, в 2019 г. объем инвестиций в транспортную инфраструктуру вырос более, чем на 14 % и составил 2,4 трлн руб. Бюджетного финансирования требует утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». Весьма показателен тот факт, что первоначально была «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная приказом Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45; однако 22.11.2008 вышло Распоряжение Правительства РФ № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации», которым в эту стратегию внесены изменения, а затем позже – 12.05.2018 была дана новая редакция Стратегии. Потом уже последовала вышеупомянутая Транспортная стратегия 2021 г. Очевидно, что принятие новых вариантов стратегий было обусловлено невыполнением намеченного, и гарантий, что Транспортная стратегия 2021 г. будет выполнена, практически нет. В самой этой Стратегии написано, что в нее могут вноситься коррективы; уже названы причины, по которым она может оказаться невыполненной. Так, «с целью поддержания Стратегии в актуальном состоянии планируется регулярное обновление Стратегии в части корректировки целевых показателей с анализом причин отклонений...».

Характерно и то, что мониторинг реализации Стратегии и ведение транспортно-экономического баланса Российской Федерации возложено не на Минтранс России, Ространснадзор, транспортные агентства, а на ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации».

Помимо Стратегии изданы и другие государственные программы, посвященные транспорту: Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. № 2101-р, национальный проект «Безопасные качественные дороги». Изданы также программы развития регионов России, включающие и положения о транспорте. На программы выделялось бюджетное финансирование, их выполнение также оставляет желать лучшего. Так, Постановлением Правительства РФ от 29.03.2019 № 378 в Государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» внесены изменения, срок реализации программы продлен с 2021 до 2024 г., увеличен объем финансирования: с 7,7 трлн руб. до 17,7 трлн руб. 74,6 % или  $\frac{3}{4}$  от объема финансирования – это средства государства.

Счетная палата РФ неоднократно проверяла исполнение федеральных программ, в том числе и программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Из результатов данных проверок можно сделать вывод о том, что целевые показатели программы достигнуты не были, часть реализованных проектов не смогли быть введены в эксплуатацию по причине отсутствия инфраструктуры, часть денежных средств была вообще направлена на приобретение некачественных комплектующих, за счет средств бюджета оплачивались услуги либо не оказанные в полном объеме, либо ненадлежащего качества и т. д. Так, например, по итогам 2015 года Минтранс России не обеспечил достижение плановых значений по 19 из 56 позиций программы. Не введены в эксплуатацию после реконструкции две из трех взлетно-посадочных полос, в том числе в аэропортах Самары и Краснодара. Не создано 11 из 19 региональных информационно-навигационных систем, используемых при информационно-навигационном обеспечении автомобильных маршрутов в регионах. Не введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 261 км автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Денежные средства по ряду проектов были просто похищены.

В связи с хроническим невыполнением намеченного, многочисленными злоупотреблениями с бюджетными средствами при реализации программ развития на транспорте, казалось бы, контроль должен быть усилен. Если бы деньги были частных компаний, они могли бы самостоятельно контролировать их использование. Но когда деньги государственные, на наш взгляд, при таком масштабном их разбазаривании не может идти и речи об ослаблении контроля за их использованием. Однако тенденция обратная. При этом следует учитывать и то, что федеральными законами, предусматривающими специальное

правовое регулирование в отношении отдельных территорий (федеральной территории «Сириус», свободного порта Владивосток, свободной экономической зоны на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя, территорий опережающего социально-экономического развития, инновационного центра «Сколково», особых экономических зон (ОЭЗ), Арктической зоны Российской Федерации), могут быть установлены особенности организации и осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля, которые, совершенно очевидно, заключаются в еще большей либерализации контроля. Правительство РФ вправе установить особенности осуществления отдельных видов государственного контроля (надзора), в том числе в отношении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в части его деятельности и результатов такой деятельности, а также используемых производственных объектов, в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, за исключением осуществления контроля (надзора) за деятельностью субъектов экспериментального правового режима на финансовом рынке. Между тем, практика показала, что послабление контроля, например, в ОЭЗ, которые создавались в целях расширения производства конкурентоспособной экспортной продукции, вовсе не способствовало повышению эффективности использования этих зон, что выявила Счетная палата и проведенные анализы результатов их функционирования. Скорее наоборот. Был сделан вывод: ОЭЗ так и не стали двигателем российского производства и экспорта. На внешние рынки товары практически не выходят, а остаются на территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В 2013–2016 гг. наиболее востребованной резидентами таможенной процедурой был реимпорт – ввоз переработанной на территории ОЭЗ продукции в другие страны без уплаты таможенных пошлин. За этот период компании-резиденты ОЭЗ сэкономили на платежах, не поступивших в бюджет, свыше 27 млрд руб., и эта сумма не идет ни в какое сравнение с «достигнутыми результатами». Однако в 2017 г. после того, как под эту процедуру стали попадать только товары, полностью изготовленные из продукции ЕАЭС или оставшиеся в неизменном виде, произошел резкий спад деловой активности резидентов – ввоз продукции на территории ОЭЗ и вывоз товаров после переработки сократился более чем в 2 раза.

Тенденция ослабления контроля продолжается: расширение внутренних офшор, сохранение офшорного бизнеса в иностранных юрисдикциях, договоры об избежании двойного налогообложения с зарубежными странами, в результате которых Россия теряет огромные поступления в бюджет, налоговые и другие амнистии, ослабление контроля за выводом средств за рубеж и т. д. Исключение составил односторонний отказ России от договора с Нидерландами, хотя велика вероятность, что из нидерландской гавани российский бизнес перейдет в другие иностранные, то есть даже не во внутренние офшоры. При этом бюджет России исключительно мал по сравнению с бюджетами других стран, в том числе и некоторых стран, которые ни по запасам полезных ископаемых, ни по территории также не идут ни в какое сравнение с Россией. А ведь одна из ос-

новных причин невыполнения намеченных программ развития российского транспорта, помимо отсутствия должного контроля – недофинансирование, основа которого на практике – бюджетные средства. Понятно, что с таким контролем и бюджетом, вряд ли государство способно решить задачу крупномасштабной модернизации российской транспортной системы.

Российский транспорт остро нуждается в финансировании и целевом его использовании. Россия серьезно отстает от развитых стран, однако при этом, как отмечается в Транспортной стратегии, не выполнены планы работ по строительству новых федеральных автомобильных дорог, поддержанию в нормативном состоянии внутренних водных путей, реконструкции взлетно-посадочных полос, обновлению подвижного состава всех видов транспорта, кроме железнодорожного. Не достигнуты плановые объемы пассажирских перевозок на всех видах транспорта, кроме воздушного и пригородного железнодорожного, объемы экспорта и транзита, объемы контейнерных перевозок. Ограниченная пропускная способность железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам, особенно на Восточном полигоне.

Назовем лишь некоторые угрозы для транспортной отрасли страны, отмеченные в Транспортной стратегии. 64 % российского парка самолетов и 36 % вертолетного – зарубежного производства. В условиях западных санкций их ремонт, наличие комплектующих, закупка новых самолетов стало проблемой. В частности, уже не первый год компания «Ю-тейр» не может получить уже оплаченные российской стороной новые зарубежные самолеты. Созданный супер-джет, который рекламировался как величайшее достижение российского самолетостроения, герой России, летчик-испытатель Магомед Толбоев назвал коррупционным проектом. При этом созданный самолет в основном состоит из зарубежных комплектующих, и с ним уже произошел ряд аварийных происшествий. Наблюдаются проблемы критического износа аэродромной инфраструктуры России и в целом неудовлетворительного состояния основных фондов.

Уровень использования сети внутренних водных путей (ВВП) в России в 5–8 раз ниже, чем в развитых странах. На 1000 километрах протяженности ВВП с гарантированными габаритами грузооборот в 8 раз ниже уровня КНР. Доля пассажирских судов старше 20 лет – 86 %, грузовых – 94 %. По итогам 2020 г. протяженность ВВП с гарантированными габаритами лишь около 50 %. Все чаще перевозчики сталкиваются с невозможностью осуществлять речные перевозки из-за обмеления рек, чему, в том числе, способствует неконтролируемая добыча полезных ископаемых, в частности, песка в руслах рек. Доля внутреннего водного транспорта (ВВТ) в грузообороте по видам транспорта – 2 %, тогда как в КНР – 7 %, в ФРГ – 8 %. Многолетнее недофинансирование текущего содержания ВВП и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) привело к деградации инфраструктуры ВВТ, наличию узких мест, снижению качественных параметров и, как следствие, неэффективной работе флота. Нормативному уровню безопасности соответствуют лишь 42,5 % СГТС. Более 42 % СГТС старше 76 лет, возраст технического флота администраций ВВТ превышает 40 лет.

На конец 2019 г. 46 % морских судов под Государственным флагом Российской Федерации имели возраст свыше 30 лет. Отмечены дефицит глубоководных морских портов для обработки крупнотоннажных судов, отсутствие или недостаточная мощность в российских портах специализированных терминалов для перевалки ряда грузов – в настоящее время перевалка осуществляется через порты сопредельных государств; экологические проблемы в морских портах, осуществляющих перевалку «грязных» насыпных грузов открытым способом.

На автотранспорте в 1,5–2 раза выше уровень смертности в ДТП, чем за рубежом. До полутора раз выше уровень вредных выбросов. 75 % транспортных средств имеет возраст старше 15 лет и 80 % инфраструктуры наземного электротранспорта изношено.

В России отсутствует сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей. Значительная часть парка локомотивов находится за пределами назначенного срока службы и потребует замены до 2035 г. Недофинансирование – проблема, весьма актуальная для этого вида транспорта со всеми вытекающими последствиями не только для этого транспорта, но и для всей страны.

Из-за износа транспортной инфраструктуры, только 30 % инвестиций в нее направляется на строительство новых объектов, 70 % – на поддержание имеющихся, в мире этот показатель – около 50 %. Более 3,7 млн человек проживают более, чем в 2 часах езды от железнодорожной станции или аэропорта; более 4 млн человек – более, чем в 4 часах езды до среднего или более крупного населенного пункта. Около 28 тысяч населенных пунктов, в которых проживают более 12 млн человек, не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям. Остаются нерешенными вопросы приведения основных фондов в нормативное состояние.

Отмечается низкая транспортная подвижность, особенно за пределами крупных городов – в 2–4 раза ниже в сравнении с развитыми странами. Проблема остро стоит для территорий Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока, где велика роль воздушного транспорта как единственно доступного для перевозок. Уровень авиамобильности населения в 5–8 раз ниже, чем в странах с аналогичными условиями. Местные воздушные перевозки не развиты. Значительна региональная неравномерность развития транспортной сети.

Отдельно следует назвать проблему низкой экологичности российского транспорта и используемого топлива. Как отмечается в Транспортной стратегии, проблема связана с реализацией глобальной климатической повестки, ужесточением международного регулирования в области выбросов транспортными средствами парниковых газов, с переходом на другие виды топлива. Например, ужесточаются международные требования к бункерному топливу в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов и требованиями Международной морской организации.

С учетом значимости транспорта, существующих транспортных проблем, роль прокурорского надзора трудно переоценить. Представляется необходимым активизировать надзор за законностью новых НПА на транспорте, осуще-



ствлять мониторинг их применения, выяснять, не были ли упразднены прежде действовавшие НПА, необходимые для обеспечения безопасности на транспорте, проверять соответствие российской нормативно-правовой базы требованиям международных конвенций, прежде всего, регламентирующих вопросы безопасности движения и эксплуатации транспорта, транспортной (антитеррористической) и экологической безопасности. Необходимо каждый случай аварии и катастрофы на транспорте анализировать с проверкой достаточности новой нормативно-правовой базы для обеспечения безопасности.

Как известно, и ранее основной направленностью прокурорского надзора был надзор за исполнением законов контролирующими органами. В настоящее время это направление актуально как никогда. Необходимо, на наш взгляд, учитывая недостатки СУР в системе таможенных органов, осуществлять мониторинг применения СУР на транспорте, особенно в части обеспечения безопасности, реагировать на факты неиспользования СУР в необходимых случаях, отнесения к низкому профилю риска организаций, которые на самом деле нужно проверять. Следует выяснять, какой профиль риска был у организаций, допустивших аварийные происшествия на транспорте, обоснованно ли им был предоставлен соответствующий профиль, добиваться единообразного применения профилей рисков в разных регионах, построения СУР на транспорте на единых принципах.

Важно осуществлять мониторинг применения новелл законодательства о контрольно-надзорной деятельности, предупреждать средствами надзора ситуации, когда эффективный контроль заменен перепиской между контролерами и проверяемыми при непринятии мер к устранению нарушений, оценивать результативность дистанционного контроля. Нельзя не иметь в виду, что аварийные происшествия на транспорте нередко скрываются, как и соответствующая документация. Важно устанавливать, что предпринимается контролем на транспорте для реагирования на случаи сокрытия нарушений от учета.

В связи с ростом масштабов бюджетного финансирования программ развития транспорта, необходимо считать приоритетным направлением надзор за исполнением бюджетного законодательства, целевым использованием выделенных государством финансовых ресурсов, законодательства о закупках, о госконтрактах, концессионных соглашениях.

Выполнение государственных программ развития транспорта должно находиться под постоянным контролем прокуроров. Важно проверять в случае выявления нарушений с бюджетными средствами, были ли привлечены к ответственности виновные, возмещен ли государству причиненный ими ущерб, ставить при необходимости вопросы об усилении ответственности за нарушения с бюджетными средствами.

На наш взгляд, требуется расширение компетенции транспортных прокуроров. Так, в настоящее время осуществляется комплексное развитие транспортной сферы. Например, один из недостатков, тормозящих развитие портовой инфраструктуры – отсутствие автодорог к портам. Нужно, чтобы все виды транспорта, включая автотранспорт, были объектами надзора транспортных

прокуроров. В частности, это позволит транспортным прокурорам взаимодействовать с местными и региональными властями, что необходимо для эффективного надзора на транспорте, и в настоящее время отсутствие такого взаимодействия – один из факторов, снижающих эффективность надзора.

Необходимо выявлять недостатки нового законодательства о контроле на транспорте и уведомлять о них вышестоящие прокуратуры.

### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации, утверждено постановлением Правительства РФ от 29.06.2021 № 1051 // Гарант : офиц. сайт. URL: <https://base.garant.ru/401423380/> (дата обращения: 30.11.2021).

2. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта», утверждено постановлением Правительства РФ от 29.06.2021 № 1047 // Гарант : офиц. сайт. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202107010101> (дата обращения: 30.11.2021).

3. Методические рекомендации по обобщению и анализу правоприменительной практики контрольно-надзорной деятельности (приложение 4 к протоколу заседания подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы от 09.09.2016 № 7) // Гарант : офиц. сайт. URL: <https://base.garant.ru/71748768/> (дата обращения: 30.11.2021).

УДК 347.9(075.8)

**Иголина Надежда Александровна,**  
кандидат юридических наук,  
ведущий научный сотрудник отдела НИИ  
Университета прокуратуры Российской Федерации,  
г. Москва, Российская Федерация  
*igonadezhda@yandex.ru*

### **Прокурорская проверка соблюдения прав и свобод человека и гражданина. Новый взгляд**

*В статье автор обосновал потребность в дальнейшей научной проработке вопросов прокурорских проверок, необходимость выделения в них проверок по надзору за соблюдением прав и свобод человека и гражданина. Представлены авторские предложения по законодательной регламентации системы прокурорских проверок в отдельном Федеральном законе «О прокурорских проверках», предложена их классификация. Подробнее раскрыты правила*