
**О КОМПЬЮТЕРНОЙ ПРОГРАММЕ МОНИТОРИНГА
(ДИАГНОСТИРОВАНИЯ) ПРОЕКТОВ ПРАВОВЫХ
АКТОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

Автор статьи предлагает разработать и внедрить в юридическую практику компьютерную программу мониторинга (диагностирования) проектов нормативных правовых актов с целью их компоративного изложения, герменевтического толкования и нарративного формирования контента, регулирующего правоотношения в сфере железнодорожного законодательства.

Ключевые слова: железнодорожное законодательство; интегрированный модуль; компьютерная диагностическая программа; мониторинг; правовые механизмы.

УДК 347.463

Введение. Проведенный мониторинг действующих правовых актов, определяющих транспортную политику Республики Беларусь, правовое регулирование перевозки груза железнодорожным транспортом, несмотря на их определенную позитивную роль, выявили противоречивость ряда юридических норм, нарушения дисбаланса между перевозчиками груза и грузоотправителями, из чего следует вывод о необходимости создания правового корректирующего механизма, препятствующего таким явлениям на стадии подготовки проектов нормативных актов (далее – НПА).

Как считает профессор В. Г. Тихиня, «...правовые механизмы могут работать эффективно тогда, когда общественные отношения, подлежащие правовому регулированию, будут достаточно стабилизированные, обладающие полнотой их содержания, позитивно влияющие на поведение субъектов права» [1, с. 31].

Целью предложенных научных идей является создание искусственного интеллектуального механизма проведения экспертизы юридических актов, исключающего профессиональные издержки, лоббирующего диктат и ошибки человеческого фактора при нормотворческой деятельности. Это особенно актуально для правового регулирования перевозочной деятельности на единых путях сообщения стран ЕАЭС, формирующего общий правовой контент.

Основная часть. На практике из-за несоблюдения принятых правил правовые акты как основополагающая часть железнодорожного законодательства ЕАЭС нуждаются в защите от правовой неточности. Это может быть:

- принятие законов и подзаконных актов, не соответствующих сфере

Николай Николаевич АРТЮШЕНКО (marusia1976@mail.ru), кандидат юридических наук, доцент, доцент факультета права Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

обеспечения жизнедеятельности государства и общества, превышающих социально-экономические возможности и потребности государства (на практике правовыми актами устанавливались различные преференции, которые были неподъемными для экономики);

- правовые акты, содержащие ошибки, двусмысленное толкование, не единообразное применение, а также наличие в них алогичности и непоследовательности, нарушения субординационного порядка их принятия (взаимоисключающие нормы содержались в принятых актах, регулирующих, например, предпринимательскую деятельность);

- правовые нормы, которые преследуют интересы, лоббируемые одними субъектами правотворчества в ущерб другим;

- неквалифицированное правоприменение юридических норм либо игнорирование ими правоприменителями как государственными органами, так и иными субъектами права;

- отсутствие постоянного мониторинга уровня валидации правовых актов и обратной реакции исполнителей, соответствующей практике.

Об этом свидетельствует юридическая практика Республики Беларусь в первоначальный период ее суверенитета. Так, в конце 90-х гг. XX в. она оказалась в эпицентре кризиса национальной правовой системы в связи с прекращением действия законодательства бывшего СССР, отсутствием собственных нормативных правовых актов большинства сфер юридического воздействия, в том числе регулирующих железнодорожные перевозки, поспешности принятия отечественных законов и подзаконных актов.

Ранее было замечено А. И. Пешковым: «Масса парламентских актов, постановлений, решений представляют нечто хаотически громадное и хаотически нестройное. Нет ума, который мог бы разобраться в ней и привести в порядок, отделяя случайное от постоянного, потерявшего силу от действующего, существующего от несуществующего...» [2, с. 318].

Элементы этого кризиса продолжают до сих пор, в том числе из-за многовекторности принимаемых совместных законов (СНГ, ЕАЭС, Союзное государство Россия–Беларусь), они дают сбои во всей правовой системе. Таких примеров в сфере регулирования железнодорожной коммерческой деятельности, перераспределения рынка государственной и частной собственности достаточно.

В известной мере это привело к дисбалансу разноуровневого правового инструментария железнодорожных правоотношений. Так, принятый закон «О железнодорожном транспорте» противоречит Конституции и ст. 2 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) в части предоставления равного доступа к оказанию железнодорожных услуг субъектами хозяйствования частной формы собственности. Законом (ст. 17) в гражданский оборот введены понятия «договор перевозки грузов багажа», «договор проверки груза» и «договор оказания услуг железнодорожной инфраструктурой», «проводник железнодорожного груза», отсутствующие в понятийном аппарате ГК. В ст. 1 Закона используются следующие определения: «владелец инфраструктуры», «оператор инфраструктуры», «предприятие», «отделение железной дороги», «контрагент», заключающие договор перевозки груза, что не соответствует определениям «юридическое лицо» (ст. 44 ГК) и «перевозчик» (ст. 739 ГК).

Для предотвращения подобного в железнодорожном законодательстве предлагается создать компьютерную программу правового мониторинга (диагностирования) проектов НПА, которая должна быть многоуровневой и содержать:

-
- интегрированный модуль национального законодательства и международного права;
 - правовое конституционное поле;
 - требования структурного, сущностного и субординационного характера, содержащиеся в законе «О нормативных правовых актах Республики Беларусь»;
 - комментарий к юридическим нормам отраслевых кодексов и законов;
 - общепринятое грамматическое толкование и соответствующее юридической технике и профессиональной терминологии.

Кроме этого, компьютерная программа в перспективе обеспечит гармонизацию, учет национальных особенностей и электронный контроль за точным исполнением юридических актов, принимаемых в ЕАЭС, так как уже существует ряд разногласий между этими странами. В частности, по взаиморасчетам за железнодорожные перевозки, по проведению таможенного досмотра.

Правовой мониторинг рассматривается и как часть законодательства, и как средство достижения поставленных целей принятыми актами, и как контроль точности и содержания норм, позволяющий выявлять недостатки нормотворческой и правоприменительной деятельности участников права.

В настоящее время нет универсального способа мониторинговой оценки, отвечающей функциональной роли законов с точки зрения идеального прогнозирования правоприменения, особенно в такой многогранной и комбинированной сфере, как железнодорожные правоотношения. В этом контексте близки к совершенству мониторинговые мероприятия Российского Центра правовых исследований, Узбекистанского Института мониторинга действующего законодательства, где этот процесс установлен на уровне закона. В мировой практике активно внедряются программные методы проведения мониторинга в различных сферах (экологический, логистический мониторинг, мониторинг качества и безопасности работ и услуг при перевозках).

Изучением проблем, связанных с публичным мониторингом принятых нормативных актов на базе искусственного интеллекта, занимаются известные российские ученые М. И. Ананьева, Д. А. Девяткин, М. В. Кобозева, И. В. Смирнов, Д. В. Пашенцев, М. В. Залоило, Н. Н. Черногор, а также белорусские исследователи А. М. Браусов, А. А. Парфенчик, В. А. Шаршун. В частности, В. А. Шаршун предложил использовать искусственный интеллект в нормотворческой деятельности с применением цифровых платформ [3]. Это позволяет обнаружить определенные несоответствия, возможные при механической экспертизе проектов законов специалистами. Однако в процессе разработки и принятия правовых актов он носит фрагментарный характер. К примеру, в правовой программе «КонсультантПлюс» с Модулем Правовой анализ проводится электронная экспертная оценка по выявлению ошибок, противоречащих лишь действующему законодательству и принятым правовым решениям.

Программный мониторинг может достигнуть желаемого результата, если к его проведению привлечь интеллектуальный потенциал в сочетании с техническими, технологическими, экономическими, социальными и юридическими направлениями, регулирующими полиправоотношения.

Таким мониторинговым пространством является железнодорожная деятельность, обладающая перспективным теоретическим и практическим контентом (соблюдение, исполнение, применение, толкование права на основе компьютерной оценки). Сформулируем этот феномен на теоретико-правовом

уровне: «Компьютерно-программный мониторинг юридического контента — это наиболее объективная и точная оценка прогнозируемого и действующего законодательства, достигающего поставленные им цели, нивелирующего их с учетом современных тенденций развития общественных отношений» Это в свою очередь должно стать основанием подготовки юристов-аналитиков.

Целями такой программы являются:

- обеспечение эффективного и точного мониторинга (диагностирования) правовых проектов для выявления возможных проблем, несоответствий и ошибок по сравнению с действующими основополагающими юридическими актами, что позволяет провести реновацию правовой базы, улучшить качество и стабильность регулируемой сферы общественного производства и социальной жизни;

- повышение уровня и качества правотворчества и правовой работы, соблюдение норм и стандартов в области железнодорожного транспорта в условиях интенсификации, диверсификации и интеграции всего экономического блока, соответствующего современным требованиям и юридической практике;

- создание прозрачности правоприменения исполнителями и потребителями железнодорожных услуг, перехода к цифровым технологиям информационно-правового контента, обеспечивающих оперативный поиск необходимых норм и дефиниций;

- установление функциональных возможностей проведения компьютерного программного мониторинга (диагностирования) проектов правовых актов посредством искусственного интеллекта.

Задачами являются:

- анализ и верификация структуры, логики, соответствия нормативных документов сфере регулирования, которые позволяют обнаружить правовые, орфографические, логические ошибки, пропущенные разделы, статьи и пункты, несоответствия между основополагающими нормативными актами и уже принятыми правилами;

- сравнение и валидация их с юридической практикой на современном этапе, определение критериев новизны и оптимизации железнодорожного законодательства;

- обнаружение терминологических и технологических ошибок, определяющих профессиональную деятельность на железнодорожном транспорте регионального и международного сообщения, предоставление рекомендаций и предложений по совершенствованию юридических норм, регулирующих перевозку груза;

- создание на длительную перспективу легитимного интеллектуального и защитного норматива законодательной базы железной дороги и ожиданий пользователей железнодорожных услуг;

- выяснение интеграционного соотношения функционала железнодорожного транспорта с сопутствующими сферами деятельности, техническое регулирование, проектирование и строительство объектов железной дороги, таможенные отношения, обеспечение безопасности перевозок и культуры обслуживания;

- повышение эффективности автоматизации цифровой диагностики, централизации и стандартизации необходимой мониторинговой базы, систематизации полученных результатов, позволяющих ускорить процессы перевозки, проверки юридических актов;

- использование результатов мониторинга (диагностирования) для дальнейшего внесения изменений и дополнений в последующие разрабатываемые проекты правовых актов.

Все это позволяет достигнуть следующего:

- исключить принятие незрелых актов, регулирующих железнодорожные правоотношения;
- обеспечить переход от обычной информационно-правовой практики к цифровым технологиям, поиск необходимых правовых дефиниций, сокращающих административные процедуры;
- создать объективность правоприменительной практики для потребителей железнодорожных услуг, обеспечить права и гарантии их защиты;
- осуществить аналитическую оценку позитивности предлагаемых новых норм.

Основным программным обеспечением создания такой программы является соответствующая правовая база. Это Конституция Республики Беларусь, Гражданский кодекс, законы «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», «Об основах транспортной деятельности», программа социально-экономического развития Республики Беларусь, филологическая грамотность.

Определяющим объектом мониторинга должны стать закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», Устав железной дороги общего пользования.

Предлагаемый способ правотворчества обеспечит ввод юридических актов на практике с помощью искусственного интеллекта.

К этому следует добавить высказывание профессора Д. М. Демичева: «юридический стиль должен быть лаконичным, точным, императивным, в акте не допустимы пожелания и призывы» [4, с. 397].

Автор предлагает следующий алгоритм проведения мониторинга (диагностирования) [5]:

Шингл № 1. Сбор и обработка исходных данных, необходимых для сопоставления с действующим законодательством, регулирующих перевозку железнодорожного груза посредством скачивания с официальных веб-сайтов актуализированных правовых актов. А именно:

- Конвенция ООН О договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), 1956 г.;
- Конвенция ООН О международных смешанных перевозках грузов, 1980 г.;
- Бернская конвенция О железнодорожных перевозках грузов (СІМ), 1961 г.;
- Конституция Республики Беларусь, 1994 г.;
- закон Республики Беларусь «О нормативных правовых актах», 2018 г.;
- Указ Президента Республики Беларусь от 29 июля 2021 г. № 292 «Об утверждении программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021--2025 годы»;
- комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь, 2005 г.;
- закон Республики Беларусь №140-З «Об основах транспортной деятельности», 1998 г.;
- Концепция развития транспортной отрасли Республики Беларусь на период до 2025 года;
- Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников Содружества Независимых Государств, 1916 г.;
- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, 1951 г.;
- закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», 1999 г.;

-
- закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», 2006 г.;
 - закон Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов», 2001 г.;
 - постановление Совета министров Республики Беларусь № 1196 «Об утверждении устава железнодорожного транспорта общего пользования», 1999 г.;
 - постановление Совета Министров Республики Беларусь № 19 «Об утверждении Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога», 2009 г.;
 - постановление межпарламентской ассамблеи государств – участников СНГ № 38-15 «О модельном законе о железнодорожном транспорте», 2012 г.;
 - постановление межпарламентской ассамблеи государств – участников СНГ № 13-5 «О модельном законодательном акте «Устав железных дорог»;
 - постановление Совета Министров Республики Беларусь № 1397 «О некоторых вопросах порядка перемещения отдельных видов товаров через государственную границу Республики Беларусь», 2008 г.;
 - постановление Совета Министров Республики Беларусь № 12 «Об утверждении правил перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования», 2009 г.;
 - постановление межпарламентской ассамблеи Евразийского Экономического Сообщества «О рекомендациях по гармонизации законодательства государств – членов ЕврАзЭС в сфере правового регулирования перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом», 2011 г.;
 - Указ Президента Республики Беларусь № 202 «О мерах по развитию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом», 2012 г.;
 - Словарь современных экономических и правовых терминов под редакцией В. Н. Шимова, В. С. Каменкова, 1997г.

Для тестирования могут быть использованы и другие источники в зависимости от содержания предлагаемых проектов.

Шингл № 2:

- анализ и сравнение правовых актов посредством их систематизации, оценки содержания и параметров на предмет соответствия структуры статей, разделов и пунктов проектов установленным стандартам, юридической технике и субординации их юридической силе;
- определение их сходства и различия с действующими базовыми нормативными актами;
- интеграция с другими системами, смежными законодательными актами и выявление несоответствия между ними.

Шингл № 3:

- филологический, терминологический и логический анализ текста проекта правового акта с целью выявления синтаксических, орфографических и смысловых ошибок, соответствия содержания профессиональной терминологии и международному языку;
- корректирование и обновление содержания проектов правовых актов, доступных грамотному правоприменению, единообразному пониманию и идентификации;
- акцентирование на закономерностях, кластерной и эмоциональной окраске формирования текста для моделирования правоприменительной практики в различных вариациях.

Шингл № 4:

- составление отчета о выявленных неточностях проекта правовых актов для выработки рекомендаций по актуализации и исправлению недостатков в проектируемых юридических нормах и упреждения повторения ошибок в будущем.

Шингл № 5:

- документирование полученных результатов мониторинга для дальнейшей генерации, архивирования и хранения;

- создание защитных мер обеспечения безопасности юридического контента, продолжение научных исследований, развитие теоретического и практического изучения, создания резервного фонда юридического арсенала.

Ожидаемый результат использования программ компьютерного мониторинга (диагностирования). Для проверки проектов правовых актов имеются положительные аспекты, гарантирующие уникальность и точность дефиниции:

- проверка документов. Обеспечивает гарантию их уникальности и оригинальности. Это важно для предотвращения конфликтности в праве и обеспечения защиты интеллектуальной собственности;

- повышение доверия. Проверка документов при помощи интеллектуального инструментария помогает убедить заинтересованные стороны в их прозрачности и соответствии стандартам;

- контроль качества контента. Использование диагностики позволяет контролировать качество контента проектов правовых актов, выявлять несоответствия или неясности, которые могут быть скрыты без такой проверки;

- обнаружение ошибок и опечаток в тексте. Встроенные инструменты, которые могут помочь обнаружить ошибки, опечатки или структурные неточности в тексте документов, что способствует повышению их грамотности, качеству и профессиональной компетенции;

- эффективная работа с большим объемом документов. При работе с большим объемом официальных документов проверка может значительно ускорить диагностический процесс в автоматическом цифровом режиме;

- удобство при разработке проектов правовых актов. Повышает удобство эффективность и прочность работы сотрудников в этой сфере, избавляет от рутинной работы, для чего необходимо осуществлять подготовку юристов-аналитиков (программистов).

Могут существовать также негативные аспекты, например, обеспечение конфиденциальности данных проектов правовых актов, т.е. проекты могут содержать закрытую информацию, которая не должна быть доступной посторонним до официального принятия юридического акта.

Заключение. Таким образом, обосновываются вывод и предложения по результатам теоретического анализа, исследования генезиса железнодорожного законодательства Республики Беларусь и доказано, что научный контент существующей нормативной базы, регулирующий перевозку груза железнодорожным транспортом, не в полной мере соответствует содержанию установленных законом «О нормативных правовых актах Республики Беларусь» по разработке и принятию юридических актов, нарушает компаративные определения, субординационные взаимоотношения, не обеспечивает максимальную консолидацию теоретического и правового арсенала, который нередко содержит громоздкие смысловые конструкции, диаметрально противоположные положения. Порой в законах отсутствует

единообразии, на что неоднократно указывалось Коллегией Министерства юстиции Республики Беларусь, для чего необходимо использовать компьютерно-программный мониторинг, так как «законодательство всегда требует оперативной инвентаризации и реновации ранее принятых юридических норм... адаптации их к современным условиям» [6, с. 43].

Литература и электронные публикации

1. *Тихиня, В. Г.* Право Беларуси в условиях инновационного развития общества: состояние и перспективы / В. Г. Тихиня // Юстыцыя Беларусі. — 2012. — № 1. — С. 31–34.

Tikhinya, V. G. Pravo Belarusi v usloviyakh innovatsionnogo razvitiya obshchestva: sostoyanie i perspektivy [Belarusian Law in the Context of Innovative Development of Society: Status and Prospects] / V. G. Tikhinya // Yustytsyya Belarusi. — 2012. — № 1. — P. 31–34.

2. *Побирченко, И. Г.* Хозяйственная юрисдикция: общее учение / И. Г. Побирченко. — Киев : М-во внутрен. дел У ССР, 1973. — 252 с.

Pobirchenko, I. G. Khozyajstvennaya yurisdiksiya: obshchee uchenie [Commercial Jurisdiction: General Doctrine] / I. G. Pobirchenko. — Kiev : M-vo vnutren. del U SSR, 1973. — 252 p.

3. *Шаршун, В. А.* Публичное обсуждение проектов правовых актов как форма участия граждан в нормотворческом процессе / В. А. Шаршун // Pravo.by. — 2021. — № 5. — С. 141–148.

Sharshun, V. A. Publichnoe obsuzhdenie proektov pravovykh aktov kak forma uchastiya grazhdan v normotvorcheskom protsesse [Public discussion of draft legal acts as a form of citizen participation in the law-making process] / V. A. Sharshun // pravo.by. — 2021. — N 5. — P. 141–148.

4. *Демичев, Д. М.* Общая теория права : учеб. пособие / Д. М. Демичев, А.Н. Бочков. — Минск : Вышш. шк., 2022. — 480 с.

Demichev, D. M. Obshchaya teoriya prava : ucheb. posobie [General theory of law] / D. M. Demichev, A.N. Bochkov. — Minsk : Vyssh. shk., 2022. — 480 p.

5. Мониторинг. — URL: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/infrastructure/information_technologies.

6. *Артюшенко, Н. Н.* Правовой инструментарий обеспечения перевозки железнодорожных грузов: современные подходы и перспективы / Н. Н. Артюшенко. — Минск : Право и экономика, 2018. — 324 с.

Artyushenko, N. N. Pravovoj instrumentarij obespecheniya perevozki zheleznodorozhnykh грузов: sovremennye podkhody i perspektivy [Legal instruments for ensuring the transportation of railway freight: modern approaches and prospects] / N. N. Artyushenko. — Minsk : Pravo i ekonomika, 2018. — 324 p.

MIKALAI ARTSIUSHENKA

**ABOUT THE COMPUTER PROGRAM
FOR MONITORING (DIAGNOSING) DRAFT LEGAL
ACTS REGULATING RAILWAY LEGISLATION**

Author affiliation. *Mikalai ARTSIUSHENKA* (marusia1976@mail.ru),
Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).

Abstract. The author of the article proposes to develop and implement into legal practice a computer program for monitoring (diagnosis) of draft regulatory legal acts for the purpose of their comparative presentation, hermeneutical interpretation and narrative formation of content regulating legal relations in the field of railway legislation.

Keywords: railway legislation; integrated module; computer diagnostic program; monitoring; legal mechanisms.

UDC 347.463

*Статья поступила
в редакцию 08.12.2025 г.*

Ж. В. ПОПУЧЕЕВА

**РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЖИЛЬЕМ
ДЕТЕЙ-СИРОТ И ДЕТЕЙ, ОСТАВШИХСЯ
БЕЗ ПОПЕЧЕНИЯ РОДИТЕЛЕЙ**

В Республике Беларусь большое внимание уделяется обеспечению жильем такой категории лиц, как дети-сироты и дети, оставшиеся без попечения родителей, а также лиц, относящихся к детям-сиротам и детям, оставшимся без попечения родителей. На законодательном уровне закреплено право данной категории граждан на получение жилых помещений социального пользования по достижении совершеннолетия, но на практике данные нормы не всегда успешно реализуются. Это и обуславливает важность и актуальность исследования в данной сфере. В статье рассматриваются правовые основы

Жанна Валерьевна ПОПУЧЕЕВА (zha982@yandex.ru), аспирант кафедры гражданско-правовых дисциплин Белорусского государственного экономического университета, управляющий делами Логойского райисполкома (г. Логойск, Беларусь).

Веснік Беларускага дзяржаўнага эканамічнага ўніверсітэта