ISSN 2223-4047

ВЕСТНИК

МАГИСТРАТУРЫ

5-7, 2019

научный журнал

ВЕСТНИК МАГИСТРАТУРЫ

5-7 (92) 2019

Научный журнал

издается с сентября 2011 года

Учредитель:

ООО «Коллоквиум»

Полное или частичное воспроизведение материалов, содержащихся в настоящем издании, допускается только с письменного разрешения редакции.

Адрес редакции:
424002, Россия,
Республика Марий Эл,
г. Йошкар-Ола,
ул. Первомайская, 136 «А».
тел. 8 (8362) 65 – 44-01.
e-mail: magisterjourn@gmail.com.
http: // www.magisterjournal.ru.
Редактор: Е. А. Мурзина
Дизайн обложки: Студия PROekT
Перевод на английский язык
Е. А. Мурзина

Распространяется бесплатно.
Дата выхода: 15.05.2019.

ООО «Коллоквиум»
424002, Россия,
Республика Марий Эл,
г. Йошкар-Ола,
ул. Первомайская, 136 «А».

Главный редактор Е. А. Мурзина

Редакционная коллегия:

Е. А. Мурзина, канд. экон. наук, доцент (главный редактор).

А. В. Бурков, д-р. экон. наук, доцент (г. Йошкар-Ола).
В. В. Носов, д-р. экон. наук. профессор (г. Москва)
В. А. Карачинов, д-р. техн. наук, профессор (г. Великий Новгород)
Н. М. Насыбуллина, д-р. фарм. наук, профессор (г. Казань)
Р. В. Бисалиев, д-р. мед. наук, доцент (г. Астрахань)
В. С. Макеева, д-р. педаг. наук, профессор (г. Орел)
Н. Н. Сентябрев, д-р. биолог. наук, профессор (г. Волгоград)
И. В. Корнилова, д-р. истор. наук, доцент (г. Елабуга)
А. А. Чубур, канд. истор наук, профессор (г. Брянск).
М. Г. Церцвадзе, канд. филол. наук, профессор (г. Кутаиси).
Н. В. Мирошниченко, канд. экон. наук, доцент (г.Саратов)
Н. В. Бекузарова, канд. педаг. наук, доцент (г. Красноярск)
К. В. Бугаев, канд. юрид. наук, доцент (г. Омск)
Ю. С. Гайдученко, канд. ветеринарных.наук (г. Омск)
А. В. Марьина, канд. экон. наук, доцент (г. Уфа)
М. Б. Удалов, канд. биолог.наук, науч.сотр. (г. Уфа)
Л. А. Ильина, канд. экон. наук. (г. Самара)
А. Г. Пастухов, канд. филол. наук, доцент, (г.Орел)
А. А. Рыбанов, канд. техн. наук, доцент (г. Волжский)
В. Ю. Сапьянов, канд. техн. наук, доцент (г. Саратов)
О. В. Раецкая, канд. педаг. наук, преподаватель(г. Сызрань)
А. И. Мосалёв, канд. экон. наук, доцент (г. Муром)
С. Ю. Бузоверов, канд. с-хоз. наук, доцент (г. Барнаул)

© ООО «Коллоквиум», 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

4 ***Амири А.Э.***
Обычное право и закон

6 ***Брик В.И., Савинкина А.Р.***
Римский брак и его виды. условия вступления в брак. способы прекращения брака

8 ***Быкадорова Е.С., Веденеева П.Н.***
Защита права собственности

10 ***Ванян С.И., Чулкова В.С.***
Кодификация Римского права: причины и эволюция

12 ***Виниченко Д.В., Андреевская Д.А.***
Понятие, система и предмет регулирования Римского частного права

14 ***Вольская А.И., Руденко В.Е.***
Понятие реальных договоров. Договор займа и его правовые признаки

16 ***Мнацаканян А.А., Беняминов Г.В.***
Понятие и виды источников Римского права и их характеристика. Рецепция Римского частного права

18 ***Нурджанян А.Э., Попандопуло Ф.Г.***
Понятие и виды исков

20 ***Онипко С.А., Кесян А.Э.***
Понятия и виды договора. Заключение договоров

22 ***Онищенко Н.С., Мужиковский Д.С.***
Опека и попечительство

24 ***Павлюк Д.А., Волошина В.О.***
Понятие и порядок заключения договора в Римском частном праве

26 ***Чумак А.А., Калашникова С.С.***
Периодизация Римского права: понятие, значение и характеристика периодов

28 ***Шелегова Е.О., Паскаянц С.С.***
Наследование по закону

30 ***Ших А.К., Шарко Ю.И.***
Наследование по завещанию

32 ***Евченко А.С.***
Доступность пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа

34 ***Евченко А.С.***
Повышение доступности транспортных услуг для населения

36 ***Евченко А.С.***
Проблемы повышения доступности транспортных услуг для населения

38 ***Евченко А.С.***
Основные задачи планирования развития пассажирских перевозок

40 ***Филин М.А.***
Актуальные вопросы развития государственного управления на транспорте в России

42 ***Филин М.А.***
Сущность государственной политики в области управления транспортным комплексом

44 ***Филин М.А.***
Административно-правовая характеристика системы управления транспортным комплексом в России

46 ***Филин М.А.***
Система государственного управления транспортом в России

48 ***Гулая А.Е.***
Характеристика транспортных вузов России

50 ***Гулая А.Е.***
Компетенция транспортных вузов России

52 ***Дубровин А.А.***
Административные процедуры государственного управления транспортом

54 ***Дубровин А.А.***
Понятие и особенности государственного управления транспортом

56 ***Дубровин А.А.***
Организационно-правовая система государственного управления в области транспорта

58 ***Дубровин А.А.***
Особенности деятельности органов государственного управления транспортом

60 ***Кононенко К.А.***
Понятие административно-правового статуса вуза

62 ***Кононенко К.А.***
Структура административно-правового статуса вуза

64 ***Кутало Я.Д.***
Проблемы законодательного обеспечения транспортной инфраструктуры в России
66 ***Кутало Я.Д.***
Административно-правовая характеристика транспортной инфраструктуры в России
68 ***Лисицкий И.В.***
Контроль и надзор на морском и внутреннем водном транспорте
70 ***Лисицкий И.В.***
Правовое регулирование управления государственного надзора на морском и внутреннем водном транспорте в России
72 ***Лисицкий И.В.***
Проблемы правового регулирования государственного технического надзора в РФ
74 ***Лисицкий И.В.***
Технический надзор за судами и судовые документы
76 ***Мартиросян Л.Э., Аветисян С.Х.***
Правовое регулирование управления морскими портами
78 ***Мартиросян Л.Э., Аветисян С.Х.***
Особенности правового регулирования управления морскими портами
80 ***Меринов Л.И.***
Подходы к определению понятия «транспортная инфраструктура»
82 ***Меринов Л.И.***
Особенности функционирования транспортной системы России
84 ***Меринов Л.И.***
Проблемы функционирования транспортной системы России
86 ***Меринов Л.И.***
Административно-правовая характеристика транспортной инфраструктуры в России
88 ***Параскевов П.Н.***
Права и обязанности как основа правового статуса государственного служащего
90 ***Параскевов П.Н.***
Поощрение как форма стимулирования государственных служащих
92 ***Параскевов П.Н.***
Юридическая ответственность государственных служащих
94 ***Параскевов П.Н.***
Правовое положение государственных служащих
96 ***Пидиморга К.А.***
Предупреждение насильственной преступности
98 ***Егорова Е.А.***
Особенности насильственной преступности
100 ***Артеменко О.С.***
Понятие и сущность насильственной преступности
102 ***Битаров А.С.***
Понятие и сущность профессиональной преступности

ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
104 ***Лебедкин А.С.***
Проблемы в области реализации государственной политики по подготовке спортивного резерва в Челябинской области

109 *Информация для авторов*

ЮРИДИЧЕСКИЕ ***НАУКИ***

УДК 340

А.Э. Амири

ОБЫЧНОЕ ПРАВО И ЗАКОН

В статье рассматривается особенности обычного права и закона.

Ключевые слова: *обычай, обычное право, закон, публичный закон.*

Высшее свое выражение юридические нормы находят в законе, но наряду с законом в правовой жизни общества участвуют и применяются нормы обычного права. Писаное право – это закон и другие нормы, исходящие от органов власти и зафиксированные ими в определенной редакции. Неписаное право – это нормы, складывающиеся в практике. Если такие сложившиеся на практике правила поведения людей не получают признания и защиты от государственной власти, они остаются простыми обычаями.

Для обычного права не характерна выраженность его требований в скрупулезно точных постановлениях. Поэтому нормы, вытекающие из обычного права, – особые по содержа-нию и по характеру; главным образом это принципиальные пред-писания границ или типа дозволенного правового поведения. За-кономерно вставал вопрос о критериях допустимости и примени-мости такой регуляции при помощи обычного права, и римская юридическая традиция выработала определенные указания по этому поводу.

Обычаи (mores) могут играть двоякую роль: во-первых, они заменяют указания других, более определенных источников пра-ва, прежде всего законов; во-вторых, обычаи свидетельствуют о способе применения законов и других источников права в юриди-ческой практике – и это второе значение обычаев не исчезает да-же при полном переходе к чисто государственному нормирова-нию права. Само формирование обычаев является результатом их неоднократного применения, при котором правило приобретает типовой характер, и если оно признано государством, то превращается в норму, обязательную для применения и на будущее время. Наличие общепризнанного стандарта поведения ограничивает произвол отдельных лиц и обеспечивает независимость участников правового общения от таких случайных обстоятельств, как физическая сила или хитрость партнера, ставя всех в равное положение. Обычное право представляет собой древнейшую форму образования римского права. Нормы обычного права обозначаются в РП терминами: mores majorum – обычаи предков; usus – обычная практика; commentarii pontificum – обычаи, сложившиеся в практике жрецов; commentarii magistratuum – обычаи, сложившиеся в практике магистров; commetudo – обычай (в императорский период).

В течение долгого времени писаных законов почти не было. При неразвитости хозяйственного оборота и всей общественной и государственной жизни можно было обходиться обычным правом. Даже Законы XII Таблиц по преимуществу были кодификацией обычаев. Да и само издание закона как общей

© Амири А.Э., 2019.

нормы представляло большие трудности. Первоначально преемственность правовой традиции обеспечивалась жрецами понтификами, которые обеспечивали хранение обычаев предков (mores maiorum). Точная передача установленного порядка означала постоянное установление соответствия этих правил новым требованиям и их соответствующую интерпретацию. В поздний период не только понтифики, но и светские юристы ссылались на авторитет обычая, если решение, которое они поддерживали, не могло быть выведено из закона. Римляне относили понятие “mores maiorum” к нормам, которые не были закреплены в Законах XII Таблиц. Многие из них, претерпев существенную интерпретацию, стали восприниматься как одна из составляющих jus civile. Дальнейшее развитие права приводит к тому, что “mores maiorum” начинают терять значение обычного права и рассматриваются как моральная основа права (jus). С I в. до н. э. для обозначения правовой новеллы начинает использоваться термин – обычай “consuetude”. Цицерон указывал: “То же, что является неписаным и появляется или по обычаю или в результате соглашений между людьми и как бы со всеобщего одобрения – это соблюдается столь же строго, как наши права и законы, как бы предписанное естественным правом”.

Для своего признания в качестве правового требования, т.е. дающего основание для защиты судом, обычай должен отвечать некоторым дополнительным критериям: 1. Он должен выражать продолжительную правовую практику, во всяком случае в пределах жизни более одного поколения;2. Он должен выражать однообразную практику – причем безразлично, действия или бездействия; 3. Он должен воплощать неотложную и разумную потребность в правовом именно регулировании ситуации, т.е. далеко не все обыкновения даже коммерческого оборота могут составить правовое требование обычая, разные принятые формы отчетности, обычаи делать подарки и т.п. Специфику правового применения обычая составляло то, что ссы-лающийся на обычай должен сам доказывать факт его наличия, обычай не презюмировался в суде, а доказывался. Важную особенность римского правового обычая составила, особенно в классическом праве, неразрывность понимания обы-чая с нравами. В силу этого обычай носил черты религиоз-ного правила, опирающегося на авторитет жреческого толкова-ния. В императорский период к обычному праву установилось негативное отношение. Это связано с тем, что образование единого обычного права на огромной территории было невозможно, а местное обычное право не соответствовало централистским устремлениям императорской власти. Что касается вопроса об отношении закона к обычному праву, то в литературе наблюдается два противоположных течения. Немецкие юристы, следуя за учителями исторической школы (Савиньи, Пухта), отстаивают полную самостоятельность положений обычного права, вполне равносильную закону, и допускают существование этого права даже на высших ступенях государственного развития. Французские юристы, напротив, придают обычному праву второстепенное значение и считают широкое развитие его признаком отсталости государства. Это вполне справедливо. Обычное право в большинстве случаев отличается неясностями и противоречиями. По справедливому замечанию проф. Петражицкого, закон всегда смотрит вперед, в светлую даль будущего, обычай – назад, в сумраки прошлого. Кроме того, закон обладает большей обязательной силой сравнительно с обычаем.

В республиканский период законы исходили от Народного собрания и назывались leges. Народ (populus) при этом понимался как суверенный коллектив (civitas). Всеобщность творца (populus) и адресата (cives) определяют универсальный характер принимаемой нормы. Согласно определению римского юриста Папиниана, законы устанавливаются всем гражданским коллективом и для всех граждан. Являясь результатом взаимного согласия среди граждан, законы обеспечивали определенность права и исключали произвол как правителей, так и отдельных граждан. Так, принятие Законов XII Таблиц означало сведение в единую систему всех действовавших правил и возведение их в ранг закона. В дальнейшем Законы XII Таблиц воспринимались как основной законодательный акт, на котором базируется римская национальная правовая система. Наряду с законами, принятыми Народным собранием, с III в. до н. э. общеобязательную силу получают решения Плебейских собраний – плебисциты (plebiscitum). Они отличались от leges populi лишь по форме принятия, при этом совпадая по всем существенным характеристикам. В республиканский период законов издавалось немного. В силу консерватизма, присущего римскому праву, гораздо большее распространение получили такие специфические римские формы правообразования, как эдикты судебных магистратов и деятельность юристов. Помимо Законов XII Таблиц, большое значение для цивильного права имели: – Закон Петелия (lex Poetelia), отменивший в IV в. до н. э. продажу в рабство и убийство должника, не заплатившего долг; – Закон Аквилия (lex Aqvilia), установивший в III в. до н. э. ответственность за уничтожение и повреждение чужих вещей; – Закон Фальцидия (lex Falcidia), установивший в I в. до н. э. ограничение завещательных отказов и др. На всём протяжении римской правовой истории Законы XII таблиц остаются основным законодательным актом, так что на них часто ссылаются просто как на “leges”, без специального уточнения.

АМИРИ АЛИНА ЭМИЛЬЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

В.И. Брик, А.Р. Савинкина

РИМСКИЙ БРАК И ЕГО ВИДЫ. УСЛОВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ В БРАК. СПОСОБЫ ПРЕКРАЩЕНИЯ БРАКА

В данной теме раскрывается актуальная тема современности, которая находит свое отражение, в древнем Риме Основные понятия, толкования терминов и исторические факты, отмечены и изучены. Выделены особенности брачных отношений в римском праве.

Ключевые слова: *римское право, брак, власть, конкубинат, обряд, подчинение, рабство, закон, Закон XII Таблиц.*

В современном мире, брак между мужчиной и женщиной, является счастливым событием, и обоюдным решением вступить в законный союз для создания семьи. Где у мужчины и женщины в браке есть равные права и обязанности. Обращаясь к истории, и изучая истоки создания семейного института, можно отметь какой путь в изменение прошли данные правоотношения. Согласно римскому праву брак определялся как "законосообразное полное соединение мужчины и женщины для взаимной общности жизни", то есть брак понимался как полная власть мужа над женой, влекущая "домашнее подчинение" и "домашнюю принадлежность жены".

Брак-это союз мужа и жены, общность всей жизни, единение божественного и человеческого. Данное определение не соответствовало реальному положению вещей, так как даже в классическую эпоху правоспособность женщины была гораздо ограниченней, чем у мужчины.

Римское право различало три вида брака:

1. брак с властью мужа «кум манну» (жена поступала под власть мужа или домовладыки, если муж сам был подвластным);

2. брак без власти мужа ("сине ману" – жена оставалась подвластной прежнему домовладыке либо была самостоятельным лицом).

3. конкубинат (сожительство)

Брак "сине ману" следовало возобновлять ежегодно. Если жена в течение года прожила в доме мужа, то она автоматически попадала под власть мужа. Поэтому, чтобы избежать этого, она должна была не менее трех ночей в году проводить вне дома - давность таким образом прерывалась.

Виды брака различались между собой по формальным основаниям порядок заключения, расторжения и т. д. и по существу разный объем правоспособности жены. От брака "сине ману" следует отличать конкубинат. Конкубинат в Древнем Риме – это дозволенное законом постоянное сожительство мужчины и женщины. В отличие от конкубината брак заключался с намерением создать семью и воспитать детей. Конкубинат - это особая форма разрешённого римским законом сожительства мужчины и женщины. Конкубинат существовал наряду с легальным римским браком, но, по сути, браком не являлся, поскольку было нарушено несколько условий брачного союза, возможного в обществе: 1) конкубинат не скреплялся необходимыми формальностями; 2) он мог заключаться между римлянином и женщиной любого положения; 3) существовал параллельно законному браку и одновременно с ним; 4) при конкубинате женщина не попадала под безраздельную власть мужа; 5) женщина не получала социального статуса мужа; 6) дети, родившиеся в конкубинате, не подлежали отцовской власти и, соответственно, не получали никаких прав. Конкубинат в Риме был своего рода формой гражданского брака.

Римское право выдвигало следующие условия для вступления в брак:

1. согласие лиц, вступающих в брак;

2. разрешение домовладыки (если домовладыка безосновательно отказывал в браке, то его можно было принудить через магистрат);

3. достижение брачного возраста: для мужчин - 14 лет, а для женщин -12 лет;

4. вступавшие в брак не должны состоять в другом, не прекращенном браке;

5. каждый из брачующихся должен иметь право вступать в законный брак (поэтому, например, римлянин не мог заключить брак с чужеземкой). В дальнейшем, когда права римского гражданства были предоставлены и чужеземцам, данное условие отпало;

6. лица, вступавшие в брак, не должны были состоять между собой в близком родстве или свойстве (например, брат и сестра).

© Брик В.И., Савинкина А.Р., 2019.

Существовали так же и препятствия для вступления в брак, а именно запрещался брак между правителем провинции и ее жительницей, между опекуном и опекаемой, так же роль играла принадлежность к разным слоям населения (патриции и плебеи), когнатское и агнатское родство, а также препятствием было свойство, а точнее брак с близкими родственниками супруга, на теще жениться нельзя было.

В законном браке жена получала по мужу имя и сословное положение, но в то же время права мужа распространялись на исковое истребование жены из любого места, в котором она находилась, и она была обязана подчиниться. Позднее римское законодательство декларировало необходимость взаимного уважения супругов. Власть мужа перестала распространяться на жизнь или продажу жены. Незаконные браки могли выражаться как простое непостоянное сожительство; дети в случае такого сожительства никаких прав не получали.

Касаемо порядка заключения и расторжения брака, можно отметить, что переход под власть мужа происходил одним из трёх способов: давностью, жертвенным хлебом и куплей. Посредством давностного сожительства вступала во власть мужа та женщина, которая в продолжении года оставалась супругой; она становилась собственностью мужа, вступала в его семью и занимала место дочери. Конфарреационным образом женщины вступали во власть мужа через сакральный обряд, совершаемый невестой, этот торжественный обряд называется confarreatio. Обряду придавалось огромное значение, например, занимать высшие жреческие должности могли только лица, рождённые в браке, заключённом через confarreatio. На основании купли женщины вступали во власть мужа путём манципации, то есть символической продажи; в присутствии пяти свидетелей из совершеннолетних римских граждан и весовщика с медными весами, жену покупал тот, под чью власть она переходила.

Обряд манципации предполагал продажу женщины, ничем не отличавшейся от продажи животных, рабов и земельных участков. Кроме манципации существовала также коэмпация (coemptio), тоже «продажа», но не обязательно для совершения брак, но и для устранения опеки, для эманципации и т.п. Отличие коэмпции от манципации состояло в том, что женщина, которая совершала коэмпцию, не считалась рабыней, а женщины и мужчины, манципированные родителями и фиктивными мужьями, признавались рабами.

Причиной прекращения брака могли стать смерть одного из супругов, потеря им свободы или развод. В классическую эпоху развод мог произойти по обоюдному согласию или же по одностороннему изъятию желания прекратить брачную жизнь. При Юстиниане свободный развод по согласию сторон был запрещён, в одностороннем порядке развод разрешался ввиду следующих обстоятельств – если супруг был неверен, если он покушался на жизнь заявителя, или совершил против заявителя другое виновное действие. Уважительной причиной также считалось желание уйти в монастырь. Односторонний развод без объяснения причины или по неуважительной причине проводился с выплатой штрафа, однако брак всё-таки расторгался. В классическую эпоху развод был свободным и допускался как по обоюдному согласию супругов, так и по одностороннему заявлению о расторжении брака. Это привело к тому, что браки очень часто стали распадаться. В связи с этим в эпоху империи был принят ряд законов, направленных на предотвращение разводов и укрепление семьи. Так, одностороннее заявление о расторжении брака допускалось только в том случае, если оно было обоснованным (например, неверность супруга, неспособность к семейной жизни, насилие супруга и т. д.) Односторонний развод без уважительной причины сопровождался наложением штрафа, но брак все же прекращался. Кроме того, закон обязывал состоять в браке мужчин в возрасте от 25 до 60 лет, а женщин – с 20 до 50 лет. Те, кто не выполнял данные требования, лишались возможности быть наследниками по завещанию. Был введен особый налог на безбрачие.

БРИК ВЛАДИЛЕНА ИГОРЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

САВИНКИНА АНАСТАСИЯ РОМАНОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Е.С. Быкадорова, П.Н. Веденеева

ЗАЩИТА ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ

В статье затронуты вопросы, являющиеся актуальными не только в Древнем Риме, но и в современной России, поскольку защита прав собственности есть-следствие зарождения частной собственности, которая и предопределила развитие гражданского права в целом.

Ключевые слова: *обычай, цивильное право, преторское право, право Юстиниана, виндикация, петиторная формула, реституция, интенция, фактивные владельцы, негаторный иск, иск о воспрещении, публициановский иск, интердикт, преторский эдикт, фикция, личные иски*

Изучение данного вопроса следует начинать с рассмотрения чрезвычайного разнообразия источников, видов, направленностей защиты собственности в рабовладельческом обществе, т.е. обычаев, цивильного и преторского прав. Способы защиты были подвержены изменению, и приспосабливались к видам собственности принимающимися ею, как в классическом, так и в позднем праве Юстиниана.

Одним из наиболее распространенных способов защиты права собственности в Древнем Риме был виндикационный иск, носящий исторически процессуальное наименование rei vindicatio.

Виндикационный иск (rei vindicatio) - это иск невладеющего собственника к владеющему несобственнику об отобрании вещи.

Виндикационный иск (rei vindicatio) заявлялся собственником для истребования вещи, владение которой им было утрачено. Ответчиком по иску мог выступать обладатель вещи (или держатель, или владелец, причем как добросовестный, так и недобросовестный). Ответчик мог и не обладать вещью, если ко времени предъявления виндикационного иска он продал вещь.

Истец по виндикационному иску - это собственник вещи, который утратил владение ею.

Ответчик - это владелец вещи. Он мог быть добросовестным и недобросовестным, от чего зависел объем ответственности владельца в отношении гибели вещи, плодов, извлеченных от вещи, возмещения владельцу его расходов на вещь.

Виндикационный иск был вещным, петиторным иском, в котором собственник должен был доказать свое право на вещь и факт владения вещью ответчиком.

Доказательство права было достаточно трудным, так как в случае договорного способа приобретения права собственности истцом следовало доказывать право и всех предшественников. Истцу приходилось воспроизводить всю историю переходов права собственности от начала завладения.

Цель виндикационного иска - возврат собственнику вещи со всеми плодами и приращениями, с обязанностью возмещения ущерба от гибели, повреждения и ухудшения вещи, а также предоставление обеспечения на случай возможного ущерба – cautio.

Неодинаковой была ответственность добросовестного и недобросовестного владельца в случае предъявления к нему виндикационного иска. Добросовестный владелец отвечал за состояние вещи с момента предъявления иска. Он также не возмещал собственнику стоимость плодов, полученных от плодоносящей вещи, за время до предъявления иска. Собственнику возвращались лишь наличные плоды. Добросовестному владельцу собственник обязан был возместить полезные издержки (издержки, необходимые для сохранения вещи или увеличивающие ее полезные свойства). Затраты, вложенные в переработку вещи для «роскоши», «удовольствия», владельцу не возмещались. Правда, владелец при возвращении вещи мог отделить свои вложения, если это было возможным без причинения вреда вещи.

Ответственность недобросовестного владельца была выше:

- он отвечал за гибель вещи, происшедшую еще до предъявления иска, если в его действиях была небрежность, даже легкая;
- владелец отвечал за гибель вещи после предъявления иска, независимо от наличия вины с его стороны;
- он должен был возместить собственнику стоимость плодов от вещи со времени владения, в том числе и тех, которые мог бы получить при необходимом уходе за вещью;
- за время после предъявления иска он должен был возместить стоимость плодов, которые он не мог получить, если для собственника это было возможным;

© Быкадорова Е.С., Веденеева П.Н., 2019.

- владелец не получал от собственника понесенных на вещь расходов, кроме необходимых для сохранения вещи (вору вообще не возмещались никакие расходы).

Негаторный иск (actio negatoria) подавался собственником вещи тогда, когда вещь оставалась в его фактическом владении, но кто-то незаконным образом стеснял осуществление им своего права. Негаторный иск, как и виндикационный, являлся абсолютным иском, т.е. предъявлялся против любого нарушителя права.

Данный иск предусматривал, по сути, защиту полноты права собственности от любых незаконных ограничений и требований, как потенциальных, так и свершенных. Истец просто обосновывал свое право собственности на вещь, отрицая права других лиц на нее, тем самым претендуя на все предоставленные правом и традицией правомочия в отношении этой вещи, отклоняя аналогичные права других. Как правило, ситуации предъявления негаторного иска были связаны с претензиями по поводу использования чужих вещей на основании сервитутного права. Ответственность заключалась в обязательстве прекратить незаконные действия.

В особых случаях использовалось еще одно средство защиты, упоминавшееся выше, – actio in rein Publiciana - публицианов иск. Суть правовой формы защиты заключалась как бы в условной подмене реального, защищаемого добросовестного владения категорией собственности, в которую трансформировалось бы владение по истечении установленного законами срока для данного рода вещей.

В случае, когда некие лица своим поведением мешали собственнику пользоваться своим имуществом, собственник имел право предъявить иск – иск о воспрепятствовании, или прогибиторный иск (например, высокий забор затрудняет свободный ток воздуха, затеняет дом и т.и.).

Признав этот иск обоснованным, суд обязывал нарушителя ликвидировать препятствие (снести забор).

БЫКАДОРОВА ЕКАТЕРИНА СЕРГЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ВЕДЕНЕЕВА ПОЛИНА НИКОЛАЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

С.И. Ванян, В.С. Чулкова

КОДИФИКАЦИЯ РИМСКОГО ПРАВА: ПРИЧИНЫ И ЭВОЛЮЦИЯ

В статье рассмотрены понятие и особенности кодификации римского права

***Ключевые слова**: кодификация римского права, причины, особенности*

Как нам известно, одной из исторических родин романо-германского права является Древний Рим. О кодификации права именно этого государства и пойдет речь в статье.

Причина кодификации римского права была вполне понятна, а сам процесс отличался логичностью в его историческом понимании и был обусловлен, ведь уже на относительно раннем этапе своего исторического развития юридическая техника и в целом культура римского права ощущали потребность к обобщению и унификации источников права и вытекающих из них правовых норм. Это стремление особенно усилилось в императорский период, когда в интересах государственной власти было сделать свои веления максимально эффективными в их применении. Кроме того, к III в. н. э. накопился большой объем несистематизированных законов, которые противоречили друг другу. Также развитие юридической науки в целом на тот исторический период привело к первым попыткам систематизации правовых источников частными лицами.

Более широкое распространение приобрели первые попытки собрать воедино предписания jus vetus. В начале IV в. почти официальное признание получили «Замечания» известнейших юристов Павла и Ульпиана на сочинения по частному праву другой знаменитости - Папиниана; в них был обобщен материал по основным проблемам гражданского права и судопроизводства. Позднее сходное значение получили «Сентенции» (суждения) Павла по вопросам частного права. К III в. относится опыт систематизации римских уголовных законов в сопоставлении с древнееврейским правом - «Сравнение законов Моисеевых с римскими», в котором упоминалось имя юриста Гая, который позднее сыграет немаловажную роль в невероятно масштабной кодификационной работе, но о ней речь пойдет позже.

Итак, уже к концу III в. появились первые целенаправленные сборники законов. Одним из наиболее известных стал Кодекс Григориана, который был составлен в одной из восточных провинций около 292 (294) г. О Григориане ничего не известно, хоть он и назвал свод своим именем. А сам сборник представлял компиляцию совершенно не обработанных текстов императорских конституций II - III вв. и был разделен на 15 - 16 книг-разделов, которые главным образом были посвящены частному праву и деятельности администрации. посвящен главным образом частному праву и деятельности провинциальной администрации. Его продолжением стал кодекс Гермогениана, который, по всей видимости являлся малоизвестным юристом, содержащий только конституции Диоклетиана (291-294 гг.).

Как мы видим, данные кодификационные работы, если можно так выразиться, проводились чиновниками, но не представителями высшей государственной власти. Однако с наступлением имперского периода ситуация меняется, кодификация своеобразно эволюционирует.

Итак, первой официальной кодификацией императорских конституций стал кодекс Феодосия в 438 г. Его кодекс включал в себя конституции от начала правления Константина Великого до непосредственно Феодосия. Состоял он из 16 книг, включивших в себя более трех тысяч конституций. Из их числа только книги со второй по пятую были посвящены частному праву, но книги с первой по шестую почти не сохранились. В Восточной империи кодекс сохранил силу до кодификации Юстиниана, а в Западной был рецепирован варварскими кодификациями римского права.

В 530 г. Юстиниан созвал на помощь самых выдающихся юристов того времени и создал особую комиссию для осуществления самых масштабных и невероятно значимых кодификационных работ. Здесь мы можем наблюдать реальную эволюцию в проведении работ такого характера, ведь прежде никем не привлекалась целая группа юристов, которая была объединена под руководством одного определенного человека. Состояла комиссия из семнадцати человек, а руководил процессом Трибониан, которого назначил председателем комиссии сам Юстиниан. Членами комиссии стали профессоры и адвокаты при суде. Удивительно, но комиссия работала чрезвычайно быстро и закончила всего спустя три года.

Комиссия осуществила грандиозную компиляцию отрывков из трудов римских юристов примерно пяти предыдущих столетий, которую опубликовали в декабре 533 г., под говорящим названием «Дигест»

© Ванян С.И., Чулкова В.С., 2019.

(от лат. digesta - «собранное»). Дигесты Юстиниана состояли из пятидесяти книг. Первая книга была посвящена общим вопросам права; вторая – сорок шестая книги – частному праву; сорок седьмая – сорок восьмая – уголовному праву; сорок девятая – апелляциям, и пятидесятая – административному праву, юридическим дефинициям и правилам. Всего в Дигестах были собраны сочинения тридцати девяти юристов. Также Юстиниан строго запретил любую полемику и критику в отношении данного труда.

Одновременно Юстиниан поставил перед комиссией задачу выделить общие принципы римского права - в целях как учебных, так и идейно-политических, результатом чего стали «Институции».

В 534 г. был переработан и обновлен Кодекс императорских конституций, в котором на этот раз преимущественно обобщалось право уже христианской эпохи.

Параллельно с кодификационными работами Юстиниан также решал конкретные споры. Эти решения вошли в Кодекс второго издания, а по окончании кодификационных работ Юстинианом был издан ряд законодательных актов, которые затем были объединены в сборник под названием «Новеллы».

Итак, весь Кодекс Юстиниана 529 г. представлял собой учебник, состоящий из 4 частей: Институции, Дигесты, Кодекс, Новеллы.

С началом возрождения римского права в эпоху его рецепции все четыре элемента Свода Юстиниана получили обобщенное название Corpus juris civilis; под таким же обозначением они были впервые в единстве изданы.

Все издание, несмотря на разновременное происхождение отдельных частей, рассматривалось как единое законодательное произведение. Это чрезвычайно важно для правильного толкования права этой эпохи.

Кодификация Юстиниана заметно отличалась от предыдущих попыток проделывания данного вида работы, и, конечно, новые методы и способы, которые были внедрены Юстинианом и кодификационной комиссией, сильно повлияли на итог систематизации римского законодательства. Говорить об их эффективности можно очень долго.

Несомненно, значение деятельности Юстиниана относительно систематизации римских законов трудно переоценить. Это важное историческое событие, которое возымело огромное значение для всего цивилизованного мира, которое дало сильный толчок развитию мирового права и общества в целом. Этот труд по праву считается самым крупным кодификационным трудом времен Античности, если не сказать больше.

Возможно, это основной труд подобного рода во всей истории человечества, если брать во внимание материал, который он содержит, а также то влияние, которое было оказано им на развитие права в дальнейшем. Небезосновательно некоторые ученые-юристы рассматривают этот памятник юриспруденции как Библию любого юриста. Сам император Юстиниан относился к своей кодификации как к «храму римской юстиции».

ВАНЯН СУЗАННА ИГОРЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ЧУЛКОВА ВАЛЕРИЯ СЕРГЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Д.В. Виниченко, Д.А. Андреевская

ПОНЯТИЕ, СИСТЕМА И ПРЕДМЕТ РЕГУЛИРОВАНИЯ РИМСКОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

В данной статье рассматриваются понятие и система римского частного права

***Ключевые слова**: римское право, понятие, система римского права, предмет римского права*

Под Римским Частным Правом необходимо осознавать совокупность норм, которые регулируют экономические, к тому же и иные другие отношения, существовавшие в Древнем Риме. Значение Римского Частного Права для нынешней юриспруденции сложно оценить слишком высоко. Римское Частное Право является наиболее развитой и законченной системой права, которая сделала законченные и универсальные юридические формулы. Право Древнего Рима сильно повлияло на историю всего европейского континента, утвердило основу для формирования правовой культуры. К тому же, роль Римское Частное Право для современного юриста можно отразить следующим образом.

Римское Частное Право утвердило базу для формирования понятийного аппарата юриста (понятия и термины, которыми оперируют юристы, особенно в области гражданского права, были разработаны древнеримскими юристами).

Римское Частное Право является правовым обеспечением экономической, торговой деятельности (только там, где существует развитый торговый оборот, сложная структура отношений собственности, договорных отношений, возможно, применить конструкции римского частного права, именно поэтому римское частное право было предано забвению в период феодализма, когда господствовало натуральное хозяйство); (в советский период, когда господствовали не естественные рыночные механизмы, а плановая экономика).

Римское Частное Право утвердило принцип приоритета судебной защиты прав лица (римские юристы разработали совершенную систему процессуальной защиты по частноправовым спорам, что заложило основу современного гражданского процесса). Римское Частное Право есть база для становления нынешнего гражданского законодательства (Римское Частное Право сформировало юридическое мышление Западной Европы). В тоже время, предметом Римского Частного Права нужно условно считать совокупность норм, которые направлены на упорядочение процессуальных, имущественных и семейных связей, присущих римскому периоду. Римским юристом Люпианом, утверждающим, что публичное право – это то, что направленно в пользу государства и общества (нормы, определяющие структуру и компетенцию органов власти, нормы устанавливающие ответить за совершенное публичное правонарушение, а также часть экономических отношений, обязательным участником которого является государство, для него не характерно равенство участников правоотношения, метод используемый при регулировании явлений императивный(запрет и прямое предписание)), а частное право – это то, что обращается к пользе самостоятельного лица (исходит из принципа равенства субъектов и автономии воли, основной метод регулирования, является диспозитивный (дозволение)), было предложено деление права на частное и публичное. В Римском Частном Праве была довольно сложная структура, порожденная весьма обширным кругом правоотношений, которые находились в предмете регулирования. По большей части Римское Частное Право разделялось на некоторое количество институтов:

1) право собственности
2) иные более ограниченные права на вещи
3) договоры и иные обязательства
4) семейные правоотношения
5) наследственные правоотношения
6) учения об исках (гражданский процесс)

Современные юридические конструкции, складываются из кирпичиков центральных, естественных категорий и понятий, выявленных именно в Римском Праве. Базируясь на этом, Римское Частное Право остается основой для изучения гражданского и торгового законодательства и центром для обучения квалифицированных юристов.

© Виниченко Д.В., Андреевская Д.А., 2019.

Значение Римского Права формулируется его большим влиянием не только на дальнейшее развитие права, но и на развитие культуры в общем. Римское Право наделено единственной в своем роде по точности разработкой всех существенных правовых отношений простых товаровладельцев (покупатель и продавец, кредитор и должник, договор, обязательство и т.д.). Рецепция Римского Права произошла из-за отличительных свойств этого Права, которые способствовали тому, что, когда развивающаяся промышленность и торговля средневековой Европы потребовали более улучшенной правовой надстройки, когда феодальные нормы обычного права перестали удовлетворять требованиям жизни. Римское Частное Право проникло собой и дальнейшие кодификации гражданского права, проявившись через рецепцию в практику средневековых государств. Теория гражданского права тоже наполнена водами Римского Права. Исходя из этого, следует, что понять достаточно глубоко гражданское права нельзя, не зная при этом Римского. Ряд терминов и понятий, установившихся в юридической теории и практике (например, реституция, виндикация, универсальное преемство, наследственная трансмиссия и т.д.), могут быть осознаны намного лучше только при изучении их у основания образования. Иногда, нынешнее Гражданское право отлично справляется и без приобретения терминов, появившихся в Римском (например, в ГК РФ вместо римского термина «цессия права» употреблен без всякого ущерба для дела термин «уступка права»). Но часто в правовых системах римские термины и понятия сохраняются, поэтому юрист должен четко осознавать их смысл. К тому же, Римское Право, которое отличается точностью определений и отличной юридической техникой, должно помочь сегодняшнему юристу в получении умений четко отграничивать и формулировать юридические категории. Освоение юридической техники, обязательно для законотворческой работы, и для верного употребления закона. Законы нужно освещать не только ясным для каждого человека языком, но, кроме этого, так, чтобы редакция закона, его текст, в принципе сопоставлялись тому, что законодатель хотел выразить. Нужно, чтобы формулировки закона вместили все те отношения, которые законодатель хотел упорядочить, но при этом, чтобы редакция закона не давала повода использовать его к таким отношениям, на которые законодатель подразумевал проецировать его действие. Закон – это общая норма, а общее обязано задействовать все богатство отдельного. Владение высокой юридической техникой, как правило, предусматривает реализацию всех этих требований, которые предъявляются законодателю. Одинаково применяющий закон, создающий из общих норм выводы для определенных частных случаев жизни, тоже обязан владеть развитой юридической техникой. Юрист, который применяет закон, должен уметь проанализировать и общую норму закона, и фактический состав точного жизненного случая и в конце сделать верный вывод. Римское право, которое выделяется точностью и чеканностью формулировок, является ярким образцом такого подхода.

ВИНИЧЕНКО ДАНИИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

АНДРЕЕВСКАЯ ДАРЬЯ АЛЕКСЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.И. Вольская, В.Е. Руденко

ПОНЯТИЕ РЕАЛЬНЫХ ДОГОВОРОВ. ДОГОВОР ЗАЙМА И ЕГО ПРАВОВЫЕ ПРИЗНАКИ

В данной статье рассматриваются особенности договоров займа и реальных договоров.

Ключевые слова: *договор займа, правовые признаки, римское право.*

Римское право, как и римская государственность, принадлежит к что культурным, политическим и юридическим ценностям, которые были замечены на свет в нашем общем европейском жилище в пределах 2-ух с половиной тыс. лет что обратно. По меткому выражению Ф.Энгельса, «римское право считается так традиционным выражением актуальных критерий и инцидентов общества, в котором властвует незапятнанная приватная имущество, собственно что все позднейшие законодательства не имели возможность привнести в него практически никаких значительных изменений». Эти особенности римского права содействовали его рецепции в Средние века и в Свежее время, с тем, дабы через века пронзить дальнейшие кодификации рыцарской Европы, сделаться почвой 10-ов буржуазных кодификаций штатского права, безграничным терминологическим источником, собранием мнений и определений, сохранившим личный вес до наших дней. Римское право должно собственным возрождением рыцарской школе глоссаторов, которые, исследуя византийское законодательство правителя Юстиниана, стали рассматривать его как эталон юриспруденции. При данном происходила модернизация его содержания под наше время.

Основная масса договорных обещаний, которые заключают члены штатского оборота, предполагают собой возмездные дела. Как правило, они порождают валютные обещания, в мощь коих 1 сторона обязуется передать вещица, оказать предложение, изготовить работу и т.д., а иная – оплатить переданную вещица, оказанную предложение, произведённую работу и т.д. Валютное обещание, всякий раз связанное с оплатой валютной суммы, содержит пространство в самых всевозможных договорах: купли – реализации, поставки, контрактации, аренды, подряда, перевозки и т.д. Собственно что касается людей, то они, как правило оплачивают собственные долги по обещаниям личными валютными способами, ни прибегая к экономической поддержке иных лиц. Впрочем в ряде случаев жители не в состоянии рассчитаться имеющимися в наличии способами. За это время они обязаны обращаться к лицам, владеющим важными экономическими ресурсами, в что количестве к банкам.

По задачам связанным с контрактом займа в литературе высказывались почти все знакомую знатоки в области штатского права, эти как Суханов Е.А., Степанюк А. В., Новицкий И. Б. Разбирая Законы XII таблиц, Институции Гая Дигесты Юстиниана (533 год н. э.) сообщают, собственно что «Заем (mutuum) дает собой контракт, по которому 1 сторона (займодавец) передает в имущество иной стороне (заемщику) валютную необходимую сумму или же знакомое численность других вещей, конкретных родовыми симптомами (зерно, масло, вино), с обещанием заемщика возвратить по истечении обозначенного в договоре срока или по востребованию эту же валютную необходимую сумму или же это же численность вещей такого же семейства, какие были получены». В российской цивилистике было 2 понятия касательно односторонности (двусторонности) контракта займа. Г.Ф.Шершеневич считал, собственно что заем дает собой однобокий контракт: в нем только 1 сторона обязывается к совершению воздействия, к возвращению взятого, за это время как иная сторона содержит лишь только право, вследствие того собственно что она сделала воздействие в одно и тоже время с совершением контракта, передала знакомую необходимую сумму средств или же иных заменимых вещей. Иной российский цивилист Д.И. Мейер, визави, считал заем двусторонним контрактом (впрочем, как и все договора). Сделки двусторонние (многосторонние) надеются воздействие 2-ух или же нескольких лиц для конфигурации имеющих место быть юридических отношений, и заем у него – это контракт, «в мощь которого одно личность обязывается транслировать заменимые багаж, а другое вернуть равную ценность».

Подобранная содержание предоставленной научной работы считается животрепещущей, например как римское право в последнее время все более и более делается предметом исследования: оно начинает использоваться в судах, перебегает в районные и национальные законодательства. Совершается то, собственно что одевает заглавие рецепции. Тут наличествует в облике заимствование положений римского права другими странами больше позднего периода, в ведущем – западноевропейскими. Все правовое становление Западной Европы вплоть до истинного времени идет под символом римского права, его веще-

© Вольская А.И., Руденко В.Е., 2019.

ственное воздействие не пропало и ныне: все самое важное из него перелито в параграфы и заметки передовых кодексов множества стран мира и функционирует под именованием данных последних. С 1996 года заемные дела регулируются общепризнанными мерками Грузданского кодекса РФ. Возможно заявить, собственно что с сего же этапа заем получил 2-ое рождение в штатском обороте. Займы и их кредитные разновидности стали обязательной частью прогрессивной русской экономики. Накопившаяся за данный этап правоприменительная практика выделяет вероятность бросить взгляд и на деятельные положительные общепризнанных мерок о займе с критичных позиций. Подобный расклад обнаруживает ряд задач в правовой регулировке займа в РФ, которые, в собственную очередь, делают неоправданные трудности для субъектов гражданского оборота и настоятельно просят интереса со стороны как законодателя, например и органов судебной власти. Ведущее работа при исследовании займа, как ВУЗа штатского права, надлежит уделяться характеристике контракта займа и порождаемого им заемного правоотношения, образующимся у правоприменителя практическим задачам в реализации общепризнанных мерок ГК о займе, выработке назначений по совершенствованию действующего законодательства, способов уничтожения противоречий в правоприменительной практике для целей увеличения производительности функционирования законодательства о займе.

В реальное время животрепещущими считаются как абстрактные вопросы контракта займа, как, к примеру, неразбериха правовой сущности, предусмотренной п.2 ст.808 ГК РФ расписки заемщика; например и практические трудности, образующиеся у сторон при решении и выполнении соглашений займа, между коих возможно именовать вопросы использования диспозитивных общепризнанных мерок ГК РФ о валютном займе и валютных обязательствах к займам зарубежной денежных единиц, трудности использования общепризнанных мерок ГК РФ о процентах как за использование займом, например и начисляемых в порядке ответственности заемщика за несоблюдение критерий контракта займа. Эти и кое-какие иные вопросы до истинного времени сохранились неисследованными в юридической литературе, но правоприменительная практика практически повсеместно встречается с задачами в их разрешении.

В заключении хочется отметить, что в Римском государстве по своей природе и характеристике договор займа представляет денежное обязательство. Как заметно из вышесказанного. Римское право – правовая система, существовавшая в Древнем Риме и в Византийской империи с VIII века до н. э. по VI век н. э., а также отрасль правовой науки, занимающаяся её изучением.

ВОЛЬСКАЯ АНАСТАСИЯ ИГОРЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

РУДЕНКО ВАЛЕРИЯ ЕВГЕНЬЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Мнацаканян, Г.В. Беняминов

ПОНЯТИЕ И ВИДЫ ИСТОЧНИКОВ РИМСКОГО ПРАВА И ИХ ХАРАКТЕРИСТИКА. РЕЦЕПЦИЯ РИМСКОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

В статье рассматриваются понятие и виды источников римского права, особенности рецепции римского права

Ключевые слова: *римское право, рецепция римского права, римское частное право, рецепция римского частного права*

В литературе, термин "источник права" используется в различных значениях: А) как источник содержания права, источник в материальном плане. Он включает в себя материальные условия жизни общества. В Риме это рабовладельческие производственные отношения, поскольку римское право является правом рабовладельческого эксплуататорского государства; Б) как способ, форма образования, фиксирования норм права, юридическая форма права. Правовые источники римского права относятся: обычное право; законы: эдикты магистратов; деятельность юристов (Юриспруденция); В) как источник знаний о праве. Считается, что к источникам познания римского права можно отнести: памятники римской литературы, историков (Тит Ливий, Тацит, АБЛ гелий и т. д.), Римских ораторов (знаменитый Цицерон, I век н. э.), философа Сенеки. Надписи на дереве, камне, бронзе, на стенах зданий, раскопки города Помпеи, покрытого лавой во время извержения Везувия в 79 г. н. э., папирусы (например, папирус с эдиктом Антония Каракаллы, 212 г. н. э., предоставляющий права римского гражданства всем подданным Римской Империи), нумизматика (изучение монет) и др. - все это также источники познания римского права.

Обычай и обычное право:

Ulpian разделяет все права на письменное и неписаное право, включая обычное право.

Древнейшим источником обычного права является обычай. Регулярно воспроизводящееся и характерное в повседневном социальном плане поведении фиксируется всеми членами общества как правильное, общепринятое и типичное поведение. Они развивают те же правила общения, которые передаются из поколения в поколение - то, что римляне называли "заветами предков" (mores maiorum). Считалось, что хранителями этих самых обычаев были понтифики, так же известные как жрецы. После признания государством обычаи стали обычным правом. И кодификацией этих обычаев, по существу, стали Законы XII Таблиц.

В посткласическую эпоху обычай даже приравнивался к закону, если только он ему не противоречил и был подчинен здравому смыслу. Применение обычаев было велено использовать лишь по тем вопросам, в которых письменное право не могло быть задействовано.

Законы: Письменное право (ius scriptum), как описано в римских источниках, которое состоит из законов, решений плебеев, решений Сената, постановлений императоров, указов чиновников и ответов (responsa) юристов. Но главным и непоколебимым источником права в Риме остается закон.

Законы республиканского Рима. В республиканском Риме законодательным органом считалось народное собрание (comitia). Как правило, принятие закона шло в несколько этапов. В начале компетентный магистрат подготавливал законопроект в письменном виде и передавал его на рассмотрение Народному Собранию. Затем Народное собрание же могло как одобрить, так и отклонить весь проект без права его обсуждения. И наконец, закон, предложенный магистратом и принятый народом, должен был быть одобрен Сенатом.

Закон состоит из трех частей:

a) введение (praescriptio), в котором указывается название закона, дата принятия Народным Собранием, обстоятельства опубликования;

b) текст закона (rogatio);

В) последствия его нарушения и ответственность нарушителя (санкция).

В зависимости от санкций существует четыре вида законов:

- совершенные (leges perfectae), в которых недействительность запрещенных действий была установлена как последствия нарушения положений закона, но другие неблагоприятные последствия не были установлены;

- не совсем совершенные (leges минус guam perfectae), в качестве санкции за их нарушение-наказание, штраф;

- несовершенные (leges imperfectae), которые не имеют санкций;

© Мнацаканян А.А., Беняминов Г.В., 2019.

- более чем совершенные (leges plus guam perfectae), которые объявили юридически недействительным деяние, запрещенное законом, и наложил наказание на правонарушителя

Senatus-consulti-указы Сената (SC). До начала II века нашей эры SC не обладали властью закона, об этом нам свидетельствуют указания в Дигестах, и поэтому SC не принимали прямого участия в формировании ius civil. В эпоху принципата, увеличивает нормативную власть Сената, так как Народного Собрания (комиций) находились в упадке. С начала II в. постановления сената часто сопровождаются предварительной речью принцепса. Постепенно решения Сената исчезают как самостоятельная форма права.

Конституции императоров: Принцепс (лат. Принцепс-первый), как законодатель приходит на смену римскому народу. Римляне оправдывали власть императора, его право издавать законы тем, что сам народ через особый закон власти дает Принцепсу всю свою власть. Принцепс воплощает волю народа пожизненно. Существовало несколько типов имперских конституций.:

А) эдикты - правила общего применения. Они были выставлены на выбеленных деревянных досках в резиденции принцепса.;

Б) декрет-решение суда, обычно в ответ на апелляцию на решение судов низшей инстанции;

В) рескрипт - ответы на запросы должностных и частных лиц;

Г) мандаты-обязательные инструкции для должностных лиц, которые, чаще всего, не использовались.

При императоре Константине ключевую роль играли эдикты, которые рассматриваются как общие императивные правила (leges generales). В этот период именно Конституции (leges) становятся основой для судебных решений, а мнения юристов (ius) используются только в отсутствие касающегося данного случая закона.

Эдикты магистратов:

Правом издавать указы о законотворчестве обладали лишь некоторые магистраты, наделенные верховной властью (imperium): преторы, губернаторы провинций, в пределах своей компетенции законотворческой инициативой обладали еще и курульные эдилы (market trade). Вступив в должность, магистрат делал заявление о своей будущей деятельности, на чем она будет базироваться, и в каких из конкретных случаев будут издаваться иски. Этот эдикт назывался постоянным в отличие от неожиданных, издаваемых в конкретных случаях. В течение года, на который был избран магистрат, издавший указ, он был обязательным. Это позволило Цицерону назвать постоянные эдикты "законом на год" (lex annua).

Со временем магистраты использовали нормы своих предшественников и, дополняя их своими, формировали собственные эдикты, в связи с чем стали различаться новые эдикты и перенесенные. Так создается система магистратского (преторского) права.

По мере того как власть императора возрастала, законотворчество претора и других магистратов теряло свое значение. В хронологических рамках большинства преторских событий 250-80 гг. до н. э. По приказу императора Адриана его юрист Юлиан кодифицировал некоторые положения, содержащиеся в преторских эдиктах и таким образом он создал "постоянный эдикт" (edictum perpetuum). Он был одобрен императором и объявлен Сенатом без изменений. Право вносить дополнения в эдикт оставалось только за императором. С тех пор законодательная деятельность преторов прекратилась.

Библиографический список

1.Максимов В.А. Римское право: Учебное пособие / В.А. Максимов, С.С. Желонкин. – М.: Юстицинформ, 2019.

2.Маслова И.С. Римское право: Учебное пособие. - М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002. Гл. 2.

3.Новицкий И.Б. Римское право. Учебник для вузов. - М.: ИКД ЗЕРЦАЛО-М, 2002. Раздел 2.

4.Новицкий И.Б. Римское право: учебник / И. Б. Новицкий; отв. ред. Е.А. Суханов. - 7-е изд., стереотип. - М.: ТЕИС, 2005. - 310 с.

5.Дождев Д.В. Римское частное право: Учебник для ВУЗов / Под общ. Ред. Акад. РАН, док.ю.н., проф. В.С.Нерсесянца – 2-е изд., изм. и доп. – М.: Норма, 2004 г.

МНАЦАКАНЯН АНЖЕЛИКА АРУТЮНОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

БЕНЯМИНОВ ГРИГОРИЙ ВАХТАНГОВИЧ – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.Э. Нурджанян, Ф.Г. Попандопуло

ПОНЯТИЕ И ВИДЫ ИСКОВ

В данной статье раскрывается одна из важных тем римского права и современности. Описание и понятие исков в Римском праве, дает возможность точного толкования данного термина. Виды исков, отмеченные и подробно изложенные по своей классификации, отражают особенности каждого, что позволяет выявить вытекающие из них последствия.

Ключевые слова: *иск, римское право, право, закон, требование, истец, цивильное право, ответчик, Закон XII таблиц, обязательства.*

Римское частное право развивалось на основе воплощения судебной защиты права. Для него преемственна формула: «я имею иск, так как я имею право». Римское частное право может быть охарактеризовано как система исков. Иски появились в Риме в результате развития исторических школ права, и их число всегда было довольно-таки невеликим – ограниченным. Общее понятие иска даётся в Дигестах: «иск есть не что иное, как право лица осуществлять судебным порядком принадлежащее ему требование».

Для начала дадим пояснение термину иск – и раскроем его смысл.

Термин иск - (actio) - судебно-процессуальное действие, вытекающее из притязания истца к ответчику и влекущее за собой вынесения решений по делу. Иск в римском праве понимается в двух смыслах - материальном и процессуальном. В процессуальном смысле - это действие лица, с которого начинается судебное разбирательство. В материальном смысле - это право лица обратиться за судебной защитой своего нарушенного интереса. Субъективный состав - истец и ответчик. Истец - управомочное лицо, носитель субъективного права, которое было нарушено. Ответчик - носитель обязанности по отношению у правомочной стороны. Субъективный состав определял претор. Предмет иска совокупность требований, которые истец обращает к ответчику. Нет предмета иска - нет и иска. Формальное основание - совокупность норм, обычаев, прецедентов, на них основано субъективное право истца, на которое он ссылается, требуя защиты. Нет формального основания, нет и иска. Фактическое основание - совокупность юридических факторов (явлений, реальных событий, с наличием которых связаны определенные юридические последствия). При отсутствии фактического основания требуется формальное основание. Содержание выделяет: 1. субъектный состав; 2. предмет иска; 3. формальное основание; 4. фактическое основание. Если же говорить более подробно, то можно выделить ключевые понятия, и термины, которые будут перечислены ниже и помогут нам раскрыть сущность иска. Субъективный состав - истец и ответчик. Субъективный состав определял претор. Истец – уполномоченное лицо, носитель субъективного права, которое было нарушено. Ответчик - носитель обязанности по отношению у правомочной стороны. Предмет иска - совокупность требований, которые истец обращает к ответчику. Нет предмета иска - нет и иска. Формальное основание - совокупность норм, обычаев, прецедентов, на них основано субъективное право истца, на которое он ссылается, требуя защиты. Нет формального основания, нет и иска. Фактическое основание - совокупность юридических факторов (явлений, реальных событий, с наличием которых связаны определенные юридические последствия). При отсутствии фактического основания требуется формальное основание. Существовало 3 вида популярных исков:

1. иск о взыскании штрафа к лицу, которое не держит на привязи опасное животное.

2. иск к хозяину здания, если на этом здании что-то поставлено (повешено) так, что в случае падения может причинить вред прохожим.

3. иск «о вылитом или выброшенном»: если на лицо или рядом с ним что-то выливается или выбрасывается, то это лицо может предъявить иск к хозяину дома.

Иски классифицировались по нескольким критериям:

1) на основе системы права, положенной в основание иска:

- цивильные иски - основаны на цивильном праве.
- преторские иски - основаны на преторском праве.

Право на иск в цивильном праве и есть цивильный иск. Цивильные иски также считаются формальным основанием.

Основанием для цивильных исков являлось «Законы XII таблиц» и республиканские законы, т.е. претор предлагал судье рассмотреть и разрешить спор «по закону».

© Нурджанян А.Э., Попандопуло Ф.Г., 2019.

В случаях оценивая сорных ситуаций претор не находил достаточно формальных для предоставления иска, но, желал дать защиту, он предлагал судье рассмотреть спор по доброй совести и справедливости.

В преторском же праве право на иск предоставляет претор – это преторский иск. Преторские иски «по справедливости» (lona fide et justicia). Составляя исковую формулу, претор мог предложить судье дополнительные варианты типизированных решений:

а) решить дело по прецеденту (ранее вынесенные казусные решения) - иски по аналогии.

б) мог предложить преторский эдикт.

в) претор мог внести в иск формулу фикции (guosi ex contrast, guosi exdelict) – как бы из договора, как бы из нарушения.

Цивильные иски делились на иски по факту, т. е. иски, при рассмотрении которых судья опирался на фактические обстоятельства, а не на нормы права, а также иски по аналогии.

Также существовали фиктивные иски – иски, формулы которых содержат фикцию, т. е. указание судье присоединить к наличным фактам определённый несуществующий факт или устранить из них какой-либо факт, а весь случай разрешить по образцу другого определённого случая.

2) по личности ответчика иски делились на:

а) личные;

Личные иски – это иски, которые предъявляются из обязательств (договоров, деликтов). Они направлены на выполнение обязательства определённым должником, личность которого заранее известна (например, требование платежа долга). Обязательство всегда предполагает одного или нескольких определённых должников; только они могут нарушить право истца, и только против них давался личный иск.

Однако, иногда ответчик по личному иску определялся не прямо, а с помощью какого-либо посредствующего признака. Например, иск из сделки, совершённой под влиянием принуждения, давался не только против того лица, которое принуждало, но также и против всякого, кто получил что-либо от такой сделки. Такие иски назывались подобными вещным искам.

aktion personam - личные иски, которые могли вытекать из:

- excontrakti- из договора
- exdelict из нарушения

Ответчиком по договорам, личным искам, является должник или не исполнивший обязательство. Ответчиком по личным искам является причинитель вреда, жизни, здоровью, имуществу другого лица.

б) вещные;

Вещные иски – иски не из обязательств.

Они направлены на признание права в отношении определённой вещи (например, иск собственника об истребовании его вещи от лица, у которого эта вещь находится).

Это иски в защиту права собственности и аналогичных вещных прав. Ответчиком по такому иску может быть любое лицо, нарушающее право истца, или же нарушителем права на вещь может оказаться каждое третье лицо.

НУРДЖАНЯН АНАСТАСИЯ ЭДУАРДОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ПОПАНДОПУЛО ФЕДОР ГРИГОРЬЕВИЧ – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

С.А. Онипко, А.Э. Кесян

ПОНЯТИЯ И ВИДЫ ДОГОВОРА. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРОВ

В данной статье рассматриваются особенности договоров и их заключение, которые и в современном мире играют важную роль.

Ключевые слова: *договор, классификация договоров, стороны в договоре, условия заключения договоров.*

Договор – это соглашение двух или более лиц об установление какого-либо обязательства: обязуясь перед друг другом или несколькими лицами дать что-либо, сделать что-либо или не делать чего-либо, т.е. некое соглашение с которым связываются юридические последствия.

Первоначально договор назывался контрактом (contractus), он заключался в строго установленной форме. Договоры можно классифицировать по:

1) по предоставляемой защите:

а) контракты – договоры, которые признавались цивильным правом и пользовались исковой защитой;

б) пакты – неформальные соглашения различного содержания, которые, как правило, не пользовались исковой защитой (pacta nuda – «голые пакты»), но со временем некоторые из них получили судебную защиту (pacta vestita – «одетые пакты»);

2) по числу сторон:

а) односторонние, в которых обязательство устанавливалось в отношении только одной стороны (например, в завещании выражается воля одного завещателя);

б) двусторонние, в которых обязательство устанавливалось в отношении обеих сторон (например, в договоре купли-продажи – продавца и покупателя);

3) по форме:

а) вербальный – устный договор, который устанавливал обязательство, приобретающее юридическую силу посредством и с момента произнесения слов, как: – стипуляция, т. е. взаимный обмен торжественными обещаниями, которым устанавливалось либо солидарное обязательство непрерывными вопросами нескольких кредиторов и одним ответом всем, или вопросами нескольким должникам и ответом всех, либо акцессорное, когда сначала одному вопрос и ответ, потом другому; – устные обещания без вопроса и ответа;

б) литеральные – обязательства, возникающие путем составления письменного акта;

4) по моменту наступления обязательства:

а) реальные – обязательства, возникшие путем передачи вещи и для совершения которых не требовалось никаких формальностей: – заем (mutuum), в котором займодатель передает заемщику денежную сумму или иные вещи в собственность с обязательством заемщика вернуть их; – ссуда (commodatum), в которой ссудодатель передает ссудопринимателю вещь для временного безвозмездного пользования с обязательством ссудопринимателя вернуть ее в целости и сохранности; – поклажа (depositum), в которой поклажедатель передает поклажепринимателю вещь для возмездного хранения;

б) консенсуальные – обязательства, возникающие с момента достижения согласия сторон. Со временем в римском праве появились не подпадавшие под данную квалификацию договоры. Поэтому они получили название безыменных (contractus innominati), которые приобретали юридическую силу после исполнения договора одной из сторон (договор мены).

Договор считался действительным, только если при его заключении были соблюдены обязательные условия действительности договора. Такими являлись:

-соблюдение установленной формы договора. Для некоторых сделок закон предписывал точно определенную форму выражения воли (манципация, стипуляция, устный, совершаемый простой передачей вещи);

-соответствие воли волеизъявлению. Воля – это желание лица получить какую-либо выгоду, достичь желаемой цели с помощью заключение договора. Волеизъявления – это воля, выраженная в тексте договора, в действиях лиц. Благодаря ей воля становится понятной для окружающих людей.

- **законность содержания договора.** Договор не должен был иметь своим предметом действие, нарушающее нормы права (например, недействительно было соглашение о ростовщических процентах),

© Онипко С.А., Кесян А.Э., 2019.

либо соглашение, противоречащее морали или добрым нравам (например, было недействительно обязательство не вступать в брак);

- **наличие существенных условий в договоре,** т. е. таких условий, без которых договор не мог существовать и признавался незаключенным. В каждом договоре существовали свои существенные условия, и стороны обязаны были их согласовать (например, цена в договоре купли-продажи). Во всех договорах существенным условием являлся предмет договора.

- **наличие цели договора** (causa) – материального обоснования, которое приводило к заключению договора. Договоры, связанные с определенной хозяйственной целью, назывались казуальными (например, договор купли-продажи, найма имущества).

Не достижение цели в казуальном договоре приводило к его недействительности. Однако существовали абстрактные договоры, из которых не было видно, какая цель лежала в их основании, и неосуществление цели не препятствовало наступлению юридических последствий такого договора (например, стипуляция – ни на чем не основанное обещание выплатить определенную сумму денег).

Также нужно отметить стороны (субъекты) в договоре. Ими были лица, заключавшие договор.

Договор мог быть самостоятельно заключен только дееспособным лицом. За недееспособных действовали их законные представители (родители, опекуны, попечители).

Недееспособный в возрасте старше 7 лет мог самостоятельно заключать договоры, но только те которые приводили к увеличению принадлежащего семье имущества. На остальные сделки требовалось согласие законных представителей.

ОНИПКО СОФЬЯ АНДРЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

КЕСЯН АФИНА ЭДУАРДОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Н.С. Онищенко, Д.С. Мужиковский

ОПЕКА И ПОПЕЧИТЕЛЬСТВО

В статье рассматриваются понятие и особенности опеки и попечительства в римском праве

***Ключевые слова**: опека, попечительство, римское право*

Проблема опеки и попечительства не потеряла своей актуальности. В любом обществе могут быть лица, обладающие правами (правоспособностью), но не обладающие достаточной степенью понимания и зрелости воли для самостоятельного управления своими делами (недееспособными). Это несовершеннолетние; то же самое в соответствии со старыми взглядами женщин; наконец, эскадрильи также признаются. Если все эти люди находятся под властью семьи, если они - в римских терминах – сущность (personae alieni juris), тогда особого вопроса об их защите не возникает: они, во-первых, по старому римскому закону не имеют никакой собственности, а во-вторых, они находят естественную защиту в лице своего (paterfamilias). Другое дело, если они не имеют такой естественной защиты семьи, если они (personae sui juris). Тогда по праву встает вопрос об организации для них искусственной защиты, о создании суррогата защиты семьи, этой целью и служит институт опеки и попечительства. Римское право оказало большое влияние на правовую систему не только западноевропейских стран, но и на правовую систему российского государства. Прежде чем перейти к рассмотрению института опеки и попечительства, необходимо больше узнать, о таких понятиях, как. Правоспособность и дееспособность в римском частном праве, а также узнать об их сходствах и различиях в современном российском праве.

Правоспособность - это способность человека иметь права и нести обязанности. В отличие от современного гражданского права в соответствии с римским гражданским правом простого рождения человека было недостаточно, чтобы признать его субъектом права. Чтобы индивид был признан дееспособным, требовалось, чтобы он находился в определенном состоянии (status) в отношении jus libertatis (состояние свободы), jus civitatis (состояние гражданства), jus familiae (состояние семьи). Другими словами, он должен был быть свободным, римским гражданином и человеком своего права, независимым (sui juris). В римском частном праве не все люди были признаны свободными, потому что помимо граждан Рима были рабы. Кроме того, не все свободные люди были признаны римскими гражданами, поскольку свободные люди были разделены на граждан, латинов и перегринов. Также среди римских граждан выделялись лица своего права (sui juris) другими словами: самостоятельные, лица своего права, в частности (patres familias) глава семьи. А также лица чужого права (alieni juris), иными словами находившиеся под властью мужа женщины и дети.

Только люди, имевшие все три состояния, обладали правоспособностью, в полной мере.

В российском праве (в отличие от римского права) правоспособность является неотъемлемым правовым аспектом личности человека. Ее возникновение, не зависит ни от каких факторов. В настоящее время фундаментальные нормы об опеке и попечительстве находятся в гражданском кодексе РФ (ст. 31 - 40), которые также устанавливает деятельность опекунов и попечителей, связанную с образованием несовершеннолетних, находящихся под опекой и попечительством. Регулируется семейным законодательством (п. 1 ст. 150 Семейного кодекса РФ). Также необходимо понимать сходства и различия между институтом попечительства и институтом опеки. Опека устанавливается над несовершеннолетними гражданами, а также над гражданами, признанными судом недееспособными вследствие психического (или иного) расстройства. Опекуны являются представителями подопечных в соответствии с законом и выполняют все необходимые действия от их имени и в их интересах. В свою очередь, попечительство устанавливается над лицами в возрасте от 14 до 18 лет, а также над гражданами, признанными судом частично недееспособными. Попечители соглашаются с заключением тех сделок, которые ограниченно дееспособный человек не имеет возможность проводить самостоятельно. Попечители несовершеннолетних граждан защищают своих подопечных от злоупотреблений со стороны третьих лиц, кроме того, оказывают помощь и содействие в осуществлении их прав и обязанностей. Для обоих учреждений характерно то, что опека и попечительство устанавливаются для несовершеннолетних, в отсутствие их родителей, усыновителей, лишения родителей родительских прав, а также в случаях, когда несовершеннолетние остаются без родительского попечения, а также при недееспособности или не полной дееспособным гражданина.

© Онищенко Н.С., Мужиковский Д.С., 2019.

Опека и попечительство в российском законодательстве защищают права и интересы подопечных (опекуны и попечители защищают свои права и интересы в отношениях с любыми лицами, в том числе и в судах без специальных полномочий), а когда дело касается несовершеннолетних подопечных - также их воспитания. В римском праве выделялись три формы опеки:

1) Обязательная опека – опека домовладыки над членами его семьи и ему подвластными;

2) Завещательная опека - устанавливается по отношению завещания главы семьи по отношению к наследнику;

3) Наставленная опека - назначение опекуна по решению магистрата в отношении лиц, по их мнению, нуждающихся в опеке.

В свою очередь, на территории РФ в соответствии с ФЗ «Об опеке и попечительстве» выделяются следующие формы опеки:

1) Опека в общем порядке;

2) Предварительная опека;

Кроме того, опекунство в общем, виде подразделяется на два вида: безвозмездное опекунство (предполагающие, что взамен на свой уход опекун не будет получать плату) и попечительство по договору (представляющие собой, договор между опекуном и органами опеки соблюдающий интересы опекаемого о том, что услуги будут оказываться не безвозмездно).

Итак, основания для прекращения заключения в Древнем Риме были следующие:

1) В связи с прекращением основания для усыновления.

2) Устранение претензий по иску любого лица (популярные, народные претензии и иски) из-за обмана, растраты, недобросовестности в отношении подопечного.

3) Опекун не может отказаться от исполнения своих обязанностей, за исключением случаев тяжелой болезни или же достижения возраста 70 лет.

В соответствии со статьей 29 Федерального закона «Об опеке и попечительстве РФ» основания для прекращения опеки являются:

1) Смерть опекуна;

2) Истечение срока действия акта о назначении попечителя или опекуна;

3) Освобождение или отстранение опекуна от исполнения своих обязанностей.

В совокупности в ходе нашей работы мы выявили ряд специфических сходств и различий в принципах опеки и попечительства в правовых системах, как российского государства, так и Римского государства. Стоит отметить, что некоторые принципы опеки и попечительства, использующиеся в римском праве, были реципированы, и легли в основу данной и многих других сфер российского законодательства, что подтверждает их актуальность, по сей день. Помимо этого, необходимо выделить более эффективную правовую систему относительно данных вопросов на современном этапе развития права позволяющую конкретнее определять нормы права и обязанности всех сторон в сфере опекунства и попечительства. Таким образом, благодаря этому мы можем более четко выделить границы полноправности самого попечительства, как необходимого элемента в жизни современного общества.

ОНИЩЕНКО НИКИТА СЕРГЕЕВИЧ – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

МУЖИКОВСКИЙ ДАНИЛ СЕРГЕЕВИЧ – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Д.А. Павлюк, В.О. Волошина

ПОНЯТИЕ И ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА В РИМСКОМ ЧАСТНОМ ПРАВЕ

В данной статье рассмотрено понятие договора и порядок его заключения в Римском праве.

Ключевые слова: *контракт, стипуляция, манципация, формализм, литтеральный контракт, консенсуальный контракт.*

Изучение такой правовой конструкции, как договор, следует начинать с исследования развития частной собственности, зарождения гражданско-правовых отношений Древнего Рима, так как именно содержаться истоки цивилистического права, которое актуально и по сей день. Зарождение частной собственности предопределили развитие гражданского права. В основном развитие гражданского оборота связано с распространением международных ярмарок, а, следовательно, основными сделками данного периода развития гражданско-правовых отношений были мена, купля-продажа и заем. Данные договоры нашли свое отражение в Законах XII Таблиц. Римское право не знало такого понятия как «договор», соответственно, соглашение, которое служило источником обязательственного отношения, защищенное иском, называли контрактом. Поэтому в дальнейшем мы будем употреблять термин «контракт».

Формализм, господствовавший в римском праве, принимал различные формы. Придание большого значения словам, устным формулам и молчанию характерно для архаического периода. Так, например, Законы XII Таблиц гласили: «Если кто заключает сделку самозаклада или отчуждение вещи в присутствии 5 свидетелей и весовщика, то пусть слова, которые произносятся при этом, почитаются ненарушимыми». Возвышение слова говорит о том, что правовая мысль данного периода не была столь развита, так как существовала высокая вероятность ошибки в устной формуле, которая может быть неправильно истолкована, к тому же, отсутствовала возможность выражения воли сторон. Ранний период правовой мысли Древнего Рима характеризуется отсутствием понятия передачи права. Для манципации характерно наличие захвата вещи, а также присвоения права, которое узаконено отсутствием протеста продавца. Данный способ, возможно, был сформирован из-за представления о приобретении собственности вследствие ведения захватнических войн. В древнем цивильном праве существовал принцип contrarius actus, суть которого заключалась в том, что отношения могут быть установлены и уничтожены только в той же форме в какой они были образованы.

Данные примеры договоров раннего цивильного права представляются громоздкими, своеобразными и переисполненными торжественности и тому были свои причины. Во-первых, требование придания юридической значимости процедуре и необходимой защиты нарушенных прав. Во-вторых, в древности не было столь разнообразных развлечений, как в настоящее время, что могла повлиять на судебный процесс, который был одним из немногих впечатляющих зрелищ того времени. Таким образом, договоры данного периода характеризовались: развитием формализма не только на сферу гражданского оборота, но и за его пределами; развитие договора возможно было лишь при сформировавшемся представлении о гражданском обороте и частной собственности; особое значение уделялось слову в цессии, манципации и при создании традиции. Следующим рассматриваемым периодом развития представлений о договоре следует считать падение понтифов – сближение юридической мысли с обыденной, развитие свободомыслия, а, соответственно, появление новых институтов гражданского права, выделение договоров и развитие правовой мысли относительно понятия и сущности договора.

Отдельного внимания заслуживает рассмотрение вопроса о том, к какому периоду относится вербальный контракт – стипуляция. Такой вид договора заключался в установлении обязательства на основании торжественных слов по формуле: «- Не обещаешь ли дать мне столько-то? – Обещаю». При чем стоит отметить, что в стипуляции были ослаблены требования относительно устной формы и абстрактного характера, которое выражалось в строгом обязательстве, зависящем от слова, и не учитывавшего волю, а также усложнение стипуляции через увеличения числа лиц как со стороны должника, так и со стороны кредитора. И еще одной нерассмотренной нами сделки, характерной для классического периода правовой мысли римского права относительно договора остается литтеральный контракт. Основой юридической силы данного договора являлся юридический документ, основанием сделки – не устная форма, а письменная (писанное слово). Одной из основных сделок данного периода следует считать договор купли продажи, соглашение об уплате покупателем денежной суммы в обмен на какой-либо предмет. Именно с куплей-

© Павлюк Д.А., Волошина В.О.,2019.

продажей связано появление консенсуального договора. Природа консенсуального договора заключалась в том, что «значение обязательства придается соглашению сторон, самому по себе». Такое обязательство могло быть установлено простым соглашение сторон либо в торжественной форме стипуляции, что придавало договору большую юридическую силу. Изменился так же и способ толкования договора, которое осуществлялось не по словам, а по смыслу и намерению, вкладываемому в него. Развитие договора купли-продажи классического периода положило начало консенсуальным договорам и даже двусторонним, а также превращением внедоговорных отношений в договорные.

Постклассический период связан с действием Дигестов Юстиниана. Характерной чертой данного периода можно считать индивидуализм при заключении договора. Сложившаяся система договорных отношений позволяла сторонам выбрать из нескольких форм договоров, а также выбирать способы совершения сделок, исходя из собственных убеждений.

В постклассическом периоде намечается несколько тенденций, связанные с отходом от традиционного формализма. Первая характеризуется стремлением к упрощению торжественных сделок или исчезновением торжественности вовсе. Для второй тенденции характерно появление нового формализма, который заключался в затруднении свободного совершения сделок, разумности и обдуманности распоряжений совершающего сделку; бесспорности гражданского оборота.

Таким образом, договор как соглашение ли, направленное на установление, изменение и прекращение прав, в римском праве формировался на основе представлений о частной собственности и гражданском обороте, тесно связанном с формализмом. Римская модель договора была принята с некоторыми изменениями, исходя из требований и условий того времени.

Порядок заключения договора в римском праве различался в зависимости от того, какого вида был договор. Вербальный контракт или стипуляция в качестве необходимого условия предполагал инициативу, исходящую от кредитора к должнику и после соответствующего ответа должника договор считался заключенным. В иных видах договора инициатива заключения договора могла исходить и от должника. Но в любом случае, одна из сторон должна была сделать предложение о заключении договора, т.е. акцепт.

Консенсуальный договор можно было заключить либо путем соглашения, либо выполнить установленную форму, реальный – путем передачи вещи, являющейся предметом.

Так же в римском праве существовало правило, что договор заключается лично сторонами. Те же, кто не участвовал в установлении обязательства, на них действия этого договора не распространялось. Заключение договора через представителя имело место быть и представляло собой заключение договора через представителя, от имени и за счет другого лица, а, следовательно, права и обязанности к данному обязательству ложились на представляемое лицо.

Таким образом, в римском праве впервые была сформулирована правовая конструкция договора, но имевшего именование «контракт». Излишний формализм контракта не позволил полностью реципировать его в неизменном виде в настоящем времени, но некоторые черты формализма все же имеют место быть, а также сама суть контракта воспринята странам романо-германского права и правовая система России тому не исключение.

ПАВЛЮК ДАРЬЯ АЛЕКСЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ВОЛОШИНА ВИКТОРИЯ ОЛЕГОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Чумак, С.С. Калашникова

ПЕРИОДИЗАЦИЯ РИМСКОГО ПРАВА: ПОНЯТИЕ, ЗНАЧЕНИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРИОДОВ

В статье рассматриваются особенности периодизации римского права, значение и основная характеристика периодов.

Ключевые слова: *периодизация, римское право, этапы развития.*

Перед любым историческим рассмотрением сразу же возникает проблема периодизации. Любому известно, что всякая периодизация бывает произвольной, так что ясно, что она может засвидетельствовать ad libitum, по собственному усмотрению, всевозможные последовательности распределений и хронологических разделений, которые будут изменяться в соответствии с изначальной точкой зрения и принятыми оценочными признаками. Ясно также, что использование исторических дат в качестве разделяющих точек имеет условный характер, ведь глупо было бы заявлять, что в таком-то году данная историческая эпоха завершается либо начинается. Безусловно, датами можно пользоваться как опорными точками и в этом смысле они имеют ориентирующую ценность.

Следовательно, достаточно распространенной периодизацией является разделение римской истории на четыре периода. А именно можно выделить: архаический (754–367 до н.э.), предклассический (367–27 до н.э.), классический (27 до н.э.– 284 н.э.) и послеклассический (284–565 н.э.) периоды.

Ещё одна популярная периодизация имеет следующие периоды: древнейший царский - от основания Рима Ромулом до изгнания последнего царя Тарквиния Гордого в 509г. до н.э.; республиканский - до 27г. до н.э.; имперский - разделяется на два подпериода: принципат, когда принцепс (первый в списке сенаторов) становится первой величиной в государстве, совмещая функции главного жреца (понтифика), главнокомандующего армией, трибуна и др., и доминат (dominus - господин), когда завершается эволюция структуры империи. Принципат был учрежден в 27г. до н.э., а доминат охватывает период с 284г. по 476г. (разгром варварами).

Следуя такому распределению, можно выделить и рассмотреть в ходе эволюции частного римского права три важнейших этапа.

А) Первый этап. От основания Рима Ромулом (754 до н.э.) до разрушения Карфагена и Коринфа (146 до н.э.) В данный период римский правопорядок имеет архаический и исключительно формалистический характер. Все право полностью основывается на обычаях предков (нравы предков, mores maiorum, неписаное право, ius non scriptum), и единственная законченная кодификация, Законы XII таблиц, не претендует на то, чтобы заменить mores maiorum, а ограничивается тем, что лишь собирает и уточняет некоторые главнейшие нормы частного, публичного, уголовного и процессуального права.

Правопорядок, который носит название «квиритское гражданское право» (ius civile Quiritium), наделён всеми требованиями устности и торжественности, но всё же вполне достаточен применительно к запросам очень небольшой земледельческой общины, какой был на первых порах Рим, так как отмеченные неудобства оказывались устраненными или по крайней мере смягченными традиционной порядочностью ifides архаических patres familias, которые были хорошо знакомы друг с другом и прибегали к немногочисленным формам деловых отношений (что происходило достаточно редко в силу экономической независимости). Внутри всякой отдельной семьи какие-либо разногласия отсутствуют или же легко гасятся суверенной и абсолютной властью pater familias. И в осуществление своих полномочий над домашними государство не вмешивается. Перед лицом этой власти другие члены семейной группы (а именно рабы, женщины и сыновья), находятся на положении подвластных. Они лишены личной и имущественной самостоятельности. И только pater familias обладает абсолютным господством (dominium) над всеми движимыми и недвижимыми вещами, составляющими богатство группы. И господство это утрачивалось лишь со смертью pater familias в пользу того, кто являлся его преемником (heres, наследник) Назначался он правопорядком или самим же отцом (pater) с помощью специального торжественного акта (testamentum, завещание).

Благодаря кредитно-деловым отношениям между patres familias появляются «обязательства», понимаемые как узы. Такие узы могут привести первого в тюрьму, ввергнуть его в рабство и даже повести к убийству должника, который не исполнил обязательство.

Б) Второй этап. От разрушения Карфагена и Коринфа (146 до н.э.) до прихода к власти Диоклетиана (284 н.э.).

© Чумак А.А., Калашникова С.С., 2019.

Общество превращается из аграрного в товарное, расцветают промышленность и торговля, преобразуется строительное дело. Таким образом, древнее ius civile, оставаясь формально действительным, в силу различных факторов ежечасно смягчается, парализуется, подрывается в буквальном своем применении новыми принципами, чтобы оставаться теоретическим отправным пунктом, в действительности не применяемым, всякого отдельного решения. Эти разные эволюционные формы на деле пересоздали римское право заново, они дали жизнь новому праву, ius novum, справедливому и всеобщему, способному управлять обществом великой империи. Характеризуя данный период, высказывается мнение, что если при Августе еще существовала формально республика, то при Тиберии (14-37 г.г.) и его преемниках уже была диархия, а с Домициана (89-96 г.г.) устанавливается монархия. С этого момента говорят о периоде «просвещенного абсолютизма», эпоха которого оканчивается со смертью Марка Аврелия (161- 180 г.г.). Следующим периодом в истории Рима был доминат, когда во главе государства стоял абсолютный монарх.

В) Третий этап. От Диоклетиана (284 н.э.) до Юстиниана (565 н.э.).

Наступает период централизованного бюрократического государства, во главе которого стоял dominus et Deus - «владыка и Бог» (так впервые назвал себя император Аврелиан (270 - 275 г.г.). Государственный аппарат приобретает сугубо централизованный характер. Все учреждения, имевшие отношение к особе императора, именуются «official». Чины подразделяются на придворные, гражданские и военные. Складывается иерархия чинов. Действуют т.н. табель о рангах - перечень всех гражданских и военных должностей начала V в.

Борьба за престол и, как следствие, ее частая смена императоров привели к нестабильности государства. Диоклетиан проводит ряд реформ, пытаясь ликвидировать внутренние противоречия, в особенности между сенаторами и командирами войск за овладение престолом, а также между центром и местным самоуправлением. Эти реформы продолжает Константин. Империя получает новое административно-территориальное деление. Римское государство разделено на две империи: Западную (с центром в Риме) и Восточную (с центром в Константинополе).

В эпоху принципата среди жителей римского государства получает распространение христианство, в начале как религия угнетенных, противостоящая господствующему общественному слою Рима. Со временем христианство стало государственной религией, когда в 380 году Феодосий провозгласил его единственной разрешенной религией.

Таким образом, являясь целостным историческим событием, римское право видоизменялось поступательно, соответствуя и отвечая вызовам и вехам развития общества, государственных и частных отношений. Именно их контрасты и легли в основу периодизации римского права - качественным скачкам от одного состояния общества к другому. Существует много подходов периодизации римского государства по различным историческим событиям, признакам, имеющим характерные черты и соответствующий временной промежуток. Так или иначе, ключевым индикатором периода служит качественное отличие. И на смену ярким краскам заката Римской империи приходит хмурое утро средних веков.

ЧУМАК АЛЕКСАНДРА АНДРЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

КАЛАШНИКОВА СОФИЯ СЕРГЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Е.О. Шелегова, С.С. Паскаянц

НАСЛЕДОВАНИЕ ПО ЗАКОНУ

В статье рассматриваются особенности наследования по закону в римском праве

Ключевые слова: *римское право, наследство, наследственное право, наследование по закону.*

Правопреемство Рима прошло долгий и сложный путь развития. Этот путь неразрывно связан с развитием римской частной собственности и семьи. Фридрих Энгельс в своей работе «Происхождение семьи, частной собственности и государства» указал, что даже в доклассовом обществе существовало начало наследования. Наследование по закону - наследство, которое произошло в порядке, установленном законом. Наследование по закону происходит в том случае, если умерший не оставил завещание после него, в случае недействительности завещания или в случае отказа наследников по завещанию принять наследство. Римская система наследования по закону (ab intestato) относится к эпохе Законов XII таблиц. По законам XII таблиц выделяются следующие три очереди наследников:

1) «Свои» или «необходимые» наследники, в состав которых входили лица, которые на момент смерти завещателя находились под его непосредственным руководством (дети, внуки от ранее умерших подвластных детей). В тех случаях, когда после умершего не было наследников первого порядка, то приходила вторая очередь для наследования;

2) Агнаты - лица, принадлежащие к одной семье и находящиеся во власти умершего главы этой семьи (братья, сестры, мать умершего). В том случае, если было несколько агнатов для наследования, то среди них призывали ближайшего агната, то есть человека, который имел самое близкое родство с наследодателем, и если ближайший агнат не принял наследство, то согласно закону, следующий агнат, так же не имел права быть признанным на наследство;

3) Когнаты, которые были кровными родственниками умершего. Не имеет значения степень родства.

Основным признаком наследования по закону - являются отношения между наследником и завещателем. Закон XII таблиц определял наследование следующим образом: «если человек, у которого нет наследника, умирает, не оставив завещания, то пусть ближайший агнат наследует имущество. Если не агната, то пусть их унаследуют родовые родственники». В ходе развития римского права происходил процесс вытеснения агнатического родства в качестве основания наследования когнатическим. Родство по крови, то есть – когнатское, как основание для наследования по закону, впервые было признано в преторском праве и восторжествовало в имперском законодательстве. Претор призвал к наследованию лиц, не являющихся наследниками по гражданскому праву, но он дал им право владеть имуществом наследодателя, и тем самым их признавали наследниками.

Основные изменения по сравнению с цивильным правом были следующими: Претор установил, что в случае неприятия ближайшим наследником наследства по закону, оно в обязательном порядке должно быть доступно следующему по наследству; Впервые претор придавал большее значение наследованию наряду с агнатическим и когнатическому родству, а также институту брака. В период императорского времени, законодательство все больше расширяет значение когнатического родства в институте наследства. Порядок наследования становится следующим: Во-первых, претор поместил детей наследодателя на первое место, в отличие от норм законов XII таблиц. В их число также входили эмансипированные дети умершего лица, которые к моменту смерти завещателя были освобождены из-под власти усыновителя. Лица, освобожденные от власти главы семьи при его жизни, унаследовали все по правилам «colltio bonorum emancipati» то есть, эмансипированные дети были обязаны вкладывать все свое имущество в наследственную массу, которая в скором времени распределялась среди всех наследников. Вторая очередь заключалась в том, что, если никто из первой очереди наследников не выразил желание наследовать, то следующими являлись агнастические родственники наследодателя. Третья очередь, это были кровные родственники до шестой степени включительно, но было все-таки исключение в виде седьмой степени родства. Именно в этой линии дети наследуют после матери, а мать после детей. Таким образом, впервые в наследовании признается роль кровных отношений, несмотря на то, что агнатическое остается более предпочтительным;

© Шелегова Е.О., Паскаянц С.С., 2019.

Четвертая очередь, строится на том, что оставшийся в живых супруг (муж за женой, жена после мужа) наследовал в последнюю очередь. Наследство становилось «лежачим», этим моментом определяется, кто призывается к наследству. За время между открытием наследства и его принятием, наследственное имущество не принадлежит никакому определенному лицу, оно ожидает своего субъекта. Поскольку никакого хозяина у этого имущества не было, оно и считалось бесхозяйным, но, несмотря на это, все же любое лицо, захватив вещи из «лежачего наследства» и провладев ими год, становилось собственником, несмотря на то, что условий для приобретения права собственности по давности здесь не было. В более развитом праве «лежачее наследство» стало охраняться. Окончательный триумф новые принципы наследования получили только в новеллях Юстиниана. При Юстиниане был установлен новый порядок очередей наследников по закону. Он принял решение упростить систему наследования, окончательно утвердив когнатическое родство наследования по закону. Этот принцип был закреплен новеллой 118 (543 г.) и изменившей ее новеллой 127 (548 г.). Согласно Уложению Юстиниана, были выделены четыре очереди законных наследников:

1) Все нисходящие наследники, то есть сыновья, дочери, внуки от ранее умерших сыновей и дочерей, все было поровну разделено между родственниками, но в то же время приемные дети также могли унаследовать долю вместе с семьей наследодателя;

2) Восходящие родственники наследодателя (отец, мать, дедушка, бабушка, родные братья и сестры, дети умерших и т.д). Наследники этой категории делят наследство поровну, однако дети ранее умерших братьев и сестер получают долю, которая должна быть у их умершего родителя. Если наследует семья по восходящей линии, то наследство делится следующим образом: одна половина переходит к семье со стороны отца, другая - со стороны матери;

3) Сводные братья и сестры завещателя, то есть те, которые происходят от одного и того же отца, но от разных матерей или от одной и той же матери, но от разных отцов, а также дети сводных братьев и сестер, которые получают долю, полагающуюся их родителям;

4) Все остальные боковые родственники завещателя, независимо от степени их родства с умершим, должны были разделить наследство в соответствии с порядком близости степеней без какого-либо ограничения до бесконечности. Ближайшая степень исключает дальнюю. Все наследство делится поголовно.

Новеллы о наследстве для супругов ничего не упоминают. Считается, что оно продолжало регулироваться нормами преторского права. В системе, введенной Юстинианом, это означало, что выживший супруг мог стать наследником, только в том случае, когда было отсутствие каких-либо, даже самых отдаленных, боковых родственников. Но для неимущей вдовы Юстиниан установил правило: вдова, не имеющая ни приданого, ни имущества, могла вступить в наследство одновременно с любым из наследников, и тем самым получить 1/4 наследства, и в обязательном порядке не более 100 фунтов золота. Наследуя вместе со своими детьми от брака с умершим, она получала причитающуюся ей долю в узуфрукте. При отсутствии наследников имущество умершего признавалось выморочным. Оно поступало к фиску, а иногда к монастырям и церквам. Подводя итог всему вышеизложенному можно явственно убедиться в том, что в настоящее время, в Гражданском праве Российской Федерации имеют место быть черты Римского права, которые сохраняются тысячелетиями, так как многие его положения, приложены к современным общественным отношениям и сохранились в практически неизменном виде. Эта характерная особенность отражена в части 3 Гражданского кодекса Российской Федерации, которая, на мой взгляд содержит наибольшее количество норм, основанных на наследственном праве Древнего Рима (наследственная трансмиссия и т.д.

ШЕЛЕГОВА ЕКАТЕРИНА ОЛЕГОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ПАСКАЯНЦ СЕДА СЕРГЕЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.К. Ших, Ю.И. Шарко

НАСЛЕДОВАНИЕ ПО ЗАВЕЩАНИЮ

В статье рассмотрено понятие и сущность наследования по завещанию в римском праве.

Ключевые слова: *наследование, наследование по завещанию, наследник*

Римляне определяли завещание как правомерное выражение воли, сделанное торжественно для того, чтобы оно действовало после нашей смерти «testamentum est mentis nostrae justa …». Следует отметить, что завещанием в римском праве являлось распоряжение физического лица на случай своей смерти, в обязательном порядке содержащее назначение наследника. Если наследник не назначался, такой документ не мог быть признан завещанием и не нёс правовых последствий. Помимо назначения наследника завещание могло включать легаты, назначение опекуна малолетним преемникам наследодателя. Завещание представляется односторонней сделкой, производимой согласно усмотрению наследодателя. Утверждение наследства представляется единичным от составления завещания правовым актом. Право на завещание было значимым компонентом совокупной гражданской правоспособности римлянина. Предполагалось, что не все личности смогут совершать завещательные постановления, т.е. владеть интенсивной завещательной способностью, и не все личности смогут получать наследие согласно завещанию.

Наследование по завещанию в римском праве имело свои особенности. Первой считалось оформление завещания. Оно происходило несколькими методами: завещатель объявлял собственную свободу в куриатных собраниях; завещание завещателя – воина объявлялось в строю перед сражением; манципация, обладавшее максимальное распространение.

В древнейшем праве, имевшиеся формы завещания, т.е. публичный акт гласного завещания (comitiis calatis) и Завещание перед вступлением в поход (in procinctu), считались формулированием воли наследодателя перед римским народом. Процедура совершения данных двух видов завещания, так же, как и условия, в которых они делались, были разнообразны. Эти древнейшие формы завещания обладали и минусами: они несли вслед за собою открытость завещательных постановлений, что порой имела возможность не соответствовать интересам завещателя; завещание comitiis calatis могло совершаться только лишь 2 раза в году в установленное время, а завещание in procinctu пребывало недостижимо личностям, не входившим в состав войска. Завещателю необходимо было обладать активной, а наследнику - пассивной завещательной способностью для действительности завещания. С целью совершения завещания нуждалось специализированное свойство физического лица - действующая завещательная способность (testamentifactio activa}, которой не владели недееспособные личности, личности, осужденные за порочащие правонарушения (подвергнутые infamia), отдельные иные группы физических лиц. Для назначения лица преемником заключительное обязано было владеть пассивной завещательной способностью (testamentifactio passive). Подобного законного качества личности никак не существовало, в частности, у детей государственных правонарушителей, сначала не сознавались в данном качестве постумы, т.е. дети, уже зачатые, однако еще не родившиеся к времени смерти наследодателя. При этом человек, хотя и владевшее testamentifactio passiva, в силу закона могло быть урезано в правах на приобретение наследства. Активной завещательной способностью нужно было владеть постоянно в период целой жизни, в другом случае владение ею в период смерти требовало особого удостоверения.

С целью совершения завещания требовалась специальная способность – testamentifactio activa. Подобная способность требовалась в период совершения завещания. Завещательной способности никак не обладали недееспособные (душевнобольные, малолетние, расточители), личности, осужденные за отдельные порочащие правонарушения, и пр.

Форма завещания, весьма содержательная в древнейшее время, со временем упрощалась и нуждалось наличие семи очевидцев, письменная форма никак не была неотъемлемым условием совершения завещания. Наравне с совершаемыми таким образом частными завещаниями в Древнем Риме были кроме того публичные завещания с участием государственных органов: посредством занесения завещания в протокол суда либо установленного магистрата; посредством передачи в императорскую канцелярию письменного завещания на хранение.

Существование наследования соответствовало и соответствует и интересам общества, а также удерживало устойчивость гражданско-правовых отношений. На самом деле, в случае если б все обязательства

© Ших А.К., Шарко Ю.И., 2019.

личности прекращались со смертью, то осуществление сделок, в особенности значительных, с физическими лицами было б связано с огромным риском для их контрагентов.

Наследование ведь дает возможность обязательственным отношениям сберечь силу после выбытия 1-го из их субъектов, и только лишь отдельные из них прекращаются со смертью личности. Основные принципы законного регулирования наследственных отношений были заложены поначалу в Древнем Востоке, продолжены в древнегреческой правовой системе. Однако, собственно, римское право образовало само понятие наследования, равно как универсального преемства, противопоставив ему, наследство в единичных правах скончавшегося (единственное наследство), зафиксировало основание наследования и обусловило суть завещания, что заключается в назначении наследника. Благодаря влиянию, проявленному jus gentium, что регулировало формирующиеся торговые связи, римское наследственное право получило универсальный характер, что же разрешило иным правовым системам в дальнейшем без изменений рецепировать его заслуги.

Наследственное право Древнего Рима зафиксировало систему основ наследования согласно завещанию, главными из которых представляют основы свободы завещания и никак не позволение одновременного наследования согласно различным основаниям, а кроме того положения «однажды наследник - наследник навсегда». С развитием законодательной практики в России появляются спорные и недостаточно урегулированные теоретические и практические аспекты, связанные с институтом наследственного права – наследования по завещанию. В процессе регулирования наследственных взаимоотношений, закон в главную очередь дает лицам возможность согласно собственному желанию распорядиться принадлежащим им собственностью в случай смерти. Данное распоряжение имеет возможность быть выражено только лишь одним методом - совершить завещание. Стремление передать нажитое имущество родственникам или близким людям является естественным для каждого человека. С данной целью оформляются завещания, в которых указывается круг преемников и собственность. В завещании человек имеет возможность определить лиц, которым захочет отдать свое имущество. При отсутствии завещания происходит наследование по закону, и пожелания наследодателя уже не будут учтены. При наличии правильно составленного завещания указанное в нём имущество переходит не к лицам, определённым законом, а к наследникам, которые указаны в этом завещании, что фактически ставит завещание выше нормы закона. Практическая деятельность свидетельствует о том, что дискуссии о наследстве постоянно были одними из трудно разрешимых, в том числе, и в отношении вещей, представляющих традиционным объектом наследственного права еще с времен Римской империи.

Огромное значение института наследования в обществе обуславливается тем, что он затрагивает интересы практически любого гражданина и заинтересованность эта объясняется преобразованиями в экономической и общественно-политической жизни общества, что повлияли на положение материальных отношений.

ШИХ АНАСТАСИЯ КОНСТАНТИНОВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

ШАРКО ЮЛИЯ ИГОРЕВНА – курсант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.С. Евченко

ДОСТУПНОСТЬ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФА

В статье рассматриваются актуальные вопросы доступности пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа

Ключевые слова: *транспорт, доступность транспорта, пассажиры.*

Общественный пассажирский транспорт – важнейшая инфраструктурная составляющая городского хозяйства, экономическую и социальную роль которого, как и влияние на качество жизни горожан, трудно переоценить. Городской пассажирский транспорт в целом является подсистемой и областью взаимодействия трех более общих систем: город (как экономическое образование), транспорт (как отрасль, выполняющая услуги по перевозке), население (пассажиры - клиенты с определенными потребностями в перевозке). Городской общественный транспорт обеспечивает транспортную подвижность основной части населения. Именно поэтому существенное отставание развития пассажирского транспорта от потребности населения в передвижениях вызывает социально-экономические проблемы и негативно сказывается на работе других отраслей экономики города. Работа общественного транспорта является важным показателем качества жизни в городе и одним из критериев оценки деятельности местных властей. При организации пассажирских перевозок необходимо проведение грамотной ценовой политики, так как от нее зависит финансовая стабильность предприятий транспорта. Влияние на эту проблему оказывает и то, что для значительной части населения транспортные расходы занимают весомую долю в общих потребительских расходах. Пассажирские перевозки влияют на транспортную доступность регионов, уровень транспортной подвижности населения и благосостояния граждан – имеют большую социальную значимость. С точки зрения экономической целесообразности пассажирские перевозки необходимо организовать таким образом, чтобы обеспечить население необходимыми коммуникациями, при этом должны быть эффективно использованы энергетические, финансовые и другие ресурсы, при необходимом уровне качественного обслуживания. Ярко выраженный социально-значимый характер работы общественного пассажирского транспорта должен подкрепляться в гарантированности высокого качества перевозок наименее обеспеченным категориям пассажиров. Пассажир одновременно является не только объектом перемещения, но и потребителем транспортных услуг. Таким образом, городской пассажирский транспорт представляет собой сферу рыночных отношений, область взаимодействия пассажиров как потребителей транспортных услуг и субъектов предпринимательской деятельности различных форм собственности, обеспечивающих перевозку жителей города. Отсюда просматривается два направления в области организации транспортных услуг: 1) приспособление и увеличение предлагаемых услуг к требованиям пассажиров и 2) активное формирование спроса на услуги транспорта с целью их прибыльной реализации [2, с.336]. Понятно, что между тарифами и спросом на перевозки имеется явно выраженная обратная зависимость: чем выше тариф данного вида транспорта, тем ниже будет спрос на его услуги. Одной из причин этого явления является рост конкуренции на рынке пассажирских перевозок, так как в настоящее время во многих городах и населенных пунктах Российской Федерации успешно функционируют транспортные компании негосударственной собственности, осуществляющие маршрутизированные перевозки пассажиров микроавтобусами на маршрутах, параллельных маршрутам муниципального наземного автобусного транспорта. Несмотря на относительно более высокую стоимость перевозок, данный вид транспорта, как обеспечивающий более высокое качество транспортного обслуживания, переключил на себя часть пассажиропотока за счет населения, обладающего платежеспособным спросом на данный вид услуг. Интересы пассажира и перевозчика в сфере городских пассажирских перевозок не совпадают. Перевозчик заинтересован в получении выручки, в том числе и за счет увеличения коэффициента сменности. Пассажир же хочет прибыть до места назначения быстро, без пересадок и за минимальный тариф. Рассматривая тариф на пассажирские перевозки необходимо учитывать, что нужен поиск компромисса трех сторон: перевозчиков, муниципальной службы, пассажиров. Эффективность перевозок для каждой из сторон также будет оцениваться по-разному. Для перевозчиков эффективность оценивается прибыльностью и рентабельностью. С точки зрения муниципалитета эффективность понимается как удовлетворение транспортных потребностей населения при минимальных затратах городского бюджета и соблюдении требований безопасности. Для пассажира,

© Евченко А.С., 2019.

эффективность городских пассажирских перевозок определяется надежностью обслуживания, комфортом поездки и доступностью тарифа. Для значительной части населения транспортные расходы занимают весомую долю в общих потребительских расходах. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Снижение уровня тарифа на пассажирские перевозки имеет не только социальное, но и экономическое значение. Удешевление перевозок позволяет повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, создает более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона. Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 57,8%. В последние годы сложилась тенденция снижения объема перевозок пассажиров, выполненных автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, это связано с сокращением количества поездок льготных категорий пассажиров, изменением системы их учета в результате введения единых социальных проездных билетов, а также с переходом на персонифицированный учет. Также на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транспортом оказывает влияние постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан. Тарифы являются важным рыночным индикатором пропорциональности развития спроса и предложения на рынке услуг пассажирского транспорта и служат отправной точкой в планировании финансовой деятельности транспортных предприятий. Также от уровня тарифов зависит финансовая стабильность предприятий транспорта, их выживаемость в условиях жесткой конкуренции. Необоснованное повышение тарифов с целью увеличения дохода и прибыли отдельных видов общественного транспорта может привести к противоположному результату – уменьшению пассажиропотока и, в конечном счете, снижению общих доходов. При повышении пассажирских тарифов нельзя не учитывать влияние этого повышения на процессы снижения уровня жизни населения и инфляцию. Установление экономически обоснованных тарифов, с одной стороны, должно приносить перевозчикам (транспортным предприятиям) прибыль, а с другой – обеспечить доступность общественного транспорта для всех слоев населения и не ухудшать благосостояние жителей. Иными словами, экономически обоснованные тарифы должны отражать как интересы пассажиров, так и транспортных предприятий и организаций (перевозчиков). Под доступностью здесь понимается насколько приемлем уровень тарифа для всех слоев населения. В данном случае понятия доступности и спроса связаны между собой, поэтому управление одним из них влечет за собой и отслеживание другого параметра. Одним из основных инструментов государственного регулирования спроса и предложения выступают дотации, субсидии, регулирование цен.

ЕВЧЕНКО АРТУР СЕРГЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.С. Евченко

ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ

В статье рассматриваются вопросы доступности транспортных услуг для населения

Ключевые слова: *транспорт, доступность транспортных услуг, население.*

При формировании Транспортной стратегии России на период до 2030 года учитывается, что состояние транспортной системы страны отстает от растущих потребностей экономики, Формируемой Транспортной стратегией России на период до 2030 года учитывается, что состояние транспортной системы отстает от растущих потребностей экономики страны, сдерживает ее переход на прогрессивный путь развития, лишая значительные территории возможностей для дальнейшего развития. Сегодня транспортная система Россия не является единым целым, поскольку различные виды транспорта недостаточно интегрированы между собой. Доступность транспортных услуг – основное условие для повышения мобильности населения, инструмент для обеспечения стабильности населения, развития межрегиональных связей и национального рынка труда, устранения несоответствия в развитии транспортной системы между отдельными регионами.

Транспортную доступность возможно обеспечить на основе осуществления совокупности экономических, организационных, информационных и технологических мер, которая предусматривает:

- повышение ценовой доступности услуг транспорта. В пассажирском сообщении стоимость перевозки определяет доступность транспортных услуг и уровень мобильности населения.
- Повышение мобильности имеет социальное и экономическое значение;
- использование современного подвижного состава, который отвечает требования надежности и безопасности, удовлетворяет потребности граждан в комфортабельности, надежности сообщения с достаточно высокой скоростью;
- наличие повышенной информационной осведомленности потребителей услуг с целью принятия верных решений в процессе транспортного обслуживания пассажиром.

Представим базовый перечень обобщенных показателей транспортной доступности.

Данные показатели используются для решения задач на федеральном и региональном уровне: индекс ценовой доступности характеризует возможность пользования услугами наземного пассажирского транспорта; индекс технической доступности характеризует возможность пользования услугами наземного пассажирского транспорта с точки зрения приспособленности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры к потребностям определенных социальных групп пассажиров; индекс территориальной доступности характеризует доступность услуг наземного пассажирского транспорта с учетом наличия и протяженности маршрутной сети, частоты и регулярности движения транспортных средств наземного пассажирского транспорта на данной территории; индекс временной доступности характеризует доступность услуг наземного пассажирского транспорта с позиции оценки затрат времени пассажира на различные стадии оказания услуг, а также с позиции обеспечения гарантированного времени оказания услуги; индекс информационной доступности характеризует возможность пользования услугами наземного пассажирского транспорта с точки зрения информационного обеспечения пассажиров; индекс удовлетворенного спроса на услуги наземного пассажирского транспорта.

Обязательства поставщиков транспортных услуг на пассажирском транспорте определяются на базе процесса нормирования показателей транспортной доступности через установление соответствия величин показателей транспортной доступности целям и задачам транспортного обслуживания населения с учетом имеющихся основных условий и ограничений.

Основные условия и ограничения – специфические требования потребителей услуг, они характерны для различных специфических социальных групп – маломобильных граждан, перевозки людей с детьми и др.), степень удовлетворенности уровнем транспортного обслуживания, развитие транспортной инфраструктуры. На рисунке 1 представлены ограничения, определяющие доступность услуг пассажирского транспорта. Раскроем содержание каждого ограничения, с которыми сталкиваются некоторые социальные группы, и которые определяют доступность услуг пассажирского транспорта: 1) Информационная недо-

© Евченко А.С., 2019.

ступность. Данное ограничение предполагает отсутствие у потребителей транспортных услуг информации, которая необходима для принятия верных решений в процессе транспортного обслуживания. 2) Техническая недоступность транспортных средств.

Данное ограничение предполагает наличие препятствий, ограничивающие свободное передвижение на входе и выходе пассажира в (из) салона транспортного средства (наличие турникетов или ступенек в транспортном средстве затрудняет доступ маломобильных пассажиров, пассажиров с детьми в коляске и др.). 3) Техническая недоступность объектов транспортной инфраструктуры – наличие препятствий, ограничивающие свободное передвижение (отсутствие тротуаров, по которым пассажира могут безопасно передвигаться до остановочных пунктов и др.)

4) Экономические ограничения – недоступность транспортных услуг с точки зрения завышенной цены на предлагаемую услугу.

5) Временные ограничения – недоступность транспортных услуг, которая вызвана ограничение у пассажира времени для передвижения. В Транспортной стратегии России до 2030 года также стоит цель повышения доступности транспортных услуг для населения.

Для достижения поставленной цели следует решить следующие задачи:

- Обеспечение приоритетного развития общественного пассажирского транспорта.
- Обновление и развитие парков подвижного состава наземного и внеуличного видов пассажирского транспорта.
- Повышение комфорта поездок на пассажирском транспорте.
- Увеличение регулярности работы пассажирского транспорта.
- Внедрение единой системы оплаты проезда.
- Повышение обеспеченности машино-местами для парковки легковых автомобилей.

Для обеспечения приоритетного развития общественного пассажирского транспорта необходимо создать условия, которые будут способствовать обеспечению приоритета движения общественного пассажирского транспорта, а именно: – ликвидировать парковочные карманы вдоль основных транспортных магистралей городов; – расширять сеть выделенных полос для движения общественного транспорта.

ЕВЧЕНКО АРТУР СЕРГЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.С. Евченко

ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ДОСТУПНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ

В статье рассматриваются актуальные повышения доступности транспортных услуг для населения

***Ключевые слова**: транспорт, население, транспортные услуги, доступность услуг.*

На общественном пассажирском транспорте следует внедрить бескондукторную и безналичную систему оплаты проезда путем совершенствования системы автоматизированной системы оплаты проезда с применением микропроцессорных пластиковых транспортных карт, а также нужно реализовать возможность использования для оплаты проезда банковских карт и мобильный устройств.

Необходимо развивать «доступный» транспорта для маломобильного населения, а также позаботиться о том, чтобы на пути к нему не возникало непреодолимых преград. Самым главным является проектирование пешеходных переходов и остановочных пунктов с учетом потребностей разных групп инвалидов: людей с ограниченными возможностями здоровья, людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата, слабовидящих и слабослышащих люде. На всех переходах должны быть плавные спуски и подъемы без бордюров, которые позволят таким людям самостоятельно их преодолеть. Для слабовидящих и слепых граждан следует дополнительно устанавливать тактильную плитку, которая указывает безопасную траекторию движения, а все светофоры следует оборудовать звуковыми сигналами. На городских пешеходных переходах следует использовать для маломобильных граждан мобильные гусеничные подъемники, предназначенные для передвижения по лестничным спускам инвалидов-колясочников без использования специальных стационарных подъемных устройств.

Предлагаемое устройство практично в использовании, полностью обеспечивает безопасность человека с ограниченными возможностями при движении, а также требует минимальных усилий со стороны сопровождающего лица. На городских пешеходных переходах следует использовать для маломобильных граждан мобильные гусеничные подъемники, предназначенные для передвижения по лестничным спускам инвалидов-колясочников без использования специальных стационарных подъемных устройств. Предлагаемое устройство практично в использовании, полностью обеспечивает безопасность человека с ограниченными возможностями при движении, а также требует минимальных усилий со стороны сопровождающего лица. Следует закупать низкопольные автобусы, троллейбусы и трамваи.

Данный подвижной состав полностью адаптирован для перевозки маломобильных граждан: оборудован аппарелями (наклонными платформами для прохода в салон), имеет места для крепления инвалидных колясок, оснащен маршрутными указателями с увеличенным шрифтом, световым табло с бегущей строкой с указанием остановочных 7 пунктов и громкоговорителями, которые оповещают названия остановочных пунктов. Широкие дверные проемы вагонов и накопительные площадки в низкопольных частях позволяют увеличить скорость посадки-высадки и улучшить комфортные условия для пассажиров.

На остановках следует устанавливать цифровые табло, на которых указаны интервалы движения транспорта, название остановочного пункта и другая полезная для пассажиров информация.

Слабовидящим и слепым людям затруднительно ориентироваться в расположении улиц, в связи с этим для них желательно устанавливать на остановочных пунктах тактильные мнемосхемы и пиктограммы. С помощью тактильно-звуковой мнемосхемы люди с нарушением слуха и зрения могут узнать расписание движения транспорта, а также время прибытия нужного маршрута.

Тактильно-звуковые мнемосхемы следует устанавливать на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах, а также в подземных переходах. Они предназначены для помощи инвалидам по зрению в преодолении регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов.

Одной из ценностей этого устройства является то, что оно так же подает дополнительный предупредительный сигнал водителю о намерениях незрячего пешехода. Также тактильно-звуковые мнемосхемы следует устанавливать на остановочных пунктах.

С помощью данного устройства можно получить следующую информацию: о пространственном положении относительно ближайших линейных (улица, дорога, проспект) и площадных (дома, театры, торговые центры и т.п.) объектов; о прилегающей территории, возможных препятствиях и сложностях

© Евченко А.С., 2019.

находящихся на пути движения слабовидящего или незрячего человека; о расписании движения маршрутного транспорта по времени; о расписании движения маршрутного транспорта по номерам автобусов; описание действий и траектории движения для посадки в автобус; описание находящихся в шаговой доступности объектов социальной инфраструктуры; описание маршрута движения и возможных препятствий для перехода на противоположную сторону дороги.

В целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами должны быть решены следующие основные задачи:

планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса;

развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок;

развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;

разработка и реализация социальных транспортных стандартов;

формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения. Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок;

развитие региональных авиаперевозок;

развитие систем городского, пригородного пассажирского и транспорта местного значения (сельского);

создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками;

развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении.

ЕВЧЕНКО АРТУР СЕРГЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.С. Евченко

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В статье рассматриваются основные задачи планирования развития пассажирских перевозок

***Ключевые слова**: транспорт, население, транспортные услуги, доступность услуг.*

Для решения задачи планирования развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса необходимы:

- определение на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках пассажирского подвижного состава для реализации транспортными предприятиями высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области пассажирских перевозок. Реализация единой транспортной политики в сфере планирования и управления на пассажирском транспорте;

- мотивирование транспортных предприятий к развитию, в том числе обновлению (снижению возраста) парков пассажирского подвижного состава транспорта – пассажирских вагонов, автотранспортных средств общего пользования, речных круизных и пассажирских судов, морских судов под российским флагом, самолетов. Обеспечение конкурентных схем кредитования обновления парков транспортных средств. Содействие развитию парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам.

Для реализации этих мер необходимо:

на железнодорожном транспорте – массовое обновление парка пассажирского подвижного состава с заменой морально устаревших вагонов и электропоездов на современные;

на морском транспорте – строительство пассажирских судов, в том числе круизных, морских пассажирских терминалов;

на внутреннем водном транспорте – строительство пассажирских судов, в том числе для региональных перевозок и круизных;

на воздушном транспорте – закупка пассажирских самолетов, стимулирование приобретения воздушных судов российского производства.

Решение данной задачи позволит улучшить параметры парков пассажирских транспортных средств, спланировать объемы их развития, повысить качество и безопасность обслуживания пассажиров.

Решение задачи развития скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок предусматривает:

расширение зон доступности для населения скоростных и высокоскоростных междугородних пассажирских перевозок;

развитие пригородных скоростных перевозок пассажиров, в том числе интермодальных в связях «аэропорт – город».

Для реализации этих мер необходимо:

на железнодорожном транспорте – развитие скоростных перевозок пассажиров в дальнем следовании и скорых перевозок в пригородном сообщении, создание высокоскоростных выделенных линий, разделение грузового и пассажирского движения на отдельных направлениях.

Развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок обеспечит повышение качества жизни населения в стране, расширит радиус социально-экономической активности вокруг городов, повысит транспортную доступность экономических центров, создаст условия для развития высокотехнологичных производств, позволит организовать новые рабочие места и обеспечить доступ к ним квалифицированной рабочей силы.

Для решения задачи развития перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах необходимы:

обеспечение перевозок пассажиров на социально-значимых маршрутах, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье, включая их ценовую доступность;

© Евченко А.С., 2019.

обеспечение перевозок льготных категорий пассажиров и оказание транспортных услуг по тарифам, установленным ниже экономически-обоснованного уровня;

обеспечение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в труднодоступных северных и восточных регионах, где он является безальтернативным и жизнеобеспечивающим;

Для реализации этих мер необходимо:

на железнодорожном транспорте – совершенствование государственного регулирования и финансирования государственных обязательств при осуществлении социально значимых перевозок;

на морском и внутреннем водном транспорте - совершенствование государственного регулирования и финансирования государственных обязательств при осуществлении социально значимых перевозок, строительство пассажирского флота, развитие береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров;

на воздушном транспорте - совершенствование государственного регулирования и финансирования государственных обязательств при осуществлении социально значимых перевозок.

Решение данной задачи позволит обеспечить доступность транспортных услуг для категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке, а также обеспечить социально-значимые транспортные связи для удаленных и труднодоступных территорий, в том числе в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также в приравненных к ним местностях.

Решение задачи разработки и реализации социальных транспортных стандартов предусматривает:

разработка финансово-экономической и расчетной модели социальных транспортных стандартов;

разработка и выполнение программы реализации социальных транспортных стандартов сначала на минимальном уровне, а затем в соответствии с программой их развития по прогрессивной шкале;

создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

модернизация парков подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования для перевозки маломобильных граждан;

создание связей между городскими агломерациями с использованием автомобильного и железнодорожного скоростного и высокоскоростного транспорта;

повышение доступности авиаперевозок для населения (развитие авиационной подвижности, в том числе в сфере авиации общего назначения).

Решение данной задачи позволит обеспечить доступность и качество услуг пассажирского транспорта для всех категорий населения, а также создать условия повышения уровня этих услуг по прогрессивной шкале. Социальные транспортные стандарты станут одним из ориентиров, в соответствии с которым будет осуществляться развитие транспортной инфраструктуры и услуг транспорта для населения.

ЕВЧЕНКО АРТУР СЕРГЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

М.А. Филин

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ

В статье рассматриваются актуальные вопросы развития государственного управления на транспорте в России

***Ключевые слова**: государственное регулирование и управление, морской, речной транспорт.*

Начиная с 2010 г., ситуация в экономике страны после экономического кризиса 2008 г. стабилизировалась, что положительно отразилось на работе транспортного комплекса. Наметившиеся позитивные тенденции и особенно перспективы роста во внешнеторговой сфере положительно повлияли на изменения как на морском транспорте, так и в секторе речных перевозок. Однако они сдерживаются с 2013 г. старением флота, наличием ряда «узких мест» в инфраструктуре, недостатками в государственном регулировании (особенно в сфере тарифов социальных пассажирских перевозок), неразвитостью прямых смешанных железнодорожно-водных перевозок и другими аналогичными обстоятельствами. Как следствие, в настоящее время водный (морской и речной) транспорт страны находится в достаточно сложном экономическом положении. В последние годы на водном транспорте России сведены практически к нулю перевозки по внутренним водным путям (ВВП) мелкопартионных грузов и грузов в универсальных контейнерах, существенные объемы целого ряда традиционных для внутреннего водного транспорта (ВВТ) грузовых потоков (уголь, руда, лесные, химические и др.) ушли на железнодорожный транспорт. При этом в целом по транспорту страны основная доля всех грузовых перевозок пришлась на автомобильный транспорт (около 70% по объему). «Неправильная» структура тарифов, не предусматривающая отнесение на себестоимость перевозок издержек по содержанию путевой инфраструктуры, нередко, несоблюдение требований по режимам труда и отдыха экипажей, скорости движения автотранспортных средств, условий их эксплуатации на напряженных участках автодорог, по техническому состоянию – все это позволило автотранспорту в ущерб экологии и безопасности перевозок конкурировать на больших расстояниях (до 2000 км) не только с железнодорожным, но и ВВТ. Взаимодействие внутреннего водного транспорта с автомобильным транспортом в речных портах при доставке различных высокотарифицированных грузов сведено на нет. Автомобильный транспорт здесь задействован в основном на вывозе нерудных строительных материалов в рамках местных перевозок. Эти же проблемы характерны и для сферы взаимодействия с железнодорожным транспортом. Все это подрывает экономику предприятий всех видов транспорта. Анализ официальных данных показал, что в результате реформирования собственности на ВВТ вместо 20 крупных судоходных компаний (с портами) к 2013 г. насчитывалось 7459 судовладельцев и 119 портовых компаний при общем количестве судов более 30,4 тыс. единиц, две трети из которых приходилось на более дорогой самоходный флот. В этих условиях конкурентоспособными остались лишь крупные предприятия, например, в европейской части страны, порядка 20, т.е. всего лишь око- 70 ло 0,3% всех субъектов речного рынка перевозок. Остальным приходится выживать только лишь за счет снижения нормы прибыли, распродажи нерентабельного флота или нецелевого использования амортизационных отчислений. Особенно тяжелое положение складывается в сфере пассажирских перевозок. На всех видах сухопутного транспорта (автомобильном, железнодорожном) широко развиваются скоростные и высокоскоростные системы. На внутреннем водном транспорте скоростные перевозки практически исчезли, хотя при соответствующей технической базе обладают высоким потенциалом надежности, безопасности и экологичности. Однако при отсутствии государственной поддержки современного скоростного флота, особенно на социально значимых направлениях, они оказываются неконкурентоспособными. В то же время, как показывает анализ опыта некоторых регионов, при правильной организации и поддержке со стороны бюджета, они привлекательны для населения. Существует ряд проблем в сфере внешнеэкономической деятельности. В период глобализации и вступления России в ВТО значение внутреннего водного транспорта, особенно в центре страны с прогнозируемым ростом грузопотоков в уникальном водном коридоре от портов Каспийского, Черного, Средиземного морей до портов Балтики, резко возрастает. Здесь общая протяженность водного пути составляет свыше 6000 км, в том числе по внутреннему водному участку транзитного судоходства – свыше 3600 км. Очевидно, что в будущем борьба за внешнеторговые грузопотоки и рынок транспортных услуг на этой транспортной оси будет обостряться. Все это требует от отрасли быстрых и эффективных решений,

© Филин М.А., 2019.

направленных на формирование современной нормативно-правовой, технической, технологической и экономической базы отрасли, позволяющей повысить роль внутреннего водного транспорта в обеспечении потребностей экономики и населения в более дешевых, но качественных и безопасных транспортных услугах. Новые решения должны быть направлены, прежде всего, на создание условий для обновления по комплексу параметров (универсальности, партионности, скорости движения и обработки) устаревших флота и портовой техники внутреннего водного транспорта. Только такие шаги могут обеспечить включение ВВТ в логистические цепи сквозных комбинированных перевозок: интермодальных (смешанных железнодорожно-водных в укрупненных грузовых единицах (УГЕ)) и мультимодальных (доставка УГЕ «от двери до двери» единым оператором по сквозному тарифу). Далее о путях и необходимых мерах, позволяющих более эффективно использовать транзитный потенциал внутренних водных путей России в системе комбинированных перевозок. Особенно остро стоит вопрос о нормативно-правовом регулировании смешанных перевозок. В связи с этим актуально принятие ФЗ «О смешанных (комбинированных) перевозках». Как известно, он сейчас обсуждается в Государственной Думе, прошел первое чтение, но дальнейшее его продвижение требует серьезной корректировки некоторых норм. Одной из наиболее важных и актуальных проблем, стоящих в настоящее время перед транспортным комплексом Российской Федерации, является активизация инвестиционной деятельности. Однако существует проблема не только поиска источников инвестиций, но и эффективности проектов развития транспортного комплекса, особенно с государственным участием. В настоящее время важным инструментом привлечения бюджетных средств в инфраструктуру водного транспорта является такой вид взаимодействия, как институт государственно-частного партнерства (ГЧП), реализуемый через концессионные соглашения. Однако следует отметить, что в то же время законодательная база отстает и не позволяет органично сочетать интересы государства и бизнеса. Например, правовая база для реализации концессий по схеме «построил – используй – передай государству», которая известна в мировой практике, до конца не проработана в национальном законодательстве. Нужен полновесный закон о ГЧП, тем более, что в некоторых регионах страны такое законодательство принято (например, в Нижегородской области). Однако при отсутствии закона на федеральном уровне местные власти сдержанно относятся к реализации региональных актов. Важной задачей при государственном регулировании рынка транспортных услуг является формирования инновационного формата взаимодействия транспортного бизнеса и государства в территориально-отраслевом разрезе. В качестве координирующего органа согласованного развития транспорта регионов и отраслей возможным представляется использование межрегиональной комиссии по транспорту (МКТ) при Совете Полномочного представителя Президента Российской Федерации (ППП) в регионе. Определенный опыт функционирования такой структуры есть в ПФО.

ФИЛИН МАКСИМ АНАТОЛЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

М.А. Филин

СУЩНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ

В статье рассматривается сущность государственной политики в области управления транспортным комплексом

***Ключевые слова**: государство, право, государственная политика, транспорт, управление транспортом*

Современное состояние социально-экономических процессов характеризуется бурным развитием транспортной отрасли: растет количество отечественных перевозчиков и транспортных компаний, осуществляющих свою деятельность на территории России, открываются новые маршруты, появляются более совершенные виды транспортных средств, расширяется правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой пассажиров и грузов.

Вместе с тем, в настоящее время в связи с произошедшими радикальными переменами в различных сферах общественной жизни действующее законодательство, регулирующее административно-правовые отношения в сфере отечественного транспорта, во многом не отвечает современным реалиям. В результате проводимых в последнее десятилетие экономических реформ был утрачен комплексный подход к государственному регулированию транспортной системы, материально-техническая» и организационно-правовая база которой' в настоящее время безнадежно устаревает. В процессе осуществления перевозок пассажиров и грузов выявляются правовые пробелы в деятельности как специализированных органов (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и др.), так и органов, определяющих стратегические направления обеспечения безопасности жизненно важных интересов личности и общества, в том числе и в. сфере транспортной безопасности (Совет Безопасности Российской Федерации). Об этом свидетельствует значительное количество аварий, происшествий и несчастных случаев- на транспорте, последствиями которых являются» человеческие жертвы, и причинение материального> ущерба в значительных размерах. Нерешёнными являются проблемы, связанные с лицензированием и сертификацией транспортного- комплекса, а также бюджетного финансирования государственных и муниципальных транспортных предприятий.

Эффективное государственное управление в области транспортного комплекса является важной составной частью государственной социально-экономической политики.

В результате беспрецедентно быстрого для мировой истории перехода к новой общественно-политической и экономической формации, начавшегося в конце 1980-х годов (распад СССР, фактически, лишь «конституировал» уже случившиеся) до глубоких основ была потрясена вся сформировавшаяся в советское время система управления экономическими процессами, весь уклад российской жизни, все сферы жизнедеятельности общества. Объективным результатом реформ 1990-х годов явилась свобода предпринимательской деятельности в любых, не запрещенных законом формах и организационных проявлениях, ставшая необходимым условием дальнейшего развития Российского государства.

В условиях демократизации жизни общества и государственно-управленческих процессов за годы, реформ (вне зависимости от того, как их оценивать) изменился, в, частности, статус перевозчиков; а также: формы и методы государственного управления транспортным комплексом; что позволяет говорить о смене всей транспортной парадигмы. Стали принципиально иными; субъектно-объектные отношения в транспортном комплексе: Если в годы советской государственности перед транспортной системой ставилась основная задача - организовать перевозки максимально большего числа людей и тоннажа грузов в: населенные пункты в пределах СССР, то сейчас — обеспечить скорейшие и безопасные перевозки не только в России, но и в любой точке мира.

На протяжении последних веков транспортная; система России неизменно находилась в фокусе, экономической политики государства, что объяснялось в основном; его геополитическими целями: в условиях огромной территории. Неизменным оставался патерналистский подход к развитию транспортной системы. В силу сложившейся традиции сегодня общественное мнение рассматривает деятельность по развитию, транспортного комплекса как функцию государства, а не частной экономической деятельности в; рамках рыночной экономики.

Современная транспортная система России в значительной степени сформировалась в условиях советского планового хозяйства, когда развитие инфраструктуры в основном диктовалось перспективными

© Филин М.А., 2019.

планами индустриализации, потребностями военной организации и геополитическими интересами государства. Удовлетворение спроса конечных потребителей транспортных услуг, сбалансированное экономическое развитие перевозчиков не являлись приоритетными целями государственной политики. В результате этого происходило все большее отклонение траектории развития транспортной системы России от той, которая имела бы место в случае нормального экономического роста, свойственного современным промышленно развитым странам.

Как уже отмечалось, государственная политика в сфере транспорта является составной частью государственной экономической политики. Поэтому представляется важным понять основные тенденции её развития в новых условиях правового регулирования; сложных экономических отношений. Заметим, что на всем протяжении существования перевозок пассажиров и грузов главную роль играло наличие государственной собственности; на транспортные предприятия и транспортные: средства. Огромное значение для формирования современных, организационных транспортных отношений имела приватизация.

Так, государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации предусмотрела возможность приватизации предприятий морского, воздушного внутреннего водного и автомобильного транспорта; которая; позволила физическим, и юридическим лицам осуществлять предпринимательскую деятельность (перевозка; грузов и пассажиров, транспортно-экспедиторские и другие виды работ). В результате ее реализации из государственной собственности в частную перешла основная масса транспортных предприятий, а также организаций. В акционерные общества преобразованы 93% предприятий речного транспорта, 75% - морского, около 70% автотранспортных предприятий общего пользования.

Таким образом, подавляющая часть советской транспортной собственности в результате приватизации была преобразована в различные формы. Собственность на транспорте стала рассматриваться не только как экономическая и правовая, но и как социальная категория. Особо отметим, что собственность является определяющим фактором для концептуального понятия системы государственного регулирования и правовой организации в сфере отечественного транспортного комплекса.

ФИЛИН МАКСИМ АНАТОЛЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

М.А. Филин

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ В РОССИИ

В статье даётся административно-правовая характеристика системы управления транспортным комплектом в России.

***Ключевые слова**: государство, право, государственная политика, транспорт, управление транспортом.*

В теоретическом аспекте государственное управление рассмотрено как динамическая самоуправляемая система с совокупностью целей, принципов, направлений, форм и методов, которыми руководствуется государство в организации перевозочного процесса на всех видах транспорта. Предлагается авторское определение понятия государственного управления транспортным комплексом.

Государственное управление - это целенаправленная, планомерная, непрерывная деятельность органов государственной власти, направленная на создание и обеспечение своевременности и качества морских, речных, воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок.

Эта деятельность проявляется в исполнительно-распорядительном по форме и организующем по содержанию воздействии на управляемые хозяйствующие объекты и преследует своей целью обеспечить удовлетворение потребностей современного общества во всех видах перевозок пассажиров и грузов.

Выделяют следующие принципы реализации государственной транспортной политики: принцип демократизации, принцип единой государственной политики, принцип децентрализации, принцип общедоступности транспортных услуг, принцип оптимального сочетания территориального и отраслевого управления, принцип государственной координации делового партнёрства, принцип обеспечения государством единства управляющей и управляемой систем.

Многогранность и многоаспектность отечественного транспортного комплекса подразумевает различные уровни его изучения.

В связи с этим представляется необходимым начать рассмотрение системы управления транспортом России с теоретико-правовых основ.

Система в переводе с греческого — целое, состоящее из частей, совокупность взаимосвязанных элементов. В научной литературе понятие «система» означает совокупность элементов, взаимосвязанных между собой и представляющих целостное единство.

В настоящее время учёные выделяют следующие виды управляемых систем: механические, биологические, социальные.

В механических системах управление осуществляется совокупностями машин и технологическими: процессами. Объект управления в биологических системах — процессы, происходящие в живых организмах.

Социальные системы управления относятся к наиболее сложным. В основе их функционирования лежит управление общностями людей.

Со структурно-функциональной точки зрения - это сложная динамическая система с иерархией подсистем различной сложности и организации. Каждая из этих систем, являясь компонентом, частью системы более высокого уровня, в свою очередь, заключает в себе собственные системы, которые тоже подвержены членению.

Система управления транспортом в России - одна из подсистем управления обществом, имеющая определённую внутреннюю организацию и функции, связь с другими системами и перспективы дальнейшего развития. Эта система характеризуется следующими признаками:

- представляет собой целостный комплекс взаимосвязанных элементов;
- является подсистемой более сложной системы управления единым хозяйственным комплексом, способствуя выполнению функции установления необходимой связи потребителей транспортных услуг с их производителями (транспортными предприятиями);
- находится в единстве с окружающей средой и в то же время относительно самостоятельна по отношению к ней, так что они влияют друг на друга;
- имеет внутренние (между частями системы) и внешние (между системой и окружающей средой) связи; иерархическую структуру, определяемую составом элементов, подсистем и их связей и состоящую

© Филин М.А., 2019.

из, ряда: уровней управления - относительно обособленных структурных образований, различающихся по своему статусу (правам и обязанностям);

- обладает определёнными устойчивыми свойствами;

- способна изменяться сообразно изменившийся действительности, т.е. способна к развитию и самосовершенствованию.

Система управления транспортом включает: цели, субъект, объект и их связи, принципы функции, методы, информацию, процесс, технологию, организационную структуру.

Исследуемой нами системе транспортного управления присуще наличие двух взаимосвязанных элементов: управляющего (субъекта) и управляемого (объекта).

В качестве субъектов выступают органы государственного и муниципального управления транспортом. Объекты системы управления транспортным комплексом России — юридически и организационно оформленные коллективы людей: предприятия и организации (индивидуальные предприниматели), осуществляющие пассажирские и грузовые перевозки, предприятия, входящие в отраслевую систему (технический и обслуживающий комплексы), различные образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов в сфере транспорта и т.д.

Определяющим в сочетании «система управления» является категория «управление». Поэтому представляется целесообразным остановиться на характеристике сущности этой категории.

Управление — это всегда воздействие. Управляющее воздействие означает, прежде всего; сознательное начало, имманентную связь управления с человеком. Управляющее воздействие — это практическая деятельность, специфический вид труда, совершение действий административно-правового свойства, направленное на исполнение законов, создание правовых актов, их реализацию и проведение, организационных мероприятий. Однако термин «деятельность» не раскрывает до конца социальную сущность управления, его специфическое место и роль в жизни людей. Поэтому можно управляющее воздействие характеризовать и как отношение (субъектно-объектное); входящее в; систему: общественных отношений. В иерархии, общественной структуры это отношение, как правило, вертикальное по характеру и связано с наличием у вышестоящей стороны возможности властно выражать и осуществлять свою волю. В юридической науке внимание обращается преимущественно на правовую форму управляющего воздействия.

ФИЛИН МАКСИМ АНАТОЛЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

М.А. Филин

СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В РОССИИ

В статье рассматриваются особенности системы государственного управления транспортом в России

***Ключевые слова**: государство, право, государственная политика, транспорт, управление транспортом*

Рассматривая систему государственного управления в области транспорта, можно отметить, что она является трехуровневой. В соответствии с Конституцией РФ, федеральные пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации, т.е. на уровне правительства РФ происходит организация государственного управления транспортом. На следующем уровне организация управления транспортом осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ, здесь можно выделить департаменты или министерства транспорта соответствующих субъектов Федерации. А на муниципальном уровне совершается не государственное управление, а местное, выраженное в транспортном обслуживании населения муниципального образования.

Современная система государственного управления транспортом в России построена с учетом основных направлений административной реформы и осуществляет свою деятельность с помощью специальных федеральных органов исполнительной власти:

- Министерства транспорта РФ;
- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- федеральных агентств.

Перечисленные федеральные органы исполнительной власти выполняют свои специфические функции.

Министерство транспорта РФ вырабатывает государственную политику в области транспорта и регулирует транспортную деятельность нормативно-правовыми актами.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет контроль и надзор в своей сфере деятельности. Федеральные агентства оказывают государственные услуги, касающиеся транспортной деятельности и управления государственным имуществом в сфере соответствующих видов транспорта.

В состав Министерства транспорта входят различные органы государственного управления, такие как службы, департаменты и инспекции.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Федеральные агентства находятся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации и осуществляют свою деятельность во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Спецификой транспорта является нематериальный характер производимой продукции, поэтому основная задача транспорта - оказание услуг по перевозке грузов и пассажиров при обеспечении непрерывного процесса их перемещения.

В рыночных условиях для качественного осуществления перевозочного процесса по автодорожной сети недостаточно наличия автодорог, необходима и развитая дорожная инфраструктура.

Условием формирования дорожной сети выступает спрос и предложение. Предложение формирует спрос за счет ассортимента произведенных товаров (и уровня цен). В свою очередь спрос, как общественная потребность, определяет объем и структуру товарного предложения.

Пропускные возможности дорожных сетей формируют в значительной мере предложение, а спрос формирует потоки товарных поставок, и все это происходит на инфраструктурном автотранспортном рынке. Этот рынок связан наличием сети автодорог, автокомпаниями и грузоотправителями, хорошо отработанной логистикой, налаженной системой обслуживающей дорожной инфраструктуры.

© Филин М.А., 2019.

Важной составляющей системы государственного управления транспортом является нормативная база, закрепляющая структуру федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и организацию управления транспортной деятельностью. Ее основу составляют Конституция РФ, транспортные кодексы и уставы, федеральные законы, указы Президента РФ и постановления Правительства РФ.

В то же время анализ таких элементов государственного управления транспортом, как программ, имеющихся стратегических разработок, а также правовой базы, показал, что все они слабо взаимосвязаны друг с другом.

Государству в сфере управления и регулирования транспортом необходимо ориентироваться на такую стратегическую цель, как содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения страны через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Для реализации данной стратегической цели необходимо решение следующих задач.

1. Развитие эффективно функционирующей транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускоренное движение потоков, снижение транспортных издержек.

2. Повышение доступности услуг транспортного комплекса для всех слоев населения в разных регионах страны.

3. Реализация транзитного потенциала страны.

4. Повышение безопасности и устойчивости транспортной системы.

5. Улучшение инвестиционного климата.

На решение этих главных задач и должно быть ориентировано государственное управление транспортом.

ФИЛИН МАКСИМ АНАТОЛЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.Е. Гулая

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ РОССИИ

В статье дается характеристика транспортных ВУЗов России

Ключевые слова: *образовательное учреждение, правовой статус, транспорт, государство, право*

Начало подготовки кадров для транспорта можно скорее всего отсчитывать от создания Петром I по указу от 27 (14) января 1701 г. в Москве школы «Математических и навигацких (то есть мореходных) хитростно искусств учения». Особую историю имеет в целом подготовка военных моряков, военных летчиков. Первое высшее учебное заведение современного типа в сфере транспорта было создано в 1809 году. Манифестом императора Александра I 20 ноября 1809 г. было организовано как самостоятельное ведомство – Управление водяными и сухопутными сообщениями, так и Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I). С 1830-х гг. в связи с началом строительства железных дорог в России в программы обучения были включены вопросы сооружения и эксплуатации железных дорог. В 1896 году, в связи с ростом железнодорожной сети и для реализации проекта строительства Транссибирской магистрали было учреждено Императорское Московское Инженерное Училище ведомства путей сообщения, в 1913 году преобразованное в Императорский Московский Институт путей сообщения (ныне – Московский государственный университет путей сообщения (МГУПС (МИИТ)). С отраслевым образованием связана и профессиональная подготовка

специалистов транспорта без высшего образования. С XVIII века известны мореходные училища. Первая навигацкая школа коммерческого флота по подготовке топографов появилась в Иркутске (то есть вдали от морей) в 1753 г. В 1783 г. в Санкт-Петербурге, а затем в Холмогорах появились водоходные училища, которые многократно реорганизовывались. На железнодорожном транспорте еще в 1869 г. было принято решение об открытии технических железнодорожных училищ. В начале XX века в Санкт-Петербурге были созданы курсы и школы подготовки летного и технического составов. С 1907 г. лекции по воздухоплаванию читались в Петербургском институте инженеров путей сообщения. Расширение сети железных дорог потребовало подготовки специалистов для Юга России (Ростов-на-Дону), Дальнего Востока (Хабаровск), Сибири (Омск – первоначально подготовка велась в Томске, Новосибирск). Позднее шло создание дополнительных образовательных центров, усиливающих эту сеть (Екатеринбург, Самара, Иркутск).

Открытием в 1975 году Иркутского государственного университета путей сообщения, по сути завершилось продолжавшееся почти 170 лет становление железнодорожных вузов. Причем ключевым элементом отраслевой образовательной системы постоянно оставалась подготовка именно инженеров путей сообщения.

Вузы морского, речного, воздушного транспорта как самостоятельные учебные заведения создавались в XX веке. Начиная с 1930-х гг. проходили неоднократные слияния вузов и факультетов (включая работавшие в сфере водного, автомобильного, электрического воздушного транспорта), а также обратные процессы, приводившие к появлению институтов, ориентированных на свой отдельный вид транспорта. Кроме того, при создании вузов использовались база и накопленный опыт подготовки в составе иных учебных заведений, училищ, курсов, готовивших кадры для транспорта.

Поэтапно вузы транспорта переходили от решения задач индустриализации и массовой подготовки инженеров к комплексным задачам развития фундаментального инженерного образования, подготовки специалистов-инженеров для новых сфер техники и технологий (информационных, строительных, связи, экологии, безопасности). При этом вузовские организации существовали в составе министерства путей сообщения.

В приближении к 2020-м происходит существенное изменение внешних условий, а с ними возникают и новые задачи в сфере подготовки персонала, к которым система отраслевого образования обязана готовиться заранее и уже сейчас учиться работать на опережение.

Транспортная стратегия Российской Федерации определяет целостность научно-технической политики отрасли на базе развития науки, инновационных технологий и системы подготовки кадров. Это предполагает реализацию целого

© Гулая А.Е., 2019.

направлений фундаментальных и прикладных научных исследований, стимулирование разработки и внедрения инновационных программ.

Интегральная миссия транспортных университетов состоит в том, чтобы

всесторонне содействовать кадровому и научному обеспечению стратегии развития единого транспортного комплекса страны, на основе:

− непрерывной генерации новых знаний и включения их в образовательный процесс;

− реализации всех стадий непрерывного образования, включая подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников транспорта, освоение новых перспективных компетенций по широкому спектру востребованных бизнесом и обществом квалификаций;

− системной интеграции достижений транспортной науки и отраслевого образования на пространстве СНГ и в ходе сотрудничестве с ведущими мировыми университетами, компаниями и организациями транспорта.

В числе подведомственных федеральным агентствам Министерства транспорта (по состоянию на конец 2015 года) – 18 образовательных организаций и филиальная сеть из 107 образовательных организаций по всей территории Российской Федерации.

В ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта находится 9 образовательных организаций в городах Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Самара, Екатеринбург, Иркутск, Омск, Хабаровск. 6 образовательных организаций находятся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта в городах Санкт-Петербург, Новосибирск, Владивосток, Нижний Новгород, Москва, Новороссийск. 3 образовательные организации, подведомственные Федеральному агентству воздушного транспорта, находятся в городах Москва, Ульяновск и Санкт-Петербург.

Образовательные организации транспортного комплекса ведут подготовку по уровням среднего профессионального образования и высшего образования. Выпускники транспортных вузов получают дипломы бакалавров и специалистов, в зависимости от направления подготовки, а также магистров и аспирантов.

Транспортное образование имеет существенные особенности, диктуют необходимость выработки специализированных подходов к реализации образовательных программ в области подготовки авиационного гражданской авиации, плавательного состава морских судов и судов внутреннего водного плавания, а также работников железнодорожного транспорта. Квалификация обучающихся по транспортным специальностям (направлениям подготовки) в значительной степени зависит от практической и тренажерной подготовки, которую студенты проходят на всех этапах обучения. Учитывая, что Российская Федерация является участником международных соглашений в области гражданской авиации и подготовки и дипломирования членов экипажей морских судов, особое внимание при реализации образовательных программ уделяется международным образования.

ГУЛАЯ АНАСТАСИЯ ЕВГЕНЬЕВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.Е. Гулая

КОМПЕТЕНЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ РОССИИ

В статье рассматривается компетенция транспортных ВУЗов России

***Ключевые слова**: образовательное учреждение, правовой статус, транспорт, государство, право*

К высшим учебным заведениям относятся все имеющие статус юридического лица образовательные учреждения, реализующие образовательные программы высшего профессионального образования. Высшие учебные заведения могут иметь филиалы, факультеты, кафедры, подготовительные отделения, научно-исследовательские лаборатории, аспирантуру, докторантуру, учебные подразделения дополнительного профессионального образования и другие структурные подразделения, создание которых (кроме филиалов) осуществляется самим учебным заведением с последующим уведомлением учредителя и внесением в установленном порядке изменений в устав высшего учебного заведения. Филиалы же создаются учредителем по согласованию с федеральным государственным органом управления образованием. Структурными подразделениями университетов и академий могут быть также институты и колледжи, реализующие неполные и (или) полные образовательные программы высшего профессионального образования.

Главными задачами (основной деятельностью) высшего учебного заведения как центра образования, науки и культуры являются: удовлетворение потребностей личности в интеллектуальном, культурном и нравственном развитии, приобретении высшего образования и квалификации в избранной области профессиональной деятельности; удовлетворение потребностей общества в квалифицированных специалистах с высшим образованием и научно-педагогических кадров высшей квалификации; организация и проведение фундаментальных, поисковых и прикладных научных исследований и иных научно-технических, опытно-конструкторских работ, в том числе по проблемам образования; переподготовка и повышение квалификации преподавателей и специалистов; накопление, сохранение и приумножение нравственных, культурных и научных ценностей общества; распространение знаний среди населения, повышение его общеобразовательного и культурного уровня. Воспитательные задачи реализуются в совместной учебной, научной, творческой, производственной и общественной деятельности обучающихся и преподавателей. А осуществляемые в обязательном порядке научные исследования являются непременной составной частью подготовки специалистов.

В учебной и научной деятельности высшего учебного заведения могут быть реализованы различные по срокам и уровню подготовки специалистов профессиональные образовательные программы высшего профессионального образования, послевузовского профессионального образования, программы дополнительного профессионального образования и переподготовки специалистов. Направления (специальности) подготовки и переподготовки специалистов определяются свидетельством о государственной аккредитации, что отражается в уставе вуза.

Высшее учебное заведение путем целенаправленной организации учебного процесса, выбора форм, методов и средств обучения создает необходимые условия обучающимся для освоения профессиональных образовательных программ. С этой целью высшее учебное заведение разрабатывает и утверждает учебные планы, в том числе для индивидуального обучения лиц с учетом уровня их предшествующей подготовки и способностей.

В высших учебных заведениях устанавливаются следующие виды учебных занятий: лекции, консультации, семинары, практические занятия, лабораторные работы, контрольные работы, коллоквиумы, самостоятельная работа, практика, курсовое проектирование (курсовые работы), дипломное проектирование (дипломные работы). Возможны и другие виды учебных работ.

Управление высшим учебным заведением осуществляется в соответствии с его уставом, который утверждается общим собранием (конференцией) преподавателей, научных сотрудников, представителей других категорий работников и обучающихся и согласовывается с учредителем, а также действующим законодательством.

Общее руководство высшим учебным заведением осуществляет выборный представительный орган – ученый совет высшего учебного заведения, в состав которого входит ректор, являющийся его председа-

© Гулая А.Е., 2019.

телем, и проректоры. Все другие члены ученого совета избираются общим собранием (конференцией) тайным голосованием. Срок полномочий ученого совета не может превышать пяти лет. В состав ученого совета могут избираться представители всех категорий работников и обучающихся высшего учебного заведения, общественных и других организаций.

Непосредственное управление деятельностью высшего учебного заведения осуществляет ректор. Он несет ответственность за подготовку высококвалифицированных специалистов, руководство образовательной, научной, воспитательной работой и организационно-хозяйственной деятельностью государственного высшего учебного заведения и осуществляет функции представителя государства в учебном заведении.

Разграничение полномочий между ученым советом и ректором определяется уставом высшего учебного заведения. В пределах своих полномочий ректор издает приказы и распоряжения, обязательные для всех работников и обучающихся в высшем учебном заведении. Исполнение части своих полномочий ректор может передавать проректорам и другим руководящим работникам высшего учебного заведения. В зависимости от структуры высшего учебного заведения в отдельных подразделениях (факультет, институт и др.) могут создаваться выборные представительные органы – ученые советы, полномочия и порядок избрания которых определяется уставом высшего учебного заведения. Факультет возглавляет декан, избираемый ученым советом высшего учебного заведения (факультета) из числа наиболее квалифицированных и авторитетных специалистов соответствующего профиля, имеющих ученую степень или звание, в порядке, определяемом уставом высшего учебного заведения. Кафедру возглавляет заведующий, избираемый по конкурсу ученым советом высшего учебного заведения сроком на пять лет. Положение о кафедре и других структурных подразделениях разрабатывает и утверждает высшее учебное заведение в порядке, предусмотренном его уставом.

Субъектами учебной и научной деятельности в высшем учебном заведении являются студенты, слушатели, научно-педагогические работники.

Среди работников высших учебных заведений действующее законодательство выделяет несколько категорий: предусматриваются должности научно-педагогического (профессорско-преподавательский состав, научные работники), инженерно-технического, административно-хозяйственного, производственного, учебно-вспомогательного и иного персонала.

К профессорско-преподавательским относятся должности декана факультета, заведующего кафедрой, профессора, доцента, старшего преподавателя, преподавателя, ассистента. Должностям профессора и доцента соответствуют одноименные ученые звания профессора и доцента. Замещение всех должностей научно-педагогических работников в высшем учебном заведении, за исключением выборных должностей декана факультета и заведующего кафедрой, производится по трудовому договору (контракту), заключаемому на срок до пяти лет, но заключению этого трудового договора (контракта) предшествует конкурсный отбор.

ГУЛАЯ АНАСТАСИЯ ЕВГЕНЬЕВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Дубровин

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

В статье рассматриваются понятие и особенности административных процедур государственного управления транспортом в России

***Ключевые слова**: государственное управление, транспорт, процедуры*

Для осуществления компетенции государственных органов, решения задач государственной власти (законодательной, исполнительной и судебной), обеспечения реализации прав, свобод и законных интересов граждан и юридических лиц нормативно устанавливаются общие и специальные процессуальные формы, в рамках которых определяются и используются на практике соответствующие правовые процедуры - законотворческие, административные (управленческие), судопроизводственные. Законодательная власть осуществляется с помощью законотворческих правовых процедур, непосредственно устанавливающих порядок принятия законов. Вместе с тем в данной сфере государственной деятельности используются и иные процедуры так называемого подготовительного характера, т. е. процедуры, непосредственно не относящиеся к деятельности парламента (в прямом смысле этого слова), но способствующие реализации законодательного процесса. Судебная власть осуществляется посредством судопроизводства (правосудия), которое также можно представить в виде специальных правовых процедур, разработанных для данного вида государственной деятельности. Они законодательно включены в процессуальные кодексы Российской Федерации (ГПК, АПК, УПК). Реализацию исполнительной власти, осуществление государственного управления, а также деятельности исполнительных органов местного самоуправления и всех уполномоченных должностных лиц невозможно представить вне нормативно установленных правовых процедурных порядков или, как иногда говорят, административно-управленческих процессов. Деятельность органов исполнительной власти и их должностных лиц, государственных и муниципальных служащих определяется не только множеством материальных норм, но и системой процедурных административно-правовых норм. Исполнительная власть осуществляется посредством правоприменительной (правоисполнительной) и правотворческой (нормотворческой) деятельности. Однако административные процедуры создаются и используются только в правоприменительной деятельности органов публичного управления и их должностных лиц, в том числе в процессе принятия индивидуальных административных актов. Нормотворчсская деятельность органов исполнительной власти строится, как правило, на основе соответствующих нормативных правовых актов, которые не устанавливают в качестве предмета правового регулирования административно-процедурную деятельность.

Административные процедуры имеют важнейшее юридическое значение в практике государственно-правового строительства и публичного управления. Институт административных процедур — неотъемлемая часть современного административного права. В странах, которые имеют продолжительную практику применения законодательства об административных процедурах, в системе государственного управления установился надлежащий правовой порядок, демократизм, открытость функционирования аппарата государственных органов, реальная ответственность государственных служащих и должностных лиц.

Административные процедуры, как бы они ни понимались в теории административного права и практике государственного управления, связываются с созданием специального правового порядка в осуществлении тех или иных управленческих действий либо принятии соответствующих административных решений. Следовательно, административные процедуры необходимо рассматривать как важнейший административно-правовой институт, логически вписывающийся в структуру административно-правового регулирования. Появляющиеся в законодательстве правовые процедуры, в том числе административно-правовые, целесообразно оценивать с позиций юридической значимости, практической полезности, принципиальной отраслевой правовой принадлежности.

Административные процедуры (в литературе они часто называются позитивными административными процедурами), их правовая регламентация и, главное, правовое качество и доступность оказывают непосредственное влияние на осуществление гражданами и организациями своих прав и свобод. Поскольку все субъекты права так или иначе вступают в различные отношения с исполнительными органами

© Дубровин А.А., 2019.

государственной и муниципальной власти и их должностными лицами, то административные процедуры весьма многообразны и широко распространены в управленческой практике. Административные процедуры — реально существующие процедурные правовые нормы, которые могут быть структурированы и систематизированы. И если в процессе такой структуризации обнаружатся пробелы и противоречия, это еще не повод отрицать правовой характер данной группы процедур. Место для них подготовлено всей системой отрасли административного права, без них данная отрасль права не будет целостной и завершенной. Административные процедуры традиционно включаются авторами в структуру административного процесса. Вместе с тем в литературе отстаивается мнение, что управленческий процесс не относится к процессу административному ни по одному из традиционных признаков, отделяющих одну отрасль процессуального права от другой. При этом предлагается связывать управленческий процесс с многочисленными административными процедурами, которые юридически «оформляют» практическую деятельность по управлению. Под управленческим процессом понимается порядок достижения нормативно установленных целей управления с помощью правовых, организационных и иных средств управленческого воздействия. Административные процедуры включаются законодателем в правовую систему и в структуру современного правового государства вообще, а в систему осуществления исполнительной власти в частности из-за необходимости внесения в организацию и функционирование публичной власти надлежащего порядка, обеспечения соблюдения принципа законности, установления гарантий полезности, эффективности и открытости административных действий. Например, в европейских странах действуют специальные законы об управлении (законы об административном производстве или о процессуальной деятельности в сфере управления). Россия только приближается к этому правовому стандарту в области управленческого процесса. Можно даже предположить, что отсутствие законов об административных процедурах демонстрирует неразвитость российского административного законодательства и российской теории административного права, поскольку исторически становление современного административного права проходило в направлении усиления влияния и власти права (законов, порядков) на публичное управление, т. с. административная практика во всем ее многообразии и масштабности должна испытывать нормативную «нагрузку» и осуществляться по нормативно установленным правилам. Управленческий процесс должен основываться на установленных в законах правовых нормах. Следовательно, важнейшим направлением в законотворческой деятельности в сфере управленческого процесса является принятие законов, регулирующих административные (управленческие) процедуры (название соответствующего закона в российской научной литературе сейчас вырабатывается, например «управленческий процедурный кодекс», «закон «Об административном производстве», «закон «Об административных процедурах»).

ДУБРОВИН АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ– магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Дубровин

ПОНЯТИЕ И ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

В статье рассматриваются понятие и особенности государственного управления транспортом в России

***Ключевые слова**: государственное управление, транспорт, государство*

Транспорт представляет собой достаточно сложную структурированную систему, в рамках которой функционируют автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт. Каждый из них обладает существенными особенностями, которые не могли не сказаться на организации управления всей системы.

В последнее десятилетие транспорт Российской Федерации претерпел существенные изменения в области повышения качества предоставляемых гражданам и юридическим лицам услуг по перевозкам. Они коснулись и организационно-правовой системы государственного управления в области транспорта, которая включает следующие элементы:

- 1) систему федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 2) регулирование основных направлений деятельности федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 3) нормативную базу, закрепляющую организацию и управление транспортом.

В соответствии с п. "и" ст. 71 Конституции РФ федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Это означает, что в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортом, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения.

Организация управления транспортом, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов Федерации. Обычно это департаменты (министерства) транспорта и связи.

На муниципальном уровне осуществляется не государственное управление, а самоуправление. Его основные задачи в отношении транспорта заключаются в организации транспортного обслуживания населения, муниципальном дорожном строительстве, содержании дорог местного значения.

Государственное управление федеральным транспортом осуществляется с помощью ***системы специальных федеральных органов исполнительной власти.*** Эта система включает:

- • Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);
- • Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- • Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);
- • Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);
- • Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);
- • Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Ее можно охарактеризовать как трехзвенную структуру, объединенную общей целью организации и управления одной из важнейших сфер жизнедеятельности государства, какой является транспорт. Первое звено – это Министерство транспорта РФ, второе – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, третье – четыре федеральных агентства, представляющие различные виды транспорта.

Каждое из перечисленных звеньев выполняет свои специфические функции. Так, Минтрансу России присущи две функции: одна заключается в выработке государственной политики в области транспорта, вторая – в нормативно-правовом регулировании транспортной деятельности. Ространснадзор выполняет функции контроля и надзора в указанной сфере деятельности. Функциями федеральных агентств являются оказание государственных услуг, касающихся транспортной деятельности, и управление государственным имуществом в сфере соответствующих видов транспорта.

Перечисленные функции находят закрепление в первую очередь в положениях о Минтрансе, Ространснадзоре и соответствующих федеральных транспортных агентствах. Кроме того, на них указывает ряд полномочий каждого из федеральных органов исполнительной власти в области транспорта. Таким образом, есть основания утверждать о нормативном закреплении принципа разграничения функций между тремя звеньями федеральных органов исполнительной власти в области транспорта.

© Дубровин А.А., 2019.

Вместе с тем в регулировании их деятельности можно обнаружить отход от указанного принципа. Это проявляется в следующем. Одним из средств выполнения Ространснадзором функции контроля и надзора в транспортной сфере является лицензирование установленных видов транспортной деятельности. Полномочия по лицензированию включают прежде всего выявление соответствия соискателей лицензии предъявляемым требованиям, в частности, к их материальной базе (транспортным средствам и инфраструктуре), ее состоянию, наличию квалифицированных работников, обслуживающих транспорт, и выдачу им при наличии оснований письменного разрешения на осуществление определенного вида транспортной деятельности. Это также переоформление документов, подтверждающих наличие лицензий, приостановление действий лицензий в случае административного приостановления деятельности лицензиатов за нарушение лицензионных требований и условий, возобновление или прекращение действий лицензий, их аннулирование. Кроме того, оно включает контроль лицензирующих органов за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности, предъявляемых к ним требований и условий.

Ространснадзор осуществляет лицензирование всех установленных законом (п. 20–29 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" (в ред. от 02.07.2013 № 185-ФЗ)) видов транспортной деятельности. Исключение составляет лицензирование перевозочной деятельности на воздушном транспорте. В соответствии с п. 2 Положения о лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров лицензирование этой деятельности осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта. Аналогичная норма закреплена применительно к перевозкам воздушным транспортом грузов в Положении о лицензировании перевозок воздушным транспортом грузов. Это противоречит выполняемым Росавиацией функций и закрепленной в п. 7 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта норме, согласно которой Агентство не вправе осуществлять ни нормативно-правовое регулирование в установленной сфере деятельности, ни функции по контролю и надзору. Справедливости ради следует отметить, что при этом п. 7 содержит следующую оговорку: "кроме случаев, установленных указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации". Но указанная оговорка и возложение лицензирования перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов на Росавиацию не соответствует закрепленному принципу разграничения функций между тремя звеньями системы федеральных органов исполнительной власти в области транспорта.

ДУБРОВИН АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ– магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Дубровин

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

В статье рассматривается организационно-правовая система государственного управления в области транспорта

***Ключевые слова**: управление, транспорт, государство*

Основными направлениями их деятельности органов государственного управления транспортом являются: проведение государственной политики в области транспорта, направленной на удовлетворение государственных нужд, потребностей юридических лиц и граждан в перевозках;

• анализ состояния транспорта в России, разработка стратегии его развития, выработка и реализация федеральных транспортных отраслевых программ;

• государственное регулирование, управление и контроль за транспортными комплексами;

• осуществление полномочий собственника в отношении федерального имущества, необходимого для обеспечения исполнения своих функций;

• создание наиболее благоприятных условий для работы транспортных организаций, предприятий и учреждений;

• лицензирование в установленных случаях деятельности транспортных организаций и предприятий;

• разработка и утверждение правил, положений, технических норм, отраслевых стандартов, других нормативных актов, регулирующих перевозки, техническую эксплуатацию транспортных средств, безопасность движения, судовождения, полетов;

• участие в формировании единой политики в области обеспечения безопасности на транспорте, ее реализации и экологической защиты от деятельности транспорта.

Рассматривая последнее направление деятельности системы федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, как участие в формировании единой политики безопасности на транспорте и ее реализации, следует отметить, что в современных условиях оно относится к числу приоритетных. Об этом свидетельствует принятие ряда мер по совершенствованию указанного направления деятельности. К таким мерам относится прежде всего возложение обязанностей по обеспечению транспортной безопасности на широкий круг федеральных органов исполнительной власти, в том числе на МВД России, Федеральную службу безопасности, Минтранс России, Ространснадзор, федеральные транспортные агентства и некоторые другие. Выполнение ими задач в указанной сфере требует четкого разграничения полномочий, сфер ответственности, недопущения дублирования обязанностей, а также надлежащей координации их деятельности. Однако здесь имеется ряд нерешенных проблем. Особенно это касается федеральных органов исполнительной власти в области транспорта.

Так, возложение на Минтранс России функции по выработке государственной политики в области транспорта предполагает в том числе и выработку политики по безопасности на транспорте, однако среди закрепленных в Положении о Министерстве транспорта РФ функций она не названа. Между тем на Министерство возложен ряд полномочий по принятию нормативных правовых актов, касающихся сферы безопасности. К ним относятся, во-первых, акты, устанавливающие порядок осуществления контроля за соблюдением требований пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта, выполнением правил и норм, регламентирующих перевозки пожароопасных грузов; порядок нанесения знаков и кодов опасности, предусмотренных правилам перевозок грузов железнодорожным транспортом. Во-вторых, это правила перевозки опасных грузов на внутреннем водном транспорте, положение о расследовании капиталами морских портов аварийных случаев с судами, перечень речных портов, в которых капитаны портов осуществляют надзор за обеспечением безопасности судоходства и порядка в портах. В-третьих, это также правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути и некоторые другие.

Что касается Ространснадзора, то на него возлагаются полномочия по осуществлению контроля и надзора за соблюдением законодательства РФ о транспортной безопасности, а также непосредственно о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации воздушных, морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река

© Дубровин А.А., 2019.

– море) плавания, иных плавучих объектов, железнодорожного подвижного состава. Кроме того, указанная надзорная структура осуществляет контроль за соответствием установленным требованиям функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций; проведение аттестации аварийно-спасательных служб и формирований в установленной сфере деятельности; согласование перечня организаций гражданской авиации, привлекаемых в установленном порядке к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ. Она вправе организовывать проведение необходимых расследований (за исключением авиационных и дорожно-транспортных происшествий), участвовать в установленном порядке в проведении расследований авиационных происшествий.

Как видно, Ространснадзор осуществляет контроль и надзор за соблюдением законов о транспортной безопасности, непосредственно только о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. На всех других видах транспорта эту функцию выполняют иные органы. Между тем в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г. отмечается, что Ространснадзор должен функционировать именно как контрольно-надзорный орган, отвечающий в первую очередь за безопасность на транспорте.

К указанным иным органам относятся федеральные транспортные агентства, на которые также возлагаются определенные полномочия по обеспечению безопасности на соответствующих видах транспорта. Однако объем полномочий каждого из них в этой сфере деятельности свой. При этом отличия носят принципиальный характер.

Наиболее широкими полномочиями обладает Федеральное дорожное агентство. Оно организует учет показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог и наличию на них объектов дорожного сервиса, информирование участников дорожного движения о наличии объектов сервиса и безопасных условий движения на соответствующих участках дорог; осуществляет введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с целью обеспечения безопасности дорожного движения, а также мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения при проведении работ по их строительству, реконструкции, ремонту и содержанию; утверждает результаты оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности, проведенной специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности и планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

ДУБРОВИН АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ– магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

А.А. Дубровин

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

В статье рассматриваются особенности деятельности органов государственного управления транспортом

Ключевые слова: *государственное управление, органы управления, транспорт*

Значительно меньшим объемом полномочий по обеспечению транспортной безопасности обладает Федеральное агентство железнодорожного транспорта. К ним относятся принятие решений о временном прекращении погрузки и перевозки грузов и грузобагажа в определенных железнодорожных направлениях вследствие сложившихся у перевозчика или при использовании инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования владельцев инфраструктуры обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок, с немедленным извещением об этом в установленном порядке Минтранса России и Правительства РФ, соответствующих перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; установление сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов и грузобагажа, вызванного обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными не зависящими от перевозчика и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок, и уведомление об этом перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Кроме того, оно утверждает результаты оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности, проведенной специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности, а также планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в сфере деятельности железнодорожного транспорта.

В Положении о Федеральном агентстве морского и речного транспорта закреплен лишь один пункт, касающийся транспортной безопасности, в соответствии с которым Агентство организует мероприятия по защите морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания. Однако в ведении Агентства находится федеральное государственное учреждение "Российский морской регистр судоходства", целью которого является обеспечение безопасности мореплавания судов, используемых для торгового мореплавания, морских стационарных платформ различного назначения, охраны человеческой жизни на море, сохранности перевозимых грузов, экологической безопасности (п. 7 Устава федерального государственного учреждения "Российский морской регистр судоходства", утв. приказом Федерального агентства морского и речного транспорта от 13.04.2005 № 8).

До 30 июня 2010 г. в ведении Агентства находилось также федеральное государственное учреждение "Российский Речной Регистр", но распоряжением Правительства РФ от 30.06.2010 № 1080-р ФГУ "Российский Речной Регистр" отнесен к ведению Минтранса России. На него возлагается выполнение работ (оказание услуг), направленных на обеспечение технической безопасности плавания судов в соответствии с их назначением, охраны жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранности перевозимых на судах грузов, экологической безопасности судов (п. 2.1 Устава ФГУ "Российский Речной Регистр", утв. приказом Федерального агентства морского и речного транспорта от 13.04.2005 № 9).

Как видно, оба федеральных государственных учреждения имеют по сути типовое целевое назначение, заключающееся в обеспечении безопасности соответственно на морском и речном транспорте. Поэтому вызывает вопрос переподчинение ФГУ "Российский Речной Регистр" Минтрансу России. Вопреки логике указанные федеральные государственные учреждения находятся в ведении разных федеральных органов исполнительной власти в области транспорта.

Что касается Федерального агентства воздушного транспорта то в Положении, регулирующем его деятельность, вообще не упоминаются полномочия но обеспечению транспортной безопасности, но они закреплены в Положении о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в соответствии с которым разработка и реализация государственной политики в области авиационной безопасности возложена на действовавшую в то время Федеральную авиационную службу России.

© Дубровин А.А., 2019.

Следует констатировать отсутствие в положениях типовых полномочий транспортных агентств но обеспечению транспортной безопасности и необходимости унификации их регулирования.

Выполнение полномочий по транспортной безопасности всеми федеральными органами исполнительной власти в области транспорта требует выделения одного из них в качестве координатора этого направления деятельности. Таким органом по сути является Минтранс России, поскольку выполняет функцию по выработке государственной политики в области транспорта, в том числе и в области его безопасности. Учитывая особую актуальность проблемы транспортной безопасности в современных условиях, было бы целесообразно в положении об этом федеральном органе исполнительной власти отдельно закрепить его координирующую функцию в области безопасности на транспорте.

Круг мер по формированию и реализации государственной политики, связанной с транспортной безопасностью, достаточно широк. Он включает также совершенствование ее нормативной базы. С этой целью в 2007 г. принимается Федеральный закон о транспортной безопасности. В нем содержатся дефиниции ее основополагающих категорий, в том числе таких, как транспортная безопасность, ее обеспечение, акт незаконного вмешательства и некоторые другие. Закон закрепляет цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности, регулирует планирование и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, информационное обеспечение в области транспортной безопасности.

Вместе с тем ряд важнейших положений, к которым относятся, например, требования по обеспечению транспортной безопасности, уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, категорирование их объектов не нашли в Законе должной конкретизации. Закрепляющие их нормы носят отсылочный характер, что существенно снижает его роль в регулировании отношений по обеспечению транспортной безопасности.

Такой разнобой в регулировании транспортными законами осуществления государственного управления в области транспорта нельзя объяснить особенностями каждого вида транспорта. Безусловно, они существуют, но не могут влиять на принципиальные положения института государственного управления в указанной сфере. Представляется, что транспортные уставы и кодексы должны содержать унифицированные нормы, касающиеся регулирования государственного управления в области того или иного вида транспорта.

ДУБРОВИН АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ– магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

К.А. Кононенко

ПОНЯТИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ВУЗА

В статье рассматривается понятие административно-правового статуса ВУЗа

***Ключевые слова**: образовательное учреждение, правовой статус, транспорт, государство, право*

Функционирование любой организации, в том числе высшего учебного заведения, обеспечивается его правовым статусом. Справочные издания определяют правовой статус как совокупность прав и обязанностей различных субъектов права, их правовое положение. Особенности правового статуса для каждого субъекта раскрываются применительно к отрасли права, определяющей сферу правоотношений, участником которых тот или иной субъект становится, реализуя при этом ту или иную группу субъективных прав и обязанностей. Субъекты административного права — различные органы и организации, функционирующие или соприкасающиеся со сферой исполнительной власти. Административно-правовой статус определяет административную правоспособность как проявление общей правоспособности через основные характеристики субъекта права в сфере государственно-управленческих отношений, которые имеют властно содержательную природу. Неотъемлемым элементом таких правоотношений является обязательная их сторона — властный субъект — орган государственной власти.

Статус субъекта в административной (публичной) области общественных отношений имеет принципиальное значение. Реализация прав и обязанностей субъекта характеризует административную правоспособность и, одновременно, другое правовое явление — административную правосубъектность, которые не равнозначны.

Между тем «смешение» понятий приводит к тому, что исследователями отмечается не только взаимообусловленность правового статуса и правосубъектности, что справедливо, но и их отождествление, в том числе в семантическом значении, при этом «во главу угла» ставится правовой статус, характеризующий одновременно и правоспособность (статику) и дееспособность (динамику). Способность стать участником конкретного правоотношения определяет конкретный объем его прав и обязанностей, и, наоборот, правосубъектность показывает нормы о его полномочиях.

Исходным в определении вопроса о возможности возникновения и развития соответствующих правоотношений с участием субъекта права является именно «правосубъектность», поскольку предполагает наличие у субъекта правового статуса. Иными словами, способность стать участником конкретного правоотношения определяет конкретный объем его прав и обязанностей. В определенном смысле данный вывод подтверждает мнение Д. В. Винницкого о том, что указанные категории «характеризуют одно и то же правовое явление, поскольку ограничение способности участия в различных правоотношениях предполагает ограничение возможности осуществлять некоторые права и обязанности».

На наш взгляд, понятия «правовой статус» и «правосубъектность» следует определять, как тождественные категории, когда административно-правовой статус высшего учебного заведения образует правовое положение юридического лица в административных правоотношениях. Представление об административно-правовом статусе вуза можно получить путем рассмотрения его связующих частей, компонентов, характеризующих структуру статуса. В литературе компоненты статуса коллективного субъекта8 определены различным образом.

П.И. Кононов предлагает в структуру административно-правового статуса юридических лиц включать общие и специальные права, общие и специальные обязанности, ограничения общих и специальных прав юридических лиц в административно-публичной сфере, а также меры юридической ответственности, применяемые к юридическим лицам за совершаемые ими в административно-публичной сфере правонарушения.

В свою очередь, по мнению Д.Н. Бахраха, административно-правовой статус коллективного субъекта определяется структурой, состоящей из следующих основных блоков: 1) целевой: цели, задачи, функции деятельности организации; 2) структурно-организационный: порядок образования, легализации, реорганизации, ликвидации организации, ее подчиненность, организационная структура, процедуры деятельности; 3) компетенционный: подведомственность дел и властные полномочия организации. В то же время некоторые авторы полагают, что правоспособность, дееспособность и деликтоспособность выступают в

© Кононенко К.А., 2019.

качестве предпосылок определения правового статуса и поэтому не учитываются при построении его структурных элементов.

Из анализа образовательного законодательства следует, что в качестве элементов правового статуса вуза выделяются вид, организационно-правовая форма, наличие или отсутствие государственной аккредитации, что является недостаточным для его характеристики.

Как считает Д.Н. Бахрах, содержание административно-правового статуса коллективного субъекта в основном зависит от следующих факторов:

1) является он частью государственного механизма или нет;

2) каким видом деятельности он занимается (хозяйственной, культурно-воспитательной и т. д.);

3) является ли он самостоятельной организационной единицей или включен в более сложную организационную структуру.

В юридических исследованиях существует различные, хотя в целом и схожие точки зрения относительно определения компонентов административно-правового статуса вузов, где за основу берется административно-правовая характеристика статуса организации. Выделяют такие основные компоненты статуса вуза, как программный — цели и задачи; правовые основания организации вуза; функции, права и обязанности и его ответственность; правовой режим управления вузом, структура и функции его администрации. В дополнение к перечисленным компонентам указывают также гарантии реализации прав, организационно-правовую форму, наличие государственной аккредитации, вид высшего учебного заведения.

В такую структуру могут быть включены и иные элементы в зависимости от характеристики конкретного высшего учебного заведения, роли и места вузов во взаимодействии с иными субъектами административного права, особенностей их участия в административных правоотношениях.

Учитывая характер, многообразие вузов, выполняющих реализацию общезначимых публичных функций в социальном аспекте, в структуру их административно-правового статуса, на наш взгляд, необходимо включать следующие элементы: место вуза в системе федеральных (региональных) и местных органов власти: подведомственность (подчиненность) конкретному публичному органу либо иной вид юридической связи с публичными органами; общие и специальные цели создания и деятельности вуза; публичные задачи, решение которых возлагается на вуз; публичные функции, выполняемые вузом; административные права(полномочия)вуза; административные обязанности вуза; компетенция вуза; публичная юридическая ответственность вуза за совершенные им в рамках административных правоотношений правонарушения. Таковы наиболее важные структурные компоненты в организации и деятельности высшего учебного заведения, позволяющие наиболее оптимально определить правовой статус вуза как субъекта административных правоотношений.

КОНОНЕНКО КОНСТАНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

К.А. Кононенко

СТРУКТУРА АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ВУЗА

В статье рассматриваются особенности структуры административно-правового статуса ВУЗа

***Ключевые слова**: образовательное учреждение, правовой статус, транспорт, государство, право*

Место вуза в системе органов исполнительной власти и местного самоуправления. Административное и образовательное законодательство позволяет в зависимости от характера связей с публичными органами все высшие учебные заведения разделить на два вида:

1. Вузы, включенные в систему (находящиеся в ведении) какого-либо государственного органа или органа местного самоуправления. Это, например, высшие учебные заведения, подведомственные Министерства транспорта РФ.

2. Вузы, не входящие в систему каких-либо публичных субъектов. К их числу можно отнести негосударственные высшие учебные заведения, т. е. вузы, создаваемые частными лицами (гражданами и организациями). Их деятельность регулируется (координируется) частными собственниками и только на уровне «общих» требований — органами специальной компетенции.

Общие и специальные цели создания и деятельности вуза. Цель создания и деятельности образовательной организации выражает целевой компонент в ее статусе. В общем, цель можно понимать как обеспечение определенной социальной потребности, а в положениях, уставах и иных управленческих актах цель конкретизируется в перечне задач и выполняемых функций.

Цели высших учебных заведений формируются на основе некоммерческого характера их деятельности, а также необходимости обеспечения реализации в пределах предоставленной им компетенции государственной политики в соответствующей сфере функционирования, т. е. публичного интереса.

Вузы, являясь образовательными учреждениями как некоммерческие организации, в противоположность коммерческим не имеют цели извлечения прибыли, создаются с заранее определенной целью — оказание образовательных услуг.

Цель деятельности учреждения производна от функций учредителя. Функциональная зависимость вузов обусловлена целями самого государства в лице публичного собственника. Между тем такая «постановка вопроса» не всегда отражает фактическую практику отношений. Цель функционирования высшей школы — обеспечение удовлетворения потребностей граждан в высшем образовании. Если учредителем высшего учебного заведения является орган государственной власти, то цели деятельности вуза являются «продолжением» его компетенции. Однако учредителями негосударственных вузов являются субъекты частного права (физические и юридические лица), которые преследуют иные цели, хотя и выполняют общественно значимые функции.

Таким образом, высшие учебные заведения создаются для реализации направлений государственной политики в сфере высшего образования, служат обеспечению взаимодействия с гражданами и юридическими лицами по поводу предоставления государственных образовательных услуг.

Решение вузами публичных задач. Цели создания и деятельности высших учебных заведений определяют задачи функционирования вузов. Задачи, реализуемые высшими учебными заведениями в непосредственной сфере их деятельности, имеют публичный характер. Публичные задачи высшего учебного заведения — это общественно значимые вопросы, решение которых возложено на вуз с целью достижения целей его функционирования.

Нормативные акты формулируют общие задачи деятельности вузов, например, формирование у обучающихся гражданской позиции либо удовлетворение потребностей общества и государства в квалифицированных специалистах с высшим образованием и научно-педагогических кадрах высшей школы.

С учетом анализа Уставов отдельных высших учебных заведений можно выделить:

1. Общие задачи вузов, определяемые общими целевыми установками их деятельности: удовлетворение потребности личности в интеллектуальном, культурном и нравственном развитии, удовлетворение потребностей Российской Федерации в специалистах нового типа, способных вносить вклад в развитие гражданского общества, укрепление и совершенствование правового государства, экономический и социальный прогресс России, удовлетворение социально-экономических потребностей общества в квалифицированных специалистах соответствующего уровня образования.

© Кононенко К.А., 2019.

2. Специальные задачи вузов, определяемые их образовательной деятельностью: правовая, экономическая, управленческая, финансовая и иная подготовка, переподготовка и повышение квалификации руководителей и специалистов государственных и коммерческих организаций, граждан и др.; подготовка, профессиональная переподготовка и повышение квалификации федеральных государственных служащих, государственных служащих субъектов РФ, работников органов местного самоуправления, а также работников организаций любой формы собственности.

Публичные функции, выполняемые вузом. Публичные функции вуза определяют его место в системе задач публичного управления, отражают реализацию государственной политики в сфере образования. Они характеризуются целевыми установками — удовлетворением потребностей общества в высшем и послевузовском профессиональном образовании.

Исходя из этого, основными направлениями публичной деятельности высших учебных заведений являются: осуществление образовательной деятельности, подготовка специалистов; переподготовка и повышение квалификации работников различных отраслей; осуществление научных исследований в различных областях; обеспечение государственных гарантий (равного доступа к получению высшего образования, мер поддержки студентам и аспирантам и т. п).

Права и обязанности вуза. Административные права и административные обязанности представляют собой основное содержание административно-правового статуса вуза, являются ключевым элементом в его структуре.

Следует обратить внимание на понятие «права и обязанности».

С учетом имеющихся их определений в теории права попытаемся дать собственное понимание данных категорий с точки зрения административного права.

Административное право вуза представляет собой установленную нормами административного права юридически обеспеченную возможность совершения вузом определенного юридически значимого действия с целью реализации возложенных на него функций и задач публичного характера.

Административная обязанность вуза представляет собой установленную нормами административного права юридически обеспеченную и безусловную необходимость совершения высшим учебным заведением определенного юридически значимого действия в целях реализации возложенных на него публичных функций и задач.

Основная обязанность высшего учебного заведения — реализация целей их деятельности в строгом соответствии с предоставленными им правами определяется необходимостью обеспечить выполнение обозначенной учредителем вуза функции.

Из «общей» обязанности вытекают специальные обязанности вуза: осуществлять образовательную деятельность на основании лицензии, в соответствии с государственными образовательными стандартами; представлять соответствующие документы и информацию при прохождении процедур лицензирования и государственной аккредитации; осуществлять в установленном порядке оперативный и бухгалтерский учет результатов своей работы, вести статистическую, бухгалтерскую и налоговую отчетность.

КОНОНЕНКО КОНСТАНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Я.Д. Кутало

ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

В статье рассматриваются проблемы законодательного обеспечения транспортной инфраструктуры в России

***Ключевые слова**: государственное управление, транспортная система, транспортная инфраструктура*

В настоящее время остро стоит вопрос о совершенствовании законодательной и подзаконной нормативно-правовой базы и развития транспортной инфраструктуры в Российской Федерации с учетом требований экономки страны, социального обслуживания населения, военной и экологической безопасности, включая вопросы использования и развития транспортной системы Российской Феде-рации, в том числе объектов двойного назначения, мобилизационной подготовки и использования в интересах обороны страны объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в иных, кроме федеральной, формах собственности, создания новой системы управления воинскими и специальными перевозками на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, внесения изменений в порядок разработки и согласования стандартов, технических регламентов и проектно-сметной документации по объектам двойного назначения, резервирования земель под мероприятия, обеспечивающие работу транспорта в чрезвычайных и других ситуациях».

Определяющим для организации российской транспортной системы является система государственного управления.

Согласно Конституции РФ (ст. 71) к предметам ведения РФ относятся федеральный транспорт, пути сообщения. На органы же исполнительной власти субъектов РФ согласно их конституциям, законам возлагается решение вопросов транспортного обслуживания населения.

Современный транспорт - это сложная социально-экономическая система, в состав которой входят элементы самого различного уровня организации и характера собственности.

В процессе управления складываются организационно-правовые отношения в сфере регулирования транспортной инфраструктуры, начиная от деятельности федеральных государственных органов управления (Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта) и кончая низовыми органами системы управления (предприятиями различных форм собственности, осуществляющими перевозочную деятельность, а также мероприятия по поддержанию работоспособности транспортной инфраструктуры, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями и т.д.).

Как справедливо отмечают Н.Н. Тютрина и А.И. Хаснутдинов: «Значение организационных отношений на транспорте особенно велико, ибо передвижению граждан и перемещению грузов предшествует длительный процесс его организации, начиная с согласования количества подлежащих перевозке индивидуумов и объемов материальных ценностей, определения мест и времени отправки и кончая определением условий, способов и расчетов за оказанные услуги».

Организационная структурированность исследуемой системы подразумевает слаженность в работе всех ее звеньев и, следовательно, объективно влияет на внутренние взаимоотношения, создает основу для функционирования субординационных связей в определенных временных и пространственных рамках. Ввиду этого считаем необходимым первоначально рассмотреть теоретическую интерпретацию понятия «структура».

С.С. Алексеев указывал на то, что «определенная организованность - неотъемлемое свойство любых систем общественных отношений, а организационные отношения - это лишь конститутивный элемент (промежуточный момент) в их становлении и развитии. Отсюда и формируется структура – совокупность элементов управления, которые создают внутриорганизационные отношения».

Более содержательное определение предлагает Г.В. Атаманчук, по его мнению,: «структура – это своеобразное сочетание органических частей системы, функционирующих на основе многопорядковости и объединенных общими целями и задачами. Взаимоотношения структурных элементов осуществляются

© Кутало Я.Д., 2019.

по принципам функциональных связей, благодаря которым они устойчивы к различным внутренним и внешним изменениям».

Подобный подход Н.П. Веретенников и Р.Г. Леонтьев признают не совсем объективным, поскольку здесь «не учитывается существование подсистем и компонентов. Понятие «подсистема» подразумевает, что выделяется относительно независимая часть системы, обладающая свойствами системы, и, в частности, имеющая подцель, на достижение которой ориентирована подсистема. Если же части системы не обладают свойствами системы, то их принято называть компонентами. Все части системы являются взаимосвязанными. Связь представляет собой ограничение степени свободы элементов. Структура есть упорядоченное строение и сочетание компонентов, придающее системе оптимальную целостность».

Структура по своей сути, - высказывается Г. Минцберг: «...всегда аморфна и представляет собой композицию полученных знаний, зависящих от предмета и метода ее исследования. Именно они открывают возможность обнаружения субстанционально- содержательной и организационной многослойности систем, глубокой диалектической связи и взаимозависимости субстанционально-содержательных частей, которые могут быть заложены в содержание анализируемого понятия».

Однако, более близки к диалектическому пониманию структуры те авторы, которые определяют структуру в качестве вторичного по отношению к системе явления и полагают, что она есть внутренняя конструкция системы, отражающая определенные взаимосвязи, взаиморасположение составных частей системы, ее устройство, строение.

С.Н. Братановский справедливо отмечает, что: «понятия «структура» и «управление» неразрывно связаны между собой и не могут существовать по отдельности. Именно управление создает основу для развития в нужных пропорциях вертикальных и горизонтальных связей, благодаря которым может существовать и развиваться та или иная структура».

В организационной структуре государственного управления исследуемым транспортом выделяется нормативное закрепление субординации. Так, «государственное управление федеральным транспортом осуществляется с помощью системы специальных федеральных органов исполнительной власти. Эта система включает:

-Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);

-Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);

-Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);

-Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);

-Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);

-Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)»

КУТАЛО ЯНА ДМИТРИЕВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Я.Д. Кутало

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

В статье рассматриваются особенности административно-правовой характеристики транспортной инфраструктуры в России

***Ключевые слова**: государственное управление, транспортная система, транспортная инфраструктура*

Одной из основных отраслей национальной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство экономического пространства страны в целом, являются транспорт и обслуживающая его эффективную работу транспортная инфраструктура. Последняя является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения Российской Федерации.

Необходимость изучения проблем транспортной инфраструктуры в указанной связи обуславливается потребностями эффективной нормативно-правовой ее регламентации для целей осуществления государственного управления и обеспечения безопасного ее функционирования.

Следует признать, что в настоящее время нет единства подходов к определению данной категории как на легальном уровне, так и на научно-теоретическом, что вызывает проблемы правового понимания данного явления в контексте практического государственно-управленческого правоприменения.

Анализ действующего российского законодательства позволяет признать, что в настоящее время отсутствует единство в легальном определении понятия «транспортная инфраструктура».

Так, п. 10 ст. 2 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (с изм. и доп.) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» дает следующее легальное определение рассматриваемого понятия как «сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств». Данный подход подтверждается и в ч. 2 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Одновременно Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 221-ФЗ (с изм. и доп.) «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со строительством, с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами, и объектов инженерной инфраструктуры федерального и регионального значения на Таманском и Керченском полуостровах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определяет рассматриваемое явление как «предназначенные для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, автомобильные дороги федерального значения, автомобильные дороги регионального значения, в том числе искусственные дорожные сооружения, являющиеся технологическими частями автомобильных дорог федерального значения и автомобильных дорог регионального значения». Как видно приведенный законодательный подход имеет специальный подход, качающийся специфики строительства транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами.

В свою очередь п. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изм. и доп.) «О транспортной безопасности» определяет «объект транспортной инфраструктуры» как «технологический комплекс, включающий в себя:

а)железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;

б)метрополитены;

в)тоннели, эстакады, мосты;

г)морские терминалы, акватории морских портов;

© Кутало Я.Д., 2019.

д)порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений;

е)расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;

ж)аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;

з)участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации».

В ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ (с изм. и доп.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» определяется специфика транспортной инфраструктуры, предопределяемая видом транспорта. В этой связи законодатель понятие «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» определяет как «технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование».

Приведенные законодательные подходы свидетельствуют, во-первых, об индивидуализации в определении термина «транспортная инфраструктура» в зависимости от вида транспорта или специфики объекта инфраструктуры, во-вторых, различной интерпретации содержания данного явления. Данное обстоятельство не может признано нормально для эффективного нормативно-правового регулирования.

Следует признать, что в целом, к нормативно-правовой базе транспортного права, как комплексной отрасли российского права, предъявляются требования, в соответствии с которыми должно быть обеспечено закрепление прав и обязанностей сторон указанных правоотношений, а также определения правового статуса органов управления транспортном и предприятий транспортной сферы.

Формирование нормативно-правовой базы, соответствующей современному развитию транспортного сообщения в Российской Федерации и на международном уровне должно осуществляться путем пересмотра и совершенствования действующих законодательных и иных подзаконных нормативно-правовых актов, обеспечивающих единообразный подход к регулированию схожих правоотношений при функционировании различных видов транспорта.

КУТАЛО ЯНА ДМИТРИЕВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

И.В. Лисицкий

КОНТРОЛЬ И НАДЗОР НА МОРСКОМ И ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье рассматриваются особенности контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте

***Ключевые слова**: контроль, надзор, морской транспорт, водный транспорт*

В настоящее время контроль и надзор на морском и внутреннем водном транспорте осуществляет большое количество органов. Первая группа - министерства и ведомства, издающие нормативные акты, регламентирующие морское и речное судоходство и повседневно осуществляющие контроль над их выполнением (Минздрав, Погранвойска ФСБ, ФТК). Вторая группа - министерства и ведомства, обладающие компетенцией по изданию соответствующих нормативных актов, но не осуществляющие повседневный контроль над морским и речным транспортом (Роструд, МВД). Третья группа - министерства и ведомства, на которые возложен технический контроль судоходства и деятельность которых в этой области обычно ограничивается освидетельствованием и выдачей соответствующих документов (Минсвязи, Минобороны, Ростехнадзор). Однако, по нашему мнению, данная классификация является весьма условной и не охватывает всех особенностей современного состояния контрольно-надзорных правоотношений в рассматриваемой нами сфере. Поэтому попытаемся классифицировать контрольно-надзорные органы, осуществляющие деятельность на морском и внутреннем водном транспорте, следующим образом:

1. Прокуратура Российской Федерации.

2. Минтранс РФ, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Государственная речная судоходная инспекция Российской Федерации, Российская транспортная инспекция.

3. Министерства и ведомства, компетенция которых не распространяется непосредственно на отношения, связанные с перевозкой пассажиров и грузов, но является составной частью перевозочного процесса или отдельно взятых правоотношений, связанных с ним. Прокуратура Российской Федерации, исходя из смысла ст. 129 Конституции Российской Федерации и Федерального закона от 17 января 1992 г. N 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации», является единой федеральной централизованной системой органов, самостоятельно осуществляющей надзорную деятельность независимо от законодательной, исполнительной и судебной ветвей власти. Данная позиция широко освещена в современной юридической литературе.

В соответствии с ч. 2 ст. 1 указанного выше Закона в целях обеспечения верховенства закона, единства и укрепления законности, защиты прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства прокуратура Российской Федерации осуществляет надзор за исполнением законов федеральными министерствами, государственными комитетами, службами и иными федеральными органами исполнительной власти, представительными (законодательными) и исполнительными органами субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами военного управления, органами контроля, их должностными лицами, органами управления и руководителями коммерческих и некоммерческих организаций, а также за соответствием законам издаваемых ими правовых актов. Таким образом, вся деятельность, связанная с осуществлением перевозок пассажиров и грузов на морском и внутреннем водном транспорте, полностью подпадает под сферу надзора, осуществляемого органами прокуратуры РФ. В целях совершенствования надзора за исполнением законов на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, а также в таможенной сфере приказами Генерального прокурора в системе органов прокуратуры образованы Уральская, Северо-Западная и Южная транспортные прокуратуры, обладающие полномочиями прокуратуры субъекта Федерации. Вместе с этим образование указанных прокуратур не означает, что только они осуществляют надзор за исполнением законов в деятельности транспортного комплекса. Органы прокуратуры в целом, в частности природоохранные и военные прокуратуры, также осуществляют надзорные функции применительно ко всем видам транспорта в пределах соответствующих территорий. Появление транспортных прокуратур свидетельствует о пристальном внимании к соблюдению законности в рассматриваемой нами сфере и позволяет сконцентрировать усилия, развить данное узкопрофильное направление прокурорского надзора.

Как уже отмечалось, в соответствии с п. 2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации Минтранс РФ осуществляет контроль над деятельностью подведомственных ему Федеральной

© Лисицкий И.В., 2019.

службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта. Согласно Положению о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденному Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 398, данная Служба является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере морского (включая морские торговые, специализированные, рыбные порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного транспорта. Кроме того, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта реализует в части, касающейся функций по контролю и надзору, полномочия органов, которые в международных договорах Российской Федерации выступают в качестве органов, осуществляющих необходимые меры, направленные на выполнение вытекающих из этих договоров обязательств Российской Федерации в указанной сфере. Отметим, что указанная служба обладает большими организационными полномочиями в рассматриваемой нами сфере (например, организует контроль за обеспечением и выполнением организациями морского и внутреннего водного транспорта перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств, организует контроль за обеспечением пожарной безопасности при эксплуатации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов, организацию регистрации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, включая спортивные (кроме спортивных парусных судов) и прогулочные, а также в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, ведение соответствующих реестров). В число ее основных функций также входит контроль за соответствием установленным требованиям соответствующих функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, согласование строительства в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей. Российская транспортная инспекция согласно Положению о ней осуществляет в установленном порядке специальные разрешительные, контрольные и отдельные надзорные функции в транспортном комплексе Российской Федерации.

ЛИСИЦКИЙ ИЛЬЯ ВАЛЕРЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

И.В. Лисицкий

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА НА МОРСКОМ И ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ

В статье рассматриваются особенности правового регулирования государственного надзора на морском и внутреннем водном транспорте в России

***Ключевые слова**: государственное управление, надзор на морском и водном транспорте в России*

Транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. В начале XXI в. транспортная система России подошла к началу нового этапа своего развития. Завершение базовых структурных реформ, переход экономики в фазу роста, создание правовой базы функционирования и развития транспорта в рыночных условиях создали предпосылки для формирования в России единой транспортной политики, комплексного развития транспортной инфраструктуры интеграции преимуществ различных видов транспорта с целью повышения качества жизни и развития экономики. Значительно возрастает системообразующая роль транспорта, усиливается взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований.

Государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, усиливает свою роль как регулятор рыночных взаимоотношений, сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры.

Сферами ответственности государства в управлении транспортом являются: совершенствование правовых основ транспортной деятельности; обеспечение интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, в том числе - в рамках интеграционных процессов на постсоветском пространстве; создание системы общетранспортного контроля (надзора) в транспортном комплексе и правовых основ его функционирования.

Одними из основных принципов национальной морской политики России являются: государственный контроль над судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, государственный портовый контроль; сохранение и совершенствование системы подготовки кадров, обучения и воспитания молодежи; соблюдение международных договоров и соглашений, международного законодательства.

Функциональными направлениями национальной морской политики России являются: формирование нормативной правовой базы морской деятельности, соответствующей нормам международного права и интересам России; повышение безопасности морских перевозок, защиты окружающей среды от возможных негативных последствий морской деятельности, в том числе путем установления специальных лицензионных условий и требований.

Реализация национальной морской политики обеспечивается:

- государственным контролем за выполнением классификационных требований к техническому состоянию и годности судов, их всестороннему оснащению и обеспечению, подготовки и сертификации экипажей судов;
- созданию условий для сохранения и привлечения квалифицированных кадров в плавсостав и сферу управления морской деятельностью.

Для реализации положений транспортной стратегии России и государственной политики Российской Федерации в области морской деятельности в соответствии с административной реформой, проводимой в России с 2004 г., Постановлением Правительства Российской Федерации созданы Министерство транспорта Российской Федерации и вошедшие в структуру министерства: Федеральное агентство по морскому и речному транспорту «Росморречфлот» и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта «Ространснадзор».

Основные контрольно-надзорные функции на транспорте определены в Положении «О Федеральной службе по надзору и контролю в сфере транспорта».

Контрольно-надзорные функции на морском и внутреннем водном транспорте вменены управлению по надзору на морском и речном транспорте Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, которые закреплены Положением об Управлении.

© Лисицкий И.В., 2019.

С нашей точки зрения, система государственного управления надзорно-контрольной деятельностью на водном транспорте не до конца отлажена.

Государственный надзор на морском и внутреннем водном транспорте должен быть направлен на: обеспечение соблюдения транспортного законодательства в данной сфере деятельности; предотвращение транспортных происшествий; защиту прав потребителей транспортных услуг; обеспечение безопасности транспортных операций и качество работ и услуг; выявление отклонения в данной сфере деятельности от установленных нормативных правовых актов и внесение в них необходимых поправок.

Естественно, требования транспортной безопасности должны выполняться всеми хозяйствующими субъектами на водном транспорте, а контролироваться соответствующими государственными бассейновыми управлениями по надзору и контролю на морском и внутреннем водном транспорте Ространснадзора совместно с правоохранительными органами, уполномоченными в данной сфере деятельности: транспортной милицией, транспортной прокуратурой и Федеральной службой безопасности РФ.

С нашей точки зрения, основными проблемами, требующими скорейшего разрешения для становления Ространснадзора по государственному управлению в области надзора и контроля на морском и внутреннем водном транспорте, являются:

1.В настоящее время морской транспорт остается единственным видом транспорта, на котором функции государственного надзора и контроля (государственный портовый контроль - гл. 5 КТМ РФ) осуществляются не государственными служащими, а работниками, в том числе и некоторых коммерческих структур, что, естественно, противоречит законодательству Российской Федерации.

2.Надзор и контроль за техническим состоянием морских и судов внутреннего водного плавания в настоящее время осуществляют соответственно Российский морской регистр судоходства и Российский речной регистр, входящие в структуру Федерального агентства морского и речного транспорта. С учетом надзорно-технической функции, закрепленной за ними их Уставами, их также целесообразно переподчинить единой надзорно-контрольной службе Ространснадзора.

ЛИСИЦКИЙ ИЛЬЯ ВАЛЕРЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

И.В. Лисицкий

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА В РФ

В статье рассматриваются особенности правового регулирования государственного надзора на морском и внутреннем водном транспорте в России

***Ключевые слова**: государственное управление, надзор на морском и водном транспорте в России*

В положении о Транспортной стратегии России указано, что Ространснадзор должен функционировать в большей степени как структура, контрольно-надзорный орган, в первую очередь отвечающий за безопасность на транспорте.

Система государственного надзора в сфере водного транспорта должна:

- представлять собой хорошо сбалансированное разделение ответственности за безопасность на водном транспорте с транспортными организациями;
- быть экономически оправданной с точки зрения располагаемых ресурсов;
- позволять контролировать деятельность хозяйствующих субъектов, не препятствуя им без достаточных на то оснований осуществлять эффективное управление в рамках своей организации;
- приводить к развитию государственно-частного партнерства.

Важной задачей для развития водного транспорта в целом должна стать реализация мер по повышению стандартов в области безопасности судоходства, безопасности портов, гидротехнических сооружений, поиска и спасания, защиты и сохранения водной среды.

В настоящее время функции по обеспечению безопасности объектов морского и внутреннего водного транспорта осуществляет федеральное государственное учреждение «Служба морской безопасности».

Контрольно-надзорные функции вменены данной службе федеральными и отраслевыми нормативными правовыми актами (п. п. 3.1.20, 3.1.21 Устава и иными нормативными правовыми актами, и в первую очередь международными договорами России (Кодекс ОСПС и др.) по обеспечению выполнения требований режима и охраны на объектах морского и внутреннего водного транспорта. Данное направление государственной деятельности в настоящее время является приоритетным. Для выстраивания единой централизованной системы организации и управления транспортной безопасностью целесообразно, с нашей точки зрения, переподчинить данную службу Ространснадзору.

В условиях интеграции всех видов транспорта в единую систему, структурирования органов управления транспортом и взаимодействия с хозяйствующими субъектами должны интегрироваться и унифицироваться требования к обеспечению транспортной безопасности, приводиться к единому знаменателю соответствующая терминология и понятийный аппарат.

С учетом того что работники Ространснадзора отнесены к федеральным государственным гражданским служащим и на них распространяется действие законов и подзаконных актов, регулирующих данный вид государственной деятельности, необходимо быстрее решать вопросы в соответствии с законодательством РФ, регулирующие федеральную государственную гражданскую службу в Ространснадзоре.

Требуют скорейшей реализации вопросы разработки и утверждения в установленном порядке образцов единой морской форменной одежды для работников Ространснадзора, осуществляющих функции по контролю и надзору на морском и внутреннем водном транспорте, должностных знаков различия (знаков различия в соответствии с присвоенным классным чином и должностной категорией) и отличия, жетонов, а также порядок (правила) ношения морской форменной одежды, право на установление и разработку которой вменено непосредственно Ространснадзору.

В настоящее время данный вопрос не урегулирован ни нормативно-правовым актом Правительства Российской Федерации, ни Министерством транспорта Российской Федерации, ни Ространснадзором.

И самое главное. Необходимы переосмысление и практическое воплощение системы подготовки и переподготовки кадров для выполнения контрольно-надзорных функций на морском и внутреннем водном транспорте. Наличие базового морского или внутреннего водного образования по любой специальности, по нашему мнению, не является достаточным для выполнения функций государственных инспекторов и иных должностных лиц федеральной государственной гражданской службы в области контроля и надзора

© Лисицкий И.В., 2019.

на морском и внутреннем водном транспорте. Выполнение данных функций предполагает в первую очередь наличие базовых юридических знаний, которые даются в очень ограниченном количестве при подготовке специалистов для водного транспорта в вузах и сузах (количество часов по предметам: морское право, правовое обеспечение профессиональной деятельности, транспортное право - ограничено).

Подготовка кадров с нуля, ориентированных для работы именно в области контрольно-надзорной деятельности в морских академиях и академиях водного транспорта по юридическому направлению в области морского и внутреннего водного права и со специализацией по данному виду деятельности (контрольно-надзорная), должна дать необходимый экономический эффект и в дальнейшем обеспечить эффективность деятельности данного направления Ространснадзора.

Необходимы на первых порах переподготовка и повышение квалификации уже работающих в данной службе профессионалов, как правило, капитанов и механиков судов, имеющих огромный опыт работы по специальности, но пока не имеющих юридического образования. Для лиц, имеющих высшее юридическое образование и осуществляющих функции по контролю и надзору в области морского и внутреннего водного транспорта, целесообразна переподготовка (повышение квалификации) в единственном в своем роде негосударственном высшем учебном заведении - Институте морского права в Санкт-Петербурге.

Ведущему учебно-методическому объединению в области водного транспорта - Морской государственной академии имени адмирала С.О. Макарова по заказу Ространснадзора необходимо разработать систему подготовки специалистов для данного вида государственной контрольно-надзорной морской и внутренневодной правовой деятельности, имеющих и (или) юридическое образование, и морское и (или) внутреннее водное образование.

В настоящее время в соответствии с Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования (ГОС ВПО) подготовка юристов осуществляется по специализации как по классическому образцу - уровни: бакалавр, специалист, магистр юриспруденции (уголовно-правовая, гражданско-правовая, государственно-правовая, международно-правовая специализация), так и по специфическому - правоохранительная деятельность (подготовка специалистов для правоохранительных органов России).

В вузах водного транспорта (морского и внутреннего водного) можно готовить специалистов по двум специализациям (с учетом специфики водного транспорта): государственно-правовой и международно-правовой, а уже в рамках данных специализаций разработать программы по направлениям деятельности водного транспорта: государственно-правовая - контрольно-надзорная деятельность на внутреннем водном транспорте; международно-правовая - контрольно-надзорная деятельность на морском транспорте; международное морское публичное и частное право.

ЛИСИЦКИЙ ИЛЬЯ ВАЛЕРЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

И.В. Лисицкий

ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР ЗА СУДАМИ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

В статье рассматриваются особенности правового регулирования технического надзора за судами в России

***Ключевые слова**: государственное управление, технический надзор*

Технический надзор предназначен для обеспечения безопасности мореплавания. Это значит, что судно может быть допущено к плаванию только после того, как компетентными органами будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания.

Такими органами согласно ст. 22 КТМ Российской Федерации являются органы технического надзора и классификации судов, которые уполномочены издавать правила о классификации и постройке судов, надзоре за судами, находящимися в эксплуатации, а также об изготовлении материалов и изделий для судов. Органы технического надзора и классификации имеют право при невыполнении указанных правил запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию ранее выданные такими органами документы (п. 2 ст. 22 КТМ Российской Федерации).

В соответствии со статьей 23 КТМ Российской Федерации органы технического надзора и классификации судов осуществляют технический надзор за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходными судами вместимостью не менее чем 80 тонн, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов. Технический надзор согласно п. 3 ст. 23 за спортивными и прогулочными судами независимо от мощности главных двигателей и вместимости, а также за иными судами, к которым установленные п. 2 ст. 23 правила не применяются, осуществляется органами технического надзора, на которые такой надзор возложен Правительством Российской Федерации.

Норма ст. 24 КТМ Российской Федерации "Классификация судов" гласит: "Органы технического надзора и классификации судов в соответствии с их полномочиями присваивают класс судам, указанным в пункте 2 статьи 23 настоящего Кодекса. Присвоение класса судам удостоверяется классификационными свидетельствами".

Судовые документы - это документы, которые обязательно должны иметь суда в соответствии с национальным законодательством и международными договорами. Перечень обязательных судовых документов, которые должны иметь суда, порядок их выдачи, а также порядок признания документов, имеющихся на судах, плавающих под флагом государства, определяются кодексами торгового мореплавания или морскими или другими морскими законами государства флага судна. Таким образом, для подтверждения права плавать под флагом какого-либо государства судно должно иметь соответствующие документы, выданные компетентными органами для удостоверения национальности судна, его годности к плаванию и др. В ст. 25 КТМ Российской Федерации перечисляются основные судовые документы, предусмотренные законодательством названных государств. Эти документы должны находиться на судне.

К судовым документам, определяющим правовое положение судна, относятся документы о его регистрации, подтверждающие право судна плавать под флагом того или иного государства; документы о праве собственности на судно. К документам, подтверждающим состояние судна, относятся различного рода свидетельства. К судовым документам также относятся различные журналы, обязательно ведущиеся на судне, обязательным документом на судне является также судовая роль, т.е. список членов экипажа. Судно, имеющее класс соответствующего классификационного общества (Регистра), обязано иметь классификационное свидетельство. Взаимное признание судовых документов, определяющих годность судов к плаванию и обеспечивающих безопасность мореплавания, осуществляется на основании международных договоров (соглашений о торговом мореплавании).Самым ранним и известным классификационным обществом является Английский Регистр Ллойда (Lloyd's Register of shipping), известными классификационными обществами также являются: Морской Регистр России (Maritime Register of shipping), Норвежский Веритас (Det Nozske Veritas), Японии (Nippon Kaiji Kyokai) и др.

В ст. 25 КТМ Российской Федерации перечислены следующие документы:

1) свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

© Лисицкий И.В., 2019.

2) свидетельство о праве собственности на судно;
3) свидетельство о годности к плаванию;
4) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
5) мерительное свидетельство;
6) свидетельство о грузовой марке;
7) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
8) свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
9) свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
10) лицензия судовой радиостанции и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);
11) судовая роль;
12) судовой журнал;
13) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
14) санитарный журнал;
15) журнал операций со сточными водами;
16) журнал операций с мусором;
17) журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
18) журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
19) судовое санитарное свидетельство.

Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельства о грузовой марке и мерительного свидетельства. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения (п. 2 ст. 25 КТМ Российской Федерации). Суда, используемые в заграничном плавании, должны иметь документы, предусмотренные международными договорами, участником которых является государство флага судна. Например, согласно СОЛАС каждое грузовое судно обязано иметь свидетельство по конструкции, свидетельство о безопасности по оборудованию и снабжению, свидетельство по радиотелеграфии, свидетельство о безопасности по радиотелефонии. В соответствии со ст. 27 КТМ Российской Федерации некоторые категории судов, а именно: "Спортивные, прогулочные и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 кВт и несамоходные суда вместимостью менее чем 80 т должны иметь следующие судовые документы: а) судовой билет (удостоверяет право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту и вместимость судна); б) свидетельство о годности к плаванию; в) судовую роль. Отсутствие на борту судна документов, предписанных национальным законодательством или международным договором, в котором участвует государство, является основанием для отказа на выход такого судна из порта. Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечение указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно (ст. 32 КТМ Российской Федерации).

ЛИСИЦКИЙ ИЛЬЯ ВАЛЕРЬЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.Э. Мартиросян, С.Х. Аветисян

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ ПОРТАМИ

В статье рассматривается система регулирования деятельности морских портов в РФ

***Ключевые слова**: морской порт, государственное регулирование, операторы морских терминалов, государство, право*

Морские порты являются одним из важнейших звеньев транспортной системы Российской Федерации. Развитие морских портов невозможно без учета особенностей их правового режима: в границы морских портов входят не только земельные участки в качестве пространственнооперационных базисов, но и часть акватории водного объекта. Повышение надежности инфраструктуры морского порта достигается через создание морской информационной инфраструктуры, которая становится необходимым инструментом инновационного развития морских акваторий.

«Современный подход к решению задачи минимизации рисков производственной деятельности на море, безопасности жизнедеятельности в прибрежной зоне, привлечение инвестиций при условии снижения рисков капиталовложений и защите интересов предпринимателей, основан на создании и совершенствовании морской информационной инфраструктуры, открытой для включения в нее существующих информационных систем и оснащения ее новыми источниками информации, методами ее обработки и анализа». Сфера распространения морского законодательства включает в себя «отношения государств и частных лиц по поводу обладания и пользования морем в интересах сношений между нациями, промышленности и торговли». Как известно, морские порты являются важным элементом транспортного комплекса РФ. На долю перевозок водным транспортом в мировой торговле приходится 70% перевозок. Акватория морского порта имеет в составе внутреннюю и внешнюю акватории. Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется в целях обеспечения: безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан; обороны и безопасности государства; транспортной безопасности; безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта; комплексного развития морского порта; равного доступа к услугам в морском порту; предотвращения загрязнения окружающей среды и др. «Выделяются два основных вопроса о территории и акватории морского порта как составные элементы. Первый, территория и акватория морского порта выполняют функцию пространственно-операционного базиса для размещения объектов инфраструктуры морского порта…Второй, территория и акватория морского порта являются частью природной среды, загрязнение которых может повлечь нарушение экологического баланса всей прибрежной природной экосистемы, так как очень часто морской порт расположен в границах населенного пункта».

В морских портах в настоящее время большой проблемой является выработка эффективных мер правовой охраны окружающей среды, в том числе «путем установления правовых ограничений и запретов в отношении чрезмерного использования природных ресурсов морских акваторий». Современный этап требует совершенствования государственного управления в сфере торгового мореплавания, надзора за обеспечением безопасности мореплавания и порядка в морском порту, обеспечения надлежащей транспортной (морской) безопасности. Как правило морской порт представляет собой «совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенной территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта». Но закон не регулирует «множества правовых отношений, возникающих при строительстве портов, является по своей сути ссылочным и требующим разработки как минимум подзаконных актов практически по каждой статье». Данная система обеспечения морской безопасности (в морском порту должен обеспечиваться государственный надзор за соблюдением условий в области торгового мореплавания, транспортной безопасности, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, ветеринарии, карантина растений, охраны труда и безопасности гидротехнических сооружений морских портов) требует совершенствования, в настоящее время нет надлежащего нормативного закрепления транспортной (морской) безопасности, особенно в морских портах РФ. В настоящий момент к отношениям, связанным с осуществлением государственного контроля

© Мартиросян Л.Э., Аветисян С.Х., 2019.

(надзора) в морском порту, проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в морском порту, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" с учетом особенностей организации и проведения проверок указанных лиц, установленных законодательством Российской Федерации. Необходимо разграничение зон ответственности Ространснадзора и капитана морского порта. Функции государства, связанные с обеспечением морской безопасности в морском порту связана теперь с деятельностью начальника администрации морского порта (капитан морского порта), а также возлагается на службу морской безопасности и комиссии по морской безопасности. В соответствие с Федеральным законом от 25 июня 2012 г. N 93-ФЗ в часть 3 статьи 8.1 Федерального закона N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" внесены изменения, в соответствии с которыми: содержание, средства и методы контроля, порядок его осуществления в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации в морском порту устанавливаются Правительством Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Время работы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации в морском порту устанавливается с учетом потребностей транспортных организаций и иных осуществляющих деятельность в морском порту хозяйствующих субъектов. Морские порты должны быть оснащены современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения охраны и транспортной безопасности. Требуется блокировать акты незаконного вмешательства в его деятельность, так и акты террористического или техногенного характера. Необходимо создание системы транспортной безопасности, под которой понимается «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством, состоянием защищенности объектов морской транспортной инфраструктуры и морских судов от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической и пиратской направленности, а также угроз природного и техногенного характера». Исключение морского порта из Реестра морских портов Российской Федерации осуществляется на основании решения Правительства Российской Федерации о закрытии морского порта для оказания услуг не ранее чем через год со дня принятия такого решения. Капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и действует на основании положения о капитане морского порта.

МАРТИРОСЯН ЛИЛИЯ ЭРНЕСТОВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

АВЕТИСЯН СЮЗАННА ХАЧИКОВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.Э. Мартиросян, С.Х. Аветисян

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМИ ПОРТАМИ

В статье анализируется содержание законодательства и меры совершенствования управления морскими портами, роль государства в этих мероприятиях.

***Ключевые слова**: морской порт, инфраструктура морского порта, операторы морских терминалов, обязательные постановления в морском порту*

В статье 80 КТМ указывается, что «капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае угрозы «причинения ущерба морской среде», однако в данном случае не стоило бы забывать о главном – населении, прибрежной полосе и пр.». С.Н. Дмитриев называет капитана морского флота «слугой трех господ». Так как он «назначается на должность и освобождается от должности Росморречфлотом, важнейшая функция которого, состоит в «оказании государственных услуг и управлении государственным имуществом», но контролируется Ространснадзором: «Федеральная служба по надзору в сфере транспорта обеспечивает контроль Моделирование, оптимизация и информационные технологии. Научный журнал №2(9) http://moit.vivt.ru/ 2015 деятельности капитанов портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением судоходства и порядка в порту». Куда там транспортной прокуратуре! Нелепость ситуации здесь отражается не только в тавтологичности данной формулировки, но и содержании функции (контроль контроля)». Далее С.Н. Дмитриев указывает, что исходя из закона Ространснадзор «обеспечивает организационно-методическое сопровождение и контроль деятельности капитанов портов» и может быть привлечен к ответственности Федеральным агентством морского и речного транспорта и самостоятельно и по представлению Минтранса, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Трудно не согласится с автором, что это «перлы», которые нужно было отменить, поскольку превращает администрацию морского порта (АМП) в аморфное образование. Налицо – отсутствие реального разделения функций хозяйственно-распорядительных и надзорных. Если в границах акватории морского порта или на подходах к нему сформированы «рыбопромысловые участки, обязательные постановления в морском порту согласовываются с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства». Очевидно, что без реального дистанцирования от Росморречфлота и без действенных территориальных представительств Ространснадзор не будет способен эффективно выполнить свои функции в отношении морских портов, которые объективно являются традиционными центрами тяготения всевозможной аварийности и правовых инцидентов.». С.Н.Дмитриев предлагает формировать данные органы на базе служб капитана морского порта, что «создаст условия для законодательного и практического закрепления государственных контрольно-надзорных функций без местнических и конъюнктурных искажений поможет преодолеть множественные проявления отраслевого нормирования в сфере обеспечения безопасности мореплавания и межведомственные нестыковки, которые практически повсеместно используются недобросовестными судовладельцами и другими субъектами транспортной деятельности». Необходимо хозяйственные функции передать в порту и акватории портовому менеджменту, а государственные функции в сфере морского судоходства закрепить за администрациями морских портов, ликвидировав посредствующие звенья (Росморпорт). Необходимо также создание реального органа управления, не подчиненного Росморечфлоту. Нерешенной проблемой является нечеткое распределение полномочий между ведомствами в сфере функционирования морского порта. «Решения проблем функционирования любого крупного морского порта у нас традиционно относят к разряду политических и пока еще далеки от потребностей реальной экономики, хотя на первый взгляд федеральные органы исполнительной власти принимают во внимание социальную роль и мультипликативное действие данных объектов». Еще одна проблема несогласованности функций управления в морском порту состоит в том, что должностные лица федеральных органов и органов исполнительной власти субъектов, находящиеся в порту, должны согласовывать свои действия с капитаном морского порта только тогда, когда действия этих органов затрагивают компетенцию капитана. Но при этом, «не имея необходимых полномочий, средств и сил, капитан должен выполнять функции руководителя пункта пропуска через границу, причем в условиях практически полного бездействия Федерального агентства по обустройству Государственной границы РФ». Остаются и нерешенными проблемы правового регулирования грузооборота в морских портах России. Сложными

© Мартиросян Л.Э., Аветисян С.Х., 2019.

остаются проблемы водного и земельного регулирования, соблюдения экологических норм. Необходимо преодолевать дублирование функций органов, ответственных за регулирование деятельности в морском порту, требуется надлежащее разграничение полномочий. Особое внимание в настоящее время необходимо уделять вопросам, связанным с реализаций законодательства о морских портах, необходимо надлежащим образом регламентировать услуги по перевалке грузов в морском порту, правила оказания услуг по обслуживанию судов в морском порту. Совершенствование нормативной базы является важной задачей по преодолению пробелов в правовом обеспечении деятельности морских портов. Необходимо, например, совершенствовать правовую базу арендных отношений в морских портах, порядок сдачи в аренду федерального имущества, в том числе, по результатам конкурса или аукциона. Требуется совершенствование государственной тарифной политики.

Функции капитана морского порта осуществляются капитаном морского порта или по его поручению должностными лицами службы капитана морского порта. Капитан морского порта издает акты ненормативного характера, подлежащие исполнению капитанами судов и лицами, которые находятся и (или) осуществляют деятельность в морском порту и которым указанные акты адресованы. Ни одна сфера жизни цивилизованного государства не может эффективно функционировать без развитой информационной инфраструктуры.

Администрация морских портов создается в отношении двух и более морских портов в Российской Федерации в форме федерального государственного бюджетного учреждения и действует в соответствии с положением об администрации морских портов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Контроль за выполнением мероприятий, связанных с защитой судов и персонала морских портов в пределах акватории торговых портов возлагается именно на администрацию морского порта. Перечень морских портов, входящих в соответствующую администрацию морских портов, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Капитану морского порта «в настоящее время вменены только контрольные функции. Отсутствие вмененных капитану морского порта надзорных функций говорит об узости и неполноте портового контроля в настоящее время». Руководитель администрации морских портов не вправе вмешиваться в деятельность капитана морского порта и должностных лиц службы капитана морского порта при осуществлении ими функций капитана морского порта.

МАРТИРОСЯН ЛИЛИЯ ЭРНЕСТОВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

АВЕТИСЯН СЮЗАННА ХАЧИКОВНА – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.И. Меринов

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОНЯТИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА»

В статье рассматриваются подходы к определению понятия «транспортная инфраструктура»

Ключевые слова: *государственное управление, транспортная инфраструктура, транспортная система*

В современной науке сформированы следующие теоретические подходы к определению понятия «транспортной инфраструктуры». Во-первых, высказывается идея о том, что: «транспортная инфраструктура понимается как разновидность инженерно-технической инфраструктуры определенной территории, представляющая собой технологический комплекс, основной функцией которого является быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса перевозки».

В приведенном смысле «транспортная инфраструктура» рассматривается как часть инженерной инфраструктуры, комплекс коммуникаций и устройств, обеспечивающих транспортные грузовые и пассажирские перевозки.

Второй подход раскрывает понятие «транспортная инфраструктура» «как совокупности определенных функций, направленных на обеспечение условий беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса».

В третьем научном подходе: «транспортная инфраструктура рассматривается как вид инфраструктурного капитала, носящего специфический общественный характер, направленный на развитие способности инфраструктуры приносить экономическую и социальную выгоду соответствующему региону».

В целом, для формирования определения «транспортная инфраструктура» ученые признают, что категория «транспортная инфраструктура» понимается как сочетание двух его характеристик - функционального и стоимостного, что обусловлено совокупностью организационной, производственной и социальной функций транспортной инфраструктуры.

Анализ приведенных легальных и теоретических подходов позволяет признать, что «транспортная инфраструктура» определяется в контексте:

1) производственно-технологическом;
2) содержательном;
3) сочетании технологического и содержательного;
4) функциональном;
5) экономико-стоимостном.

Следует признать, что ни законодательство, ни научные подходы не учитывают при определении рассматриваемой категории видовое многообразие современного транспорта.

В силу этого следует выделить еще и транспортный аспект характеристики «транспортной инфраструктуры», включающий в себя транспортные пути сообщения.

В указанном смысле транспортная инфраструктура включает в себя: наземные, водные, воздушные пути и сообщения, трубопроводы, морские и речные порты, аэропорты, транспортные терминалы, метрополитены, системы скоростного транспорта, автомобильные транспортные развязки как внутри, так и за пределами крупных городов, ледокольный флот, вспомогательный флот.

В производственно-технологическом смысле «транспортная инфраструктура» включает в себя сооружения и оборудование систем навигации, аварийно-спасательного комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса, острова, установки, сооружения, иные технологические компоненты, обеспечивающие транспортное сообщение.

В содержательном смысле транспортная инфраструктура определяется посредством перечисления видов объектов, отражающих смысл транспортной деятельности субъектов.

В свою очередь экономико-стоимостной аспект понимания транспортной инфраструктуры имеет не правовой, а экономический и финансовый характер.

В указанной связи возникает вопрос, какие аспекты понятия «транспортная инфраструктура» имеют юридическое значение и должны быть отражены в действующем законодательстве?

© Меринов Л.И., 2019.

Ключевым в понимании рассматриваемой категории является термин «инфраструктура», которая производна от латинского слова «infra» - «под» и «struktura» - «строение» и понимается в энциклопедических источника как:

1) внутренняя структура чего-либо;

2) совокупность отраслей и организаций, а также систем и служб, деятельность которых направлена на обеспечение условий, необходимых для экономического и социального воспроизводства.

Причем приведенный источник выделяет виды производственной и социальной инфраструктуры.

Объектом настоящего магистерского исследования является: «производственная инфраструктура, имеющая важное народно-хозяйственное и экономическое значение для Российской Федерации. Тем более что приоритетной задачей правовой регламентации деятельности транспортной инфраструктуры является обеспечение эффективного взаимодействия предприятий транспорта, государственной защиты прав потребителей транспортных услуг, а также безопасность транспортного процесса и защита окружающей экологической системы страны. С юридической точки зрения «транспортная инфраструктура» является объектов правоотношения, при этом правоотношения публично-правового».

Конкретизация объекта правового отношения с безусловностью будет влечь конкретизацию субъективных прав и юридических обязанностей субъектов транспортно-правовых отношений. Это обстоятельство, в том числе, обосновывает значимость юридического понятия «транспортная инфраструктура».

Для эффективности нормативно-правового регулирования объекта правового регулирования, каковым является транспортная инфраструктура, следует учитывать производственно-технологический и функциональный аспекты данного объекта.

Транспортное законодательство является важным средством формирования национальных интересов государства в сфере осуществления стратегии транспортной политики России.

Однако имеющие место активные интеграционные процессы Российской Федерации в систему международно-правовых отношений требует, в соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, сближения нормативно-правовой базы с нормами международного права, актами международных организаций, непосредственным участником которых является наше государство.

Актуальными также являются правовые нормы федерального, регионального и муниципального уровней власти, регулирующие деятельность транспорта на территории России. Все эти уровни нормативно-правового регулирования нуждаются в унификации понятийного аппарата для повышения эффективности правового регулирования транспортных правоотношений.

МЕРИНОВ ЛЕОНИД ИГОРЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.И. Меринов

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

В статье рассматриваются особенности функционирования транспортной России.

***Ключевые слова**: государственное управление, транспортная система.*

Развитие транспортной системы представляет собой основное направление социально-экономического развития современного российского общества, повышения эффективности производства в стране.

В непосредственной зависимости от развития данной сферы зависят уровень и темпы развития общества. При этом успешное решение большинства существующих проблем опредляется эффективностью меха-низма государственного управления транспортным комплексом.

Анализ основных показателей развития транспортной инфраструктуры позволил сделать ряд значимых выводов о существенном отставании формирования и совершенствования нормативно-правовой базы государственного регулирования в сфере транспорта от существующих потребностей общества, о диспропорции развития отде-льных отраслей инфраст-руктуры и существенной град-ации уровней разв-ития объектов трансп-ортной инфраструктуры по отде-льным регионам и Росси-йской Федерации в це-лом. Положение дел та-кже обостряет ведомств-енность управления в вопр-осах транспортного комп-лекса страны, что отрица-тельно влияет на исполь-зование производственного потен-циала.

Отставание в разв-итии транспортной инфраст-руктуры - следствие огранич-енности правовых, матери-альных, производственных и труд-овых ресурсов, резу-льтат просчетов в прогнози-ровании развития отра-сли.

При наличии в отра-сли разных фо-рм собственности и организа-ционных форм хозяйст-вования необходим та-кой механизм управ-ления, который учит-ывал бы современные особен-ности рыночных отно-шений, основывался на соврем-енных принципах, мето-дах и формах управ-ления, направленных на повы-шение эффективности трансп-ортной инфраструктуры.

Особая ро-ль в решении вопр-осов развития исслед-уемой сферы отво-дится управлению трансп-ортным комплексом, способст-вующему росту его эффект-ивности и повышению каче-ства услуг.

Та-ким образом, резул-ьтаты деятельности отра-сли во многом опреде-ляются способностью управ-ления мобилизовать транспо-ртников на достижение высо-ких конечных резуль-татов труда.

Эта проблема в соврем-енных условиях эконом-ических и социальных преобра-зований, выдвигающих адекв-атные требования к хозяйс-твенным отношениям всех отраслей, в том чи-сле и в сфере транспорта, и предопр-еделила выбор те-мы магистерского исслед-ования. Развитие транс-порта на базе действующих предприятий возм-ожно путем их реструкт-уризации, повышения технич-еской оснащенности, расши-рения зоны пере-возок. Следовательно, необх-одимы их целенаправленная производ-ственно-хозяйственная деятел-ьность на уровне стр-аны и регионов, а та-кже поиск но-вых резервов ро-ста результатов хозяйс-твенной деятельности вс-ей транспортной инфраст-руктуры. Сложные правовые и организационные процессы формирования транспортной инфраструктуры Российской Федерации в полной мере отражают объективные потребности общества в различные исторические моменты и позволяют накопить и сохранить позитивный опыт для дальнейшего преобразования в сфере транспорта.

Раскрытие спорных правовых вопросов, рассмотрение основных проблем в сфере государственного управления транспортной инфраструктурой в Российской Федерации, а также достижение поставленных целей и задач настоящего магистерского исследования позволяют сделать ряд выводов и предложений:

Состояние современного общества позволяет говорить о кардиальном изменении приоритетов и целей управления транспортом со смещением приоритетов в направлении полного и всестороннего удовлетворения потребностей граждан, общества и государства, а также обеспечения защиты прав и интересов участников транспортных правоотношений. Актуальными становятся, прежде всего, такие функции государственного управления на транспорте, как организация, координация и правовое регулирование, контроль (надзор), а также формирование правовых основ обеспечения безопасности на транспорте, что говорит о поступательном развитии и совершенствовании механизма государственного

© Меринов Л.И., 2019.

управления в рассматриваемой сфере. Транспортная инфраструктура представляет собой производственно-технологически взаимосвязанные комплексы сооружений, предназначенные для обслуживания наземных, водных, воздушных путей и сообщений, трубопроводов, морских и речных портов, аэропортов, транспортных терминалов, метрополитенов, систем скоростного транспорта, автомобильных транспортных развязок как внутри, так и за пределами крупных городов, ледокольного и иного вспомогательного флота. Транспортное законодательство является важным средством формирования национальных интересов государства в сфере осуществления стратегии транспортной политики России. Однако имеющие место активные интеграционные процессы Российской Федерации в систему международно-правовых отношений требует, в соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, сближения нормативно-правовой базы с нормами международного права, актами международных организаций, непосредственным участником которых является наше государство. Актуальными также являются правовые нормы федерального, регионального и муниципального уровней власти, регулирующие деятельность транспорта на территории России. Все эти уровни нормативно-правового регулирования нуждаются в унификации понятийного аппарата для повышения эффективности правового регулирования транспортных правоотношений. Следует признать, что в целом, к нормативно-правовой базе транспортного права, как комплексной отрасли российского права, предъявляются требования, в соответствии с которыми должно быть обеспечено закрепление прав и обязанностей сторон указанных правоотношений, а также определения правового статуса органов управления транспортном и предприятий транспортной сферы.

Формирование нормативно-правовой базы, соответствующей современному развитию транспортного сообщения в Российской Федерации и на международном уровне должно осуществляться путем пересмотра и совершенствования действующих законодательных и иных подзаконных нормативно-правовых актов, обеспечивающих единообразный подход к регулированию схожих правоотношений при функционировании различных видов транспорта.

Приведенные положения свидетельствуют, что в настоящее время остро стоит вопрос о совершенствовании законодательной и подзаконной нормативно-правовой базы и развития транспортной инфраструктуры в Российской Федерации с учетом требований экономки страны, социального обслуживания населения, военной и экологической безопасности, включая вопросы использования и развития транспортной системы Российской Федерации, в том числе объектов двойного назначения, мобилизационной подготовки и использования в интересах обороны станы объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в иных, кроме федеральной, формах собственности, внесения изменений в порядок разработки и согласования стандартов технических регламентов и проектно-сметной документации по объектам двойного назначения, резервирования земель под мероприятия, обеспечивающие работу транспорта в чрезвычайных и других ситуациях.

МЕРИНОВ ЛЕОНИД ИГОРЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.И. Меринов

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

В статье рассматриваются проблемы функционирования транспортной России

***Ключевые слова**: государственное управление, транспортная система*

Существующий разнобой в регулировании транспортными законами осуществления государственного управления в области транспорта нельзя объяснить особенностями каждого вида транспорта. Безусловно, они существуют, но не могут влиять на принципиальные положения института государственного управления в указанной сфере. Представляется, что транспортные уставы и кодексы должны содержать унифицированные нормы, касающиеся регулирования государственного управления в области того или иного вида транспорта. В юридической литературе обсуждается идея принятия вместо действующих транспортных уставов и кодексов единого транспортного законодательного акта - Транспортного кодекса Российской Федерации.

С учетом регулирования ими однотипных общественных отношений и в целях минимизации количества законодательных транспортных актов высказанная идея заслуживает поддержки, и позволяет говорить о целесообразности включения в общую часть предполагаемого Транспортного кодекса Российской Федерации главы или целого раздела, посвященного государственному управлению в области транспорта, в котором нашли бы отражение вопросы государственного контроля и надзора, а также безопасности, раскрывающие общетеоретические вопросы относительно регулирования деятельности на любом виде транспорта.

Необходимость объединения усилий государства и общества в решении транспортных проблем, а также предоставлении участникам транспортных правоотношений максимального круга прав и гарантий предопределяет необходимость формирования как основной идеи государства транспортной политики. Именно разработанная и притворяемая в жизнь транспортная политика государства ориентирует общество на комплексное и всестороннее развитие транспортной отрасли Российской Федерации. Так, с учётом рассмотренных в магистерском исследовании научных точек зрения, анализа нормативного материала, имеющего отношение к правовому регулированию транспортного комплекса можно предложить следующее определение государственной транспортной политики: «Государственная транспортная политика - это совокупность целей, принципов, направлений, форм и методов, которыми руководствуется государство в обеспечении перевозочного процесса на всех видах транспорта, выраженных в нормативно-правовом предписании».

6. Основой государственного управления транспортной инфраструктурой являются положения, закрепленные в Конституции Российской Федерации.

Однако применение конституционных принципов в сфере транспортной инфраструктуры (демократизация, единая государственная политика, децентрализация, оптимальное сочетание территориального и отраслевого управления и иные) позволяет обеспечивать единство систем управления и функционирования транспорта, а также определяют развитие транспортных правоотношений в стране. Принципы как основополагающие, руководящие начала государственной политики в области управления транспортом выражают наиболее существенные стороны структуры и функционирования системы управлениям данной социально-экономической отраслью и выступают в качестве официальных ориентиров в практике правового регулирования. Указанные принципы государственной политики в области управления транспортным комплексом Российской Федерации являются исходными началами его эффективного функционирования и нуждаются в правовом закреплении в нормативно-правовой форме.

Совершенствование механизма правового государственного регулирования транспортной деятельности в Российской Федерации соответствует общемировым тенденциям. Однако, полномасштабное использование зарубежного опыта государственного регулирования транспортного сектора ограничивается недостаточным развитием институтов государственного управления, как в стране, так и на уровне регионов, несовершенством действующей законодательной базы, необходимой для оптимизации работы транспортного комплекса и рынка транспортных услуг, а также существенным разрывом между планируемыми результатами развития отрасли и реально достижимыми в текущих

© Меринов Л.И., 2019.

политических и экономических условиях. Проблема отсутствия нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы должного материально-технического, научно-технического и информационного обеспечения в сфере транспорта, вопросы координации и взаимодействия органов государственного транспортного контроля порождается в первую очередь сложностью, многогранностью и специфичностью регулирования транспортного комплекса, необходимостью претворения в жизнь различных федеральных и региональных программ развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации.

Особенности разрешения существующей проблемы тесно взаимосвязаны с поступательным достижением целей и задач Транспортной стратегии, при этом к основным направлениями совершенствования нормативно-правовой базы в сфере регулирования транспортной инфраструктуры Российской Федерации следует отнести:

- повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, посредством совершенствования нормативно-правовой базы, введения методов и механизмов государственного регулирования, включая государственно-частное партнерство;
- формирование законодательно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, в том числе путем разработки и совершенствования методов и механизмов государственного регулирования и мотивации развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг;
- регулирование уровня удельных транспортных издержек в цене продукции, достигаемое посредством разработки и ввода в действие методов государственного регулирования, стимулирующих снижение совокупных удельных транспортных издержек, а также путем разработки и внедрения механизмов государственного мониторинга совокупных удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;
- формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, достигаемых непосредственной разработкой и внедрением в нормативно-правовую базу минимальных социальных транспортных стандартов по возможности перемещения населения по территории страны;
- формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение такой задачи возможно путем совершенствования законодательно-правовой базы обеспечения безопасности в транспортной отрасли, в том числе и совершенствования законодательно-правовой базы по развитию транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации, а также гармонизацией международного и национального нормативно-правового обеспечения транспортной системы.

МЕРИНОВ ЛЕОНИД ИГОРЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

Л.И. Меринов

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

В статье рассматриваются особенности административно-правовой характеристики транспортной инфраструктуры в России.

***Ключевые слова**: государственное управление, транспортная система.*

Одной из основных отраслей национальной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство экономического пространства страны в целом, являются транспорт и обслуживающая его эффективную работу транспортная инфраструктура. Последняя является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения Российской Федерации.

Необходимость изучения проблем транспортной инфраструктуры в указанной связи обуславливается потребностями эффективной нормативно-правовой ее регламентации для целей осуществления государственного управления и обеспечения безопасного ее функционирования.

Следует признать, что в настоящее время нет единства подходов к определению данной категории как на легальном уровне, так и на научно-теоретическом, что вызывает проблемы правового понимания данного явления в контексте практического государственно-управленческого правоприменения.

Анализ действующего российского законодательства позволяет признать, что в настоящее время отсутствует единство в легальном определении понятия «транспортная инфраструктура».

Так, п. 10 ст. 2 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (с изм. и доп.) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» дает следующее легальное определение рассматриваемого понятия как «сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств». Данный подход подтверждается и в ч. 2 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Одновременно Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 221-ФЗ (с изм. и доп.) «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со строительством, с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами, и объектов инженерной инфраструктуры федерального и регионального значения на Таманском и Керченском полуостровах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определяет рассматриваемое явление как «предназначенные для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, автомобильные дороги федерального значения, автомобильные дороги регионального значения, в том числе искусственные дорожные сооружения, являющиеся технологическими частями автомобильных дорог федерального значения и автомобильных дорог регионального значения».

Как видно приведенный законодательный подход имеет специальный подход, качающийся специфики строительства транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами.

В свою очередь п. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изм. и доп.) «О транспортной безопасности» определяет «объект транспортной инфраструктуры» как «технологический комплекс, включающий в себя:

а)железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;

б)метрополитены;

в)тоннели, эстакады, мосты;

г)морские терминалы, акватории морских портов;

© Меринов Л.И., 2019.

д)порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений;

е)расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;

ж)аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;

з)участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством Российской Федерации».

В ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ (с изм. и доп.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» определяется специфика транспортной инфраструктуры, предопределяемая видом транспорта. В этой связи законодатель понятие «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» определяет как «технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование».

Приведенные законодательные подходы свидетельствуют, во-первых, об индивидуализации в определении термина «транспортная инфраструктура» в зависимости от вида транспорта или специфики объекта инфраструктуры, во-вторых, различной интерпретации содержания данного явления. Данное обстоятельство не может признано нормально для эффективного нормативно-правового регулирования.

Учитывая вышеуказанное, следует сделать вывод, что: «юридическая интерпретация понятия «транспортная инфраструктура» позволяет определить ее как производственно-технологически взаимосвязанные комплексы сооружений, предназначенные для обслуживания наземных, водных, воздушных путей и сообщений, трубопроводов, морских и речных портов, аэропортов, транспортных терминалов, метрополитенов, систем скоростного транспорта, автомобильных транспортных развязок как внутри, так и за пределами крупных городов, ледокольного и иного вспомогательного флота».

МЕРИНОВ ЛЕОНИД ИГОРЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

П.Н. Параскевов

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ КАК ОСНОВА ПРАВОВОГО СТАТУСА ГОСУДАРСТВЕННОГО СЛУЖАЩЕГО

В статье рассматриваются права и обязанности как основа правового статуса государственного служащего.

***Ключевые слова**: правовой статус, государственный служащий.*

Права и обязанности составляют основу статуса государственного служащего, без которых невозможно представит себе его деятельность. Так, чтобы исполнять свои должностные обязанности государственный служащий должен быть наделен необходимыми и достаточными правами. В тоже время правам государственного служащего корреспондируют и закрепленные законодательством обязанности в отношении государственного служащего. Именно система предоставленных государственным гражданским служащим прав и возложения на них обязанностей и составляет основу правового статуса государственного служащего. Статья 14 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» среди основных прав государственного служащего закрепляет различные правомочия, к которым относит, например: право по обеспечению его надлежащими организационно-техническими условиями, необходимыми для исполнения должностных обязанностей; право знакомиться с должностным регламентом и иными документами, которые определяют его права и обязанности по замещаемой должности; право на отдых; право на оплату своего труда и другие выплаты и т.д.

Основные обязанности государственного служащего установлены статьей 15 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации», а именно: по соблюдению действующего законодательства (Конституции РФ, федеральных законов, иных нормативно-правовых актов); по исполнению должностных обязанностей в соответствии с должностной инструкцией; по соблюдению прав и законных интересов граждан и организаций; по поддержанию уровня квалификации, необходимого для надлежащего исполнения должностных обязанностей и т.д.

Приведенный в законе перечень прав и обязанностей государственного служащего не является исчерпывающим, а дополняется положениями, содержащимися в иных нормативно-правовых актах, в том числе регионального уровня. Заметим, что права государственного служащего в указанном федеральном законе названы первыми по сравнению с обязанностями, что, по моему мнению, является неправильным. Как представляется, в Федеральном законе «О государственной гражданской службе Российской Федерации» необходимо обязанности государственного служащего поставить в приоритетное положение по сравнению с его правами, поскольку сегодня большинство государственных служащих в процессе исполнения своих должностных обязанностей приоритетным считают соблюдение именно их прав, забывая о своих обязанностях, главная из которых - «служение» своему народу. Государственные служащие представляют интересы государственной власти, осуществляя управленческие функции органов».

Правовой статус государственного служащего представляет собой отражение наиболее важных и значительных взаимосвязей государственного служащего с иными органами и должностными лицами, действующими в пределах компетенции соответствующего органа государственной власти, а также с гражданами и юридическими лицами. В этой связи в юридической литературе под правовым статусом государственного служащего понимается в основном система предоставленных государственным служащим прав и возложения на них обязанностей. Безусловно, что основу правового статуса государственного служащего составляют права и обязанности, однако, не стоит приуменьшать значение и других характеристик правового статуса государственного гражданского служащего, таких как гарантий, запретов, ответственности, ограничений и т.д., без которых было бы невозможным самостоятельное положение государственного служащего в системе служебных отношений.

Помимо прав, обязанностей, ограничений и запретов государственного служащего составляющим компонентом его правового статуса являются гарантии, предусмотренные законодательством, которые являются важной и необходимой мерой, направленной на обеспечение законных интересов личности и государства. В переводе с французского слово «garantie» от «garantir» означает обеспечивать, охранять. В юридической литературе принято разграничивать такие понятия как «обеспечение прав и свобод» и «реализация прав и свобод». Обеспечение субъективных прав и свобод представляет собой определенную систему, как общих условий, так и специальных средств, направленных на осуществление их реализации, а

© Параскевов П.Н., 2019.

также их защиту. Как верно отмечает С.В. Фомина, закрепление действующим законодательством гарантий «свидетельствует об определенных особенностях правового положения государственного служащего, которое оказывается существенно отличным от правового положения остальных граждан Российской Федерации». В Конституции РФ закреплено большое количество прав и свобод, обеспечиваемых экономическими, политическими, юридическими средствами, которые направлены на реальное обеспечение и реализацию этих прав и свобод. Некоторые положения Конституции РФ не только названы, но и конкретизированы в Федеральном законе от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации». Данные гарантии в основном носят социальный характер, не смотря на то обстоятельство, что указанный федеральный закон и не оперирует словом «социальные». Гарантии по своей сущности направлены на обеспечение реализации прав государственных служащих на получение социальной защиты от государства, что подразумевает под собой обеспечение государством достойного уровня жизни государственного служащего и членов его семьи. Однако, социальные гарантии предоставляются государственным служащим в том размере и объеме, которые способно обеспечивать социально-экономическое развитие государства. Важная роль гарантий в функционировании государственной службы позволяет нам говорить об их экономической составляющей. В тоже время, поскольку социальные гарантии являются проявлением заботы о государственных служащих со стороны государства, то это позволяет прийти к выводу об их социальной направленности. Как следует из содержания ч. 1 ст. 52 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» закрепление законодательством гарантий обуславливается следующими факторами: повышением мотивации эффективного исполнения ими своих должностных обязанностей; укреплением стабильности профессионального состава кадров гражданской службы; компенсацией ограничений, установленных настоящим законом. Статьей 52 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации», в частности, устанавливаются следующие гарантии государственного служащего: равные условия оплаты труда; право гражданского служащего на своевременное и в полном объеме получение денежного содержания; право на отдых; право на медицинское страхование гражданского служащего и членов его семьи; право на обязательное государственное социальное страхование на случай заболевания или утраты трудоспособности в период прохождения гражданской службы; право на возмещение расходов, связанных со служебными командировками; право на государственное пенсионное обеспечение и т.д. При этом, другими федеральными законами государственным служащим могут быть предоставлены дополнительные гарантии.

ПАРАСКЕВОВ ПАВЕЛ НИКОЛАЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

П.Н. Параскевов

ПООЩРЕНИЕ КАК ФОРМА СТИМУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СЛУЖАЩИХ

В статье рассматриваются особенности поощрения как формы стимулирования государственных служащих

***Ключевые слова**: правовой статус, государственный служащий, поощрение, форма стимулирования*

В настоящее время государственные органы не в полной мере используют свои человеческие ресурсы в целях повышения собственного социально-экономического и общественного положения.

В связи с изложенным, в качестве приоритетной задачи развития и совершенствования системы кадров государственной службы выступает формирование профессиональной компетентности на основе понимания и управления мотивами служащих. В этих целях актуальной видится детальная разработка системы поощрений сотрудников.

Практически все без исключения авторы, исследовавшие рассматриваемую проблематику видят важное значение мер поощрения в системе государственной службы.

Так, поощрение - важное средство воспитания и стимулирования служебной деятельности государственных гражданских служащих, а также укрепления законности и дисциплины в ее системе». В тоже время меры поощрения, достигнут желаемого результата и будут эффективными только в том случае, если их применение не будет произвольным, а напротив, строго регламентированным, четким и понятным.

При применении мер поощрения «важнейшим требованием является соблюдение законности, обоснованности применения любой из мер поощрения». Правовому регулированию мер поощрения посвящена ст. 55 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации», которая в качестве основания применения мер поощрения называет безупречность и эффективность гражданской службы.

Согласимся, что данное основание является расплывчатым и не конкретным. Данная неопределенность разрешается в юридической литературе. В частности, среди оснований для поощрения служащих называются также: признание заслуг государственного служащего (особые отличия при прохождении государственной службы); проявленное мужество при исполнении служебных обязанностей.

Принципами поощрения служащих должны выступать законность, гласность, поощрение исключительно за особые личные заслуги и достижения, стимулирование эффективности и качества работы, повышение престижа труда служащего. По моему мнению, такими основаниями могут также выступать образцовое выполнение государственным служащим своих должностных обязанностей, новаторство.

Рассматривать безупречную гражданскую службу в качестве основания для поощрения является необоснованным, поскольку заслугой не является, а является обязанностью гражданского служащего, за исполнение которой он получает денежное содержание.

Согласно подп. 1 п. 1 ст. 18 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» гражданский служащий обязан исполнять должностные обязанности добросовестно, на высоком профессиональном уровне.

Таким образом, в качестве заслуги для применения мер поощрения следует понимать совершение государственным служащим социально активного и правомерного поступка, не входящего в непосредственный круг его обязанностей, а инициирован им добровольно. Целесообразно вместо термина «безупречная гражданская служба» закрепить в законодательстве понятие «образцовая гражданская служба».

Выполнение государственным гражданским служащим заданий особой важности и сложности также не могут рассматриваться в качестве заслуги и являться основанием для его премирования в том случае, когда выполненные служащим задания входили в перечень его обязанностей.

В этой связи в качестве основания премирования должно выступать не простое, а исключительно успешное, отличное выполнение государственным служащим задания особой важности и сложности, что будет являться выражением поощрения наилучшего результата.

Итак, в ст. 55 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» закреплены следующие виды поощрения и благодарности:) объявление благодарности с выплатой единовременного поощрения;) награждение почетной грамотой государствен-

© Параскевов П.Н., 2019.

ного органа с выплатой единовременного поощрения или с вручением ценного подарка;) иные виды поощрения и награждения государственного органа;) выплата единовременного поощрения в связи с выходом на государственную пенсию за выслугу лет;) поощрение Правительства Российской Федерации;) поощрение Президента Российской Федерации;) присвоение почетных званий Российской Федерации;) награждение знаками отличия Российской Федерации;) награждение орденами и медалями Российской Федерации.

В системе мер поощрения выделяются следующие группы: формализованные, которые в качестве мер поощрения закреплены в законодательстве; неформализованные, которые не указаны в законодательстве, но которые «по своему характеру, содержанию, целям и значению реально таковыми являющиеся и широко используемые на государственной службе».

Правовое регулирование поощрительных мер в системе государственной службы осуществляется не только Федеральным законом от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации», но и иными нормативно-правовыми актами, среди которых можно, например, назвать Указ Президента РФ от 07.09.2010 г. № 1099 «О мерах по совершенствованию государственной наградной системы Российской Федерации», ведомственными нормативными актами - Приказ ГФС России от 16.04.2010 г. № 130 «О ведомственных наградах Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации», Приказ ФАС РФ от 07.12.2004 г. № 191 «Об учреждении звания, нагрудного знака «Почетный работник антимонопольных органов России» и Почетной грамоты Федеральной антимонопольной службы» и многими другими. Итак, стимул, воздействуя на личность государственного служащего, формирует ее интересы на основе имеющихся у личности потребностей. Такое воздействие осуществляется путем установления в норме права соответствующих правовых средств, к числу которых относятся соответствующие гарантии и меры поощрения.

ПАРАСКЕВОВ ПАВЕЛ НИКОЛАЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

П.Н. Параскевов

ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СЛУЖАЩИХ

В статье рассматриваются особенности юридической ответственности государственных служащих

***Ключевые слова**: юридическая ответственность, государственный служащий.*

Под юридической ответственностью государственных служащих понимаются меры принудительного характера, которые предусматриваются законом и другими нормативными правовыми актами в качестве реакции государства на совершение государственным служащим правонарушения. Государственный служащий может быть привлечен к различным видам юридической ответственности.

В силу положений ст. 68 Федерального закона от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» лица, виновные в нарушении законодательства Российской Федерации о государственной гражданской службе Российской Федерации, привлекаются к ответственности в порядке, установленном настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами. Противодействие социально вредным (опасным) проявлениям традиционно связывают с принудительными мерами воздействия. Закрепление института ответственности гражданских служащих выступает институтом проведения эффективной административной политики современного российского государства.

Уголовная ответственность наступает в случае совершения государственным гражданским служащим преступления - виновно совершенного общественно опасного деяния, запрещенного Уголовным кодексом РФ (далее - УК РФ) под угрозой наказания. Применительно к уголовной ответственности государственного служащего, прежде всего, подразумевается совершение преступлений с использованием своего служебного положения. Это так называемые преступления коррупционной направленности. Гражданские служащие несут уголовную ответственность за присвоение полномочий должностного лица и совершение в связи с этим действий, которые повлекли существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций (ст. 288 УК РФ) или служебный подлог, т.е. внесение в официальные документы заведомо ложных сведений либо исправлений, искажающих их действительное содержание, если эти деяния совершены из корыстной или иной личной заинтересованности (ст. 292 УК РФ).

Субъектами уголовной ответственности являются не просто государственные служащие, а должностные лица. В примечании к части 3 статьи 285 УК РФ сказано, что под должностным лицом следует понимать лицо, постоянно, временно или по специальному полномочию осуществляющее функции представителя власти либо выполняющее организационно-распорядительные, административно-хозяйственные функции в государственных органах, органах местного самоуправления, государственных и муниципальных учреждениях, государственных корпорациях, а также в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войсках и воинских формированиях Российской Федерации. Помимо уголовной ответственности государственные служащие могут быть привлечены и к административной ответственности.

Этот вид ответственности рассматривается очень упрощенно, т.к. не учитывается разделение гражданских служащих на определенные категории, которые выполняют различную роль в осуществлении властно-распорядительных полномочий государственного органа, в осуществлении служебно-правовых обязанностей при прохождении гражданской службы. Как представляется, определение гражданского служащего как специального субъекта административной ответственности должно быть емким и не делающим различие в должностном положении этого служащего, так как административное правонарушение гражданского служащего затрагивает прежде всего сферу управления.

За административные правонарушения, не связанные с выполнением служебных обязанностей, государственные служащие несут административную ответственность на общих основаниях и по общим правилам, установленным Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. За некоторые административные правонарушения к административной ответственности привлекаются только определенные категории государственных служащих, если нарушение им должностных обязанностей определяется как административное правонарушение. Речь идет о должностных лицах, в служебные обязанности которых входит выполнение определенных правил (требований).

Согласно ст. 2.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях административной ответственности подлежит должностное лицо в случае совершения им административного

© Параскевов П.Н., 2019.

правонарушения в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением своих должностных обязанностей. Совершившие административные правонарушения в связи с выполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных функций руководители несут административную ответственность как должностные лица, если законом не установлено иное.

Административная ответственность государственных служащих - это меры воздействия в порядке служебного подчинения за виновные нарушения правил государственной службы, не преследуемая в уголовном порядке. В юридической литературе небезосновательно отмечается, что «меры дисциплинарной ответственности (дисциплинарные взыскания) занимают наиболее заметное место в институте дисциплинарного принуждения». Основанием для привлечения гражданского служащего к дисциплинарной ответственности является дисциплинарный проступок. Отнесение дисциплинарной ответственности к подвиду трудовой ответственности является необоснованным, поскольку дисциплинарная ответственность выступает самостоятельным видом юридической ответственности. В отличие от дисциплинарных правонарушений, перечень преступных деяний, предусмотренных уголовным законом, исчерпывающий и расширительному толкованию не подлежит. Признать виновным в совершении преступления и назначить наказание может только суд в установленном для того процессуальном порядке. За совершение дисциплинарного проступка, то есть за неисполнение или ненадлежащее исполнение гражданским служащим по его вине возложенных на него служебных обязанностей, представитель нанимателя имеет право применить следующие дисциплинарные взыскания: замечание; выговор; предупреждение о неполном должностном соответствии; увольнение с гражданской службы.

В силу того обстоятельства, что правовой статус государственного служащего представляет собой отражение наиболее важных и значительных взаимосвязей государственного служащего с иными органами и должностными лицами, гражданами и юридическими лицами. В этой связи в юридической литературе под правовым статусом государственного служащего понимается в основном система предоставленных государственным служащим прав и возложения на них обязанностей. Закрепление за государственными служащими специального правового статуса свидетельствует об установлении и гарантировании государством особого положения государственного служащего, которые осуществляет исполнение своих должностных обязанностей.

ПАРАСКЕВОВ ПАВЕЛ НИКОЛАЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

П.Н. Параскевов

ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СЛУЖАЩИХ

В статье рассматриваются актуальные вопросы правового положения государственных служащих в России.

Ключевые слова*: государственный служащий, правовой статус.*

Гражданский служащий является особым субъектом в системе государственно-служебных отношений, ему доверяется выполнять по поручению и за определенную плату задачи и функции государства. В связи с чем, осуществление им государственно-служебной деятельности возможно только в рамках специального правового статуса. Обладание таким статусом возможно на основе соответствующего законодательства, и в связи с замещением должности гражданской службы.

В юридической литературе достаточно активно обсуждается правовая природа статуса государственных служащих Российской Федерации. При этом можно встретить различные подходы к его отраслевому происхождению, структуре и содержанию.

Так, например, исходным пунктом характеристики статуса государственного служащего предлагается рассматривать статус гражданина России, органически включающего в себя: конституционный статус российского гражданина; статус работника в соответствии с

нормами Трудового кодекса РФ; административно правовой статус в соответствии с законами о государственной службе [1. С. 17]. Большинство ученых примерно в такой вариации и рассматривает правовой статус государственного служащего. При этом представители трудового права пытаются обосновать трудоправовой характер правовой регламентации статуса государственных служащих. Ученые административисты настаивают на публично-правовом характере государственной службы, который обуславливает принадлежность государственной службы, и соответственно правового статуса государственного служащего к объекту правового регулирования данной отрасли права.

Представляется, что административно-правовой статус выражает наиболее важные и существенные связи государственного служащего с органами государственного управления. Вследствие этого правовой статус государственного служащего имеет преимущественно административно-правовой характер. Это напрямую относится к государственной гражданской службе Российской Федерации. Следует согласиться с тем, что успешное государственное управление возможно лишь на основе нормативной полноты и урегулированное административно-правового статуса гражданских служащих, при условии его последовательной практической реализации. Административно-правовому статусу государственных гражданских служащих посвящена глава 3 Федерального закона «О государственной гражданской службе Российской Федерации». В названии главы законодатель использовал двойное наименование «Правовое положение (статус) гражданского служащего», таким образом признавая равенство между ними.

Рассмотрим особенности правового статуса государственных гражданских служащих как участников публичных правоотношений. Приобретению данного статуса предшествует ряд условий. Прежде всего, гражданин должен получить статус государственного гражданского служащего, поступив на службу (следует иметь в виду, что не каждый служащий государственного органа его приобретает). Поступая на службу, гражданин должен соответствовать критериям (требованиям), установленным законодательством о государственной гражданской службе. Замещение должности государственной гражданской службы сопряжено с соблюдением ограничений и запретов, установленных законодателем для гражданских служащих.

Традиционно понятием правового статуса охватываются: права, свободы, законные интересы, гарантии, обязанности. Правовой статус субъектов публичного права включает следующие элементы: публичные права, публичные обязанности, публично-правовые гарантии.

Важно подчеркнуть, что государственные гражданские служащие как субъекты публичных правоотношений обладают особым правовым статусом, так как статус лиц, замещающих должности государственной гражданской службы включает в себя: обязанности выполнять полномочия по должности, статусные права и обязанности, обязанности в виде ограничений и запретов.

Законодатель определил основные элементы содержания правового статуса, включив в Главу 3 Закона в качестве таковых: основные права и обязанности гражданского служащего; ограничения и запреты, связанные с гражданской службой; требования к служебному поведению гражданского служащего. Сюда

© Параскевов П.Н., 2019.

же включены положения, касающиеся урегулирования конфликта интересов на гражданской службе и представления сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, с 2012 г. представление также сведений и о расходах.

Можно заключить, что таким образом законодатель четко определил структурные элементы правового положения (статуса) гражданского служащего. При этом он руководствовался общепризнанными в юридической науке подходами к определению структуры любого статуса, согласно которого основополагающими, исходными элементами признаются права и обязанности. По сути именно они определяют основное содержание правового статуса, тогда как иные элементы носят лишь дополнительный характер. Подтверждением тому являются наименования ст.15 «Основные права гражданского служащего» и от. 16 «Основные обязанности гражданского служащего» в Федеральном законе «О государственной гражданской службе РФ», действительно содержащих основополагающие права и обязанности для всех гражданских служащих безотносительно замещаемой ими должности гражданской службы.

Иные предполагаемые элементы правового статуса гражданского служащего обнаруживаются в других глава Закона о гражданской службе РФ. В частности, в главе 11, 12 и др.

В Главе 12 «Поощрения и награждения. Служебная дисциплина на гражданской службе» получили законодательное закрепление порядок поощрения и награждения гражданских служащих, а также привлечения их к дисциплинарной ответственности. Как уже указывалось выше, приведенный перечень элементов правового статуса имеет общий для всех категорий гражданских служащих характер. Вместе с тем, индивидуальный правовой статус гражданских служащих существенно отличается в зависимости от замещаемой должности и определяется в должностном регламенте.

Следует признать, что на сегодняшний день регламентация административно-правового статуса гражданских служащих осуществляется значительным количеством нормативных правовых актов, среди которых: два федеральных закона и значительное количество подзаконных нормативных правовых актов (основную часть которых составляют указы Президента РФ). Такая разбросанность норм никак не способствует эффективному государственному управлению. Представляется важным для обеспечения полноценной реализации прав и добросовестного исполнения обязанностей гражданскими служащими объединить все основополагающие права и обязанности в едином нормативном правовом акте, предпочтительнее в федеральном законе, что существенным образом может

ПАРАСКЕВОВ ПАВЕЛ НИКОЛАЕВИЧ – магистрант направления подготовки «Юриспруденция», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Россия.

УДК 340

К.А. Пидшморга

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАСИЛЬСТВЕННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

В статье рассматриваются особенности предупреждения насильственной преступности.

Ключевые слова: *насильственная преступность, предупреждение.*

Насильственная преступность занимает одно из центральных мест в массиве криминальных деяний любого общества. Жизнь и здоровье человека выступают основополагающими объектами уголовно-правовой охраны, что и обуславливает повышенную общественную опасность таких преступлений. Необходимо отметить, что насильственные преступления, как правило, характеризуются тем, что они одновременно посягают на несколько объектов - не только на собственность, половую неприкосновенность и свободу, общественную безопасность и общественный порядок, отношения в сфере государственной власти, но и на жизнь и здоровье человека.

Соответственно, насильственные преступления совершаются в различных сферах, что и обуславливает особую сложность выявления причин, влекущих совершение таких преступлений, и выработку мер по их предупреждению.

Крайняя степень общественной опасности насильственных преступлений, сложность выявления их причин и разработки системы мер по их предупреждению и обуславливают актуальность настоящего исследования. Насильственная преступность, сопряженная с посягательствами как на личность, так и на собственность, составляет крайне значительную часть структуры преступности как в целом по России, так и по отдельным регионам и муниципальным образованиям.

Предупреждение преступности – это целенаправленное воздействие государства, общества, физических и юридических лиц на процессы детерминации и причинности преступности в целях недопущения вовлечения в преступность новых лиц, совершения новых криминальных деяний, расширения криминализации общественных отношений.

В теории криминологии имеются некоторые способы и методы по предупреждению преступлений сопряженных с насилием, а также способы воздействия общества в плане предупреждения данных преступлений – это

а) проведения мероприятий, направленных на воспитании в обществе нормальных отношений, с целью уменьшения общего количества конфликтов, и способы правомерно разрешения этих конфликтов

б) гарантирование государством и социумом обеспечения и поддержания идей по формированию правильных ценностей и культурное воспитание подрастающего поколения.

в) создание механизма в обществе с помощью которой будут поощряться и поддерживаться правомерные и морально-нравственные поступки; которая будет обеспечивать пресечение насильственных преступлений на начальных стадиях; включающая в себя институт правовых отношений с помощью которого возникающие в обществе конфликты могли бы быстро и эффективно решаться, а также реагировал бы должным образом на иные негативные проявления девиантного поведения.

г) усиление пропаганды культуры в обществе, деятельность направленная на ее укрепление в обществе, воспитание личностных качеств а также правильных жизненных ориентиров в мировой культуре.

Первоочередное внимание заслуживают следующие категории:

1) криминальная и криминогенная среда несовершеннолетних: каждое двадцатое (4,9 %) преступление совершено несовершеннолетними или при их соучастии или молодых людей в возрасте до 29 лет. Относящиеся к ней лица составляют большинство выявленных убийц, лиц, умышленно причиняющих тяжкий вред здоровью, совершающих изнасилования, а также грабежи и разбои;

2) лица, не имеющие постоянного источника дохода и не являющиеся официально зарегистрированными безработными;

3) лица, ранее совершавшие преступления, так как каждое второе (55,1 %) расследованное преступление совершено лицами данной категории.

Система специально-предупредительных мер создана с учетом особенностей причинных комплексов и более широких систем детерминации насильственной преступности применительно к разным категориям населения. Одной из таких категорий являются лица, злоупотребляющие спиртными напитками,

© Пидшморга К.А., 2019.

наркотическими и другими психотропными веществами. В большинстве случаев предлагаются меры предупреждения насильственной преступности с лицами, освобожденными из мест лишения свободы.

В настоящее время люди, которые больны алкоголизмом, наркоманией помещаются на лечение только лишь при наличии их согласия. Но для того чтобы разрядить усложненную обстановку, а также для уменьшения показателей по фактам о преступлениях насильственного характер, является более целесообразным чтобы такое лечение стало для данной группы лиц обязательной или же узаконить принудительное лечение данной группы лиц, а также контроль и обеспечение органами внутренних дел самого процесса лечения и реабилитации.

Неизменной остается статистика преступлений, сопряженных с насилием в семье в плане латентности. Данная группа преступлений остается мало раскрываемым, не смотря на то что после ратификирования конвенции ООН «О правах ребенка», России обязалась подписать и принять все законодательные, административные, социальные и просветительские меры защиты ребенка от всех форм психологического или физического насилия, оскорбления или злоупотребления, отсутствия заботы или небрежного обращения, грубого обращения или эксплуатации, включая сексуальное злоупотребление, со стороны родителей, либо законных представителей.

В данной сфере задействовано достаточное количество органов системы профилактики, основной проблемой остается то, что работа с детьми, страдающими от ежедневного насилия либо проживающих в условиях, где совершается домашние насилие, в присутствии ребенка работа с ним начинается только тогда, когда данная семья попадает в поле зрения органов внутренних дел, зачастую — когда дети уже проживают в таких условиях не один год.

Также внимание следует уделить виктимологической профилактике насильственной преступности. Виктимологическая профилактика имеет сложную структуру, она осуществляется различными субъектами, на различных уровнях, в разных видах и формах, в отношении разных объектов, на ранней и непосредственной стадиях проявления виктимного поведения и свойств личности. При этом структура и классификация мер данного вида профилактики преступлений с тем уточнением, что конкретное содержание мер будет весьма специфичным, определяется самим объектом воздействия.

В данной сфере по-прежнему остается проблемой следующее: в ходе расследования насильственных преступлений практически не выясняются особенности жертвы, что затрудняет разработку виктимных мер. Также надо учитывать тот факт, что в правоохранительных органах отсутствует форма статистической отчетности по жертвам преступления. Разработка мер по ведению такой отчетности смогла бы значительно облегчить задачу при изучении виктимного поведения жертв насильственных преступлений.

ПИДШМОРГА КРИСТИНА АРТАКОВНА – курсант 215 взвода Новороссийского филиала Краснодарского университета МВД России.

УДК 340

Е.А. Егорова

ОСОБЕННОСТИ НАСИЛЬСТВЕННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

В статье рассматриваются понятие и особенности насильственной преступности.

***Ключевые слова**: насильственная преступность, предупреждение.*

Социальные последствия преступности в целом представляют собой реальный вред, причиняемый преступлениями общественным отношениям, выражающийся в совокупности негативных для социальных ценностей последствий в результате совершения преступлений, а также в экономических и иных издержках общества, связанных с правоохранительной деятельностью. Насильственные преступления характеризуются максимальным ущербом для личности и общества. По степени общественной опасности и тяжести причиняемых последствий они во многом превосходят другие криминальные проявления. Утрата жизни, а во многих случаях и здоровья – невосполнима.

Социальные, экономические, психологические и иные преобразования нашего общества в последнее время помимо определенных положительных результатов, имели и значительные негативные последствия, в числе которых резкое обострение криминогенной ситуации. В условиях всеобщего стресса, деморализации общества, значительных материальных трудностей и общего ужесточения нравов, насилие приобрело характер обыденного и весьма распространенного явления.

При этом уровень тяжкой насильственной преступности в различных регионах страны имеет свою специфику, что и определяет необходимость проведения региональных исследований. Проблема насилия в настоящий момент имеет сложный многоплановый характер и требует комплексного подхода к ее решению.

Соответственно необходима разработка эффективной системы мер предупреждения тяжкой насильственной преступности, с учетом криминологических и виктимологических характеристик. Анализ абсолютных показателей умышленных убийств и причинения вреда здоровью фиксирует их значительное сокращение. Однако согласно данным опубликованным в докладе «Глобальное исследование убийств – 2011», подготовленном Управлением ООН одни из самых неутешительных цифр относятся к России: у нас убивают больше, чем в странах Европы, США и даже у соседей по СНГ.

Динамика регистрации рассматриваемых преступных деяний в России в 2002–2011 годах отражена в следующей таблице:

Представляется, что данные цифры не отражают реального положения дел: на это указывают косвенные показатели вроде количества пропавших без вести и неопознанных трупов. Кроме того, стоит отметить и несовершенную систему официальной уголовной статистики. Например, специалисты отмечают, что фактически половина смертей, произошедших от повреждений с неопределенными намерениями сегодня (например, «при контактах с тупыми и острыми предметами») у 20–39-летнего населения, – это латентные убийства.

Известно, что количественные и качественные показатели преступности регионов, являясь структурным элементом показателей преступности РФ в целом, в тоже время могут иметь существенные отличия в частности. Краснодарский край входит в число регион с высоким уровнем насильственной преступности, особенно в летний период времени, это связано с тем что Краснодарский край является одним из популярнейших и посещаемых курортом Российской Федерации.

По данным официальной статистики, в 2017 году в Краснодарском крае зарегистрировано 67662 (-5,4%, 3847) преступления. С начала года наблюдается снижение зарегистрированных преступных посягательств. Уровень преступности в крае составил 1215 преступлений на 100 тысяч населения, что ниже прошлого года на 82 пункта, а также среднероссийского и окружного показателей (ЮФО: 1457,3; Россия: 1419,7).

На 2,1% уменьшилось количество зафиксированных убийств (-5, 325), на 10,9% – эпизодов преднамеренного причинения тяжкого вреда здоровью (-79,321), на 11,9% – преднамеренное нанесение средней тяжести вреда здоровью (-150, 432), на 15,1% – эпизоды с разбойным нападением (-48, 112), на 7,1% – зарегистрированных фактов грабежей (-95, 6547), на 8,1% – эпизодов краж (-4117, 3425), на 11,1% – зарегистрированных фактов фальшивомонетничеств (-79, 534), на 12,3% – умышленного уничтожения или повреждения имущества (-226, 1341), на 23,3% – преступлений на бытовой почве (-773, 2541), на 8,7% –

© Егорова Е.А., 2019.

угонов (-72, 752) и на 6,9% – краж автомобилей (-25, 337).На 6,0% снизилось количество преступлений против собственности (-2659, 41599) и на четверть (24,1%) – совершенных против жизни и здоровья (-1798, 5674).В категорированной структуре преступности отмечается снижение на 3,5% количества тяжких и особо тяжких преступных посягательств (-474, 12941). Однако, несмотря на это, Краснодарский Край находится в числе тех субъектов Российской Федерации где уровень преступности достаточно высок. Выявленные неблагоприятные характеристики рассматриваемой группы преступлений на территории Краснодарского края объясняются спецификой географического положения данного региона — Краснодарский край является самым большим и посещаемым курортным субъектом страны, каждый год сюда приезжает огромное количество отдыхающих, которые приезжают собрав свои сбережения, так как они приезжают отдыхать, туристы психологически становятся менее внимательными менее бдительными, что является благоприятным условиям для совершения преступлений.

Анализ рассматриваемых преступлений, исходя из мотивации преступного поведения, выявил значительное увеличение доли тяжких насильственных деяний совершенных вследствие корыстных побуждений. Данный факт объясняется в значительной мере тем, что в силу целого ряда экономических и социальных причин в нашем обществе идет неблагоприятный процесс пополнения слоя обнищавших людей, испытывающих значительные трудности с бытовым и трудовым устройством, алкоголиков, бродяг, и все это происходит на фоне тотальной духовно-нравственной деформации общества.

Именно эти обстоятельства в сочетании с недостаточно успешной профилактической деятельностью правоохранительных органов способствуют в настоящее время, и вероятно будут способствовать, сохранению данной негативной тенденции. Кроме того, прослеживается тесная связь между динамикой рассматриваемых преступлений и пьянством. Более 70% всех регистрируемых и раскрываемых умышленных убийств и умышленных причинений тяжкого вреда здоровью совершается в состоянии алкогольного опьянения. На фоне этого тенденция возрастания степени общественной опасности и последствий совершения рассматриваемых деяний, становящихся более изощренными и жестокими, нередко сопряженными с фактами глумления над жертвой, элементами садизма, причинением особых мучений и пыток, является закономерным. Другой неблагоприятной тенденцией насильственной преступности является значительное число преступных деяний, имеющих подготовленный, организованный характер.

Таким образом, учитывая сложность и многоплановость проблемы насильственной преступности, ее решение требует комплексного подхода. Соответственно необходима разработка эффективной системы мер ее предупреждения. В этом плане, важность совершенствования работы следственных подразделений по предупреждению насильственных преступлений очевидна и бесспорна.

ЕГОРОВА ЕКАТЕРИНА АЛЕКСЕЕВНА – курсант 215 взвода Новороссийского филиала Краснодарского университета МВД России.

УДК 340

О.С. Артеменко

ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ НАСИЛЬСТВЕННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

В статье рассматриваются понятие и особенности насильственной преступности.

***Ключевые слова**: насильственная преступность, предупреждение.*

Насильственная преступность является традиционным объектом криминологического изучения. Еще в начале развития социально-правовых знаний по признаку мотивации были выделены первые два вида преступности: корыстная и насильственная. В настоящее время за рубежом сформировалась самостоятельная криминологическая теория – виолентология / вайленсиология (от лат. violentia, от англ. violence – насилие). Её развитие актуализируется и в отечественной литературе, подобно привычной криминальной виктимологии и заявившими о себе на рубеже XX–XXI века криминофамилистике, криминопенологии, криминотеологи. В России изучению насилия посвящены работы таких известных учёных, как, например, Ю.М. Антонян, Я.И. Гилинский, Д.А. Шестаков и многие другие авторы. В связи обилием фундаментальных исследований насилия Я.И. Гилинский называет виолентологию «наукой».

Исследование насильственной преступности актуально во все времена, поскольку такие преступления характеризуются высокой общественной опасностью. Они наносят ущерб наиболее важным в цивилизованном обществе ценностям – жизни, здоровью, неприкосновенности человека, и поэтому они наиболее опасны с точки зрения права и общечеловеческой морали. Под насильственной преступностью понимается совокупность преступлений, совершенных с применением физической силы либо с угрозой применения таковой, имеющих основной непосредственной целью лишение человека жизни либо причинение вреда его здоровью, физической свободе, телесной (в том числе половой) неприкосновенности против его воли, а также совокупность лиц, совершивших насильственные преступления за определенный период на определенной территории. Основным признаком насильственных преступлений является физическое или психическое насилие над личностью или угроза его применения. При этом насилие является элементом мотивации, а не средством достижения криминальной цели. На этом основании в число таких преступлений не включаются насильственный грабеж, разбой, вымогательство, террористический акт, диверсия и ряд других деяний, где проявляется так называемое инструментальное насилие, используемое исключительно как средство достижения иной преступной цели – корыстной, политической и т.п.

Круг насильственных преступлений весьма разнообразен. Но обычно внимание акцентируется на преступлениях против личности. Как указывается в сборнике о состоянии преступности, к ним относятся: убийство и покушение на убийство; убийство, совершенное при превышении пределов необходимой обороны либо при превышении мер, необходимых для задержания лица, совершившего преступление;

причинение смерти по неосторожности; умышленное причинение тяжкого вреда здоровью; умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью; причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью в состоянии аффекта;

истязание;

изнасилование и покушение на изнасилование.

В юридической науке под криминологической характеристикой понимается научное описание значимых явлений, процессов, их особенных черт в целях раскрытия закономерностей и выработки соответствующих рекомендаций. Она основывается на анализе статистических данных о совершенных преступлениях и выражается в количественных и качественных показателях. К ним относятся состояние и уровень; структура, удельный вес, характер, география, латентность и социальные последствия, а также динамика, отражающая количественные и качественные изменения преступности во времени (например, динамика состояния, динамика удельного веса).

Состояние насильственной преступности в Российской Федерации определяется общим количеством зарегистрированных преступлений, а также числом лиц, их совершивших на данной территории за календарный год. Так, в официальных источниках указывается, что в 2017 году было зарегистрировано 51664 преступлений против личности. По сравнению с общим количеством зарегистрированных насильственных преступлений в 2016 году, насильственная преступность в 2017 уменьшилась, в динамике составила -9,3%. Это означает, с криминологической точки зрения, что за этот год работа МВД по профилак-

© Артеменко О.С., 2019.

тике и предупреждению насильственных преступлений была эффективной, а население Российской Федерации стала менее пораженной таким видом преступных посягательств. Удельный вес (С) исследуемых преступлений последние годы составляет 4,3% от всех зарегистрированных преступлений. Латентность насильственной преступности вызывает тревогу у ведущих отечественных криминалистов. Традиционно считалось, что в большинстве случаев в силу характера насильственных деяний и их трудно скрываемых последствий уровень латентности насильственных преступлений невысок. Однако специалистами отмечается рост латентности некоторых преступлений. Например, высоко латентными стали убийства. Об этом свидетельствуют несколько факторов. Резко возросло число обнаруженных трупов с неустановленной причиной смерти, неопознанных трупов, а также лиц, пропавших без вести, скрывшихся от следствия и суда и не обнаруженных. При разделах бизнеса крайне редко заявляют о совершенных в отношении них насильственных преступлениях. Не всегда правоохранительные органы ставятся в известность о случаях обращения в медицинские учреждения лиц с повреждениями насильственного характера. Высока латентность так называемого «домашнего» насилия над женщинами и детьми. А.И. Долгова пишет: «Среди числа лиц, пропавших без вести, по оценкам экспертов, обычно до половины убитых. Во-вторых, ежегодно по 3,5–4% из всех исследованных трупов причину смерти установить не удается по причине гнилостных изменений, скелетирования, озоления и расчленения.» Про высокую латентность убийств В.В. Лунеев говорит: «В России (как и в СССР) учет убийств осуществляется по фактам, а не по жертвам, как, в частности, в США. При таком подходе, по его мнению, например, в 1990 году к общему числу умышленных убийств необходимо было бы прибавить еще около тысячи деяний, так как за это время было совершено свыше 700 умышленных убийств двух и более человек». К тому же он приводит сведения: «Умышленные убийства в Вооруженных силах РФ не включаются в общую статистику.»

Структура насильственной преступности характеризуется следующим образом:

1) убийство и покушение на убийство (ст. 105–107 УК РФ) – 13,1%;

2) убийство, совершенное при превышении пределов необходимой обороны либо при превышении мер, необходимых для задержания лица, совершившего преступление – 0,3%;

3) умышленное причинение тяжкого вреда здоровью – 36,8%;

4) умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью – 38,2%;

5) изнасилование и покушение на изнасилование – 4,5%;

6) иные – 7,1%. Утяжеляется характер насильственной преступности, в первую очередь, за счет возросшего числа преступлений, осуществленных с применением холодного и огнестрельного оружия. Это вызвано тремя группами обстоятельств: большей доступностью оружия и расширением торговли им; активностью организованной преступности; военными конфликтами на территории России и стран СНГ, в том числе на Украине. Кроме этого, нельзя не отметить высокий процент совершения тяжких насильственных преступлений – 80% (убийств и умышленного причинения тяжкого вреда здоровью) – в состоянии алкогольного опьянения.

АРТЕМЕНКО ОКСАНА СЕРГЕЕВНА – курсант 215 взвода Новороссийского филиала Краснодарского университета МВД России.

УДК 340

А.С. Битаров

ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

В статье рассматриваются понятие и особенности профессиональной преступности.

***Ключевые слова**: профессиональная преступность.*

Одной из форм преступности является профессиональная преступность. Как правило, термин «профессиональная преступность» тесно связан с понятием «рецидивная преступность», однако, на мой взгляд, между данными понятиями нельзя ставить знак равенства. Рецидив является основой профессиональной преступности, исходя из этого следует, что термин «профессиональная преступность» шире.

Несмотря на крайнюю актуальность имеющихся проблем профессионализации преступности, она до настоящего времени не имеет научно–теоретического определения и не является конкретным объектом для любого рода криминологических исследований. Мы считаем, что причина состоит не в очень верном методологическом подходе в изучении подобного негативного общественного явления. Выделяя достаточно большое количество признаков, в некоторых случаях взаимоисключающих друг друга, ученые–юристы создавали своего рода абстрактный образ преступного субъекта, наряду с этим отождествляли его с проявляемой противозаконной деятельностью, различными видами преступных деяний.

Профессиональная преступность имеет глубокие корни в истории нашего государства.

Профессиональная преступность существует большое количество лет, наряду с этим необходимо указать, что она не признавалась многими криминологами.

Проблему феномена профессиональной преступности мы относим к числу малоизученных. К тому же понятие «профессиональной преступности» имеет, на наш взгляд, не вполне удачное обозначение. Понятие «профессия» в социальном плане предполагает официально разрешенное и полезное занятие.

Термин этот чисто криминологический и введен достаточно условно, в научных целях, так как признаки устойчивой преступной противоправной противозаконной деятельности схожи с критериями определенной «мирной» профессии.

Чтобы лучше узнать профессиональную преступность и определить ее тенденции, прежде всего необходимо исследовать уголовно-профессиональную среду через существующую в ней субкультуру.

Объяснение причин профессиональной преступности сегодня относится к наиболее сложным проблемам криминологии. Это касается причин некоторых видов преступности. Для более успешного противодействия этому виду преступности необходимо понять сущность профессиональной преступности, изучить формы ее проявления и определить пути борьбы с ней в условиях российской действительности.

Отличительным признаком профессиональной преступности является криминальный профессионализм, который проявляется в:

- постоянной преступной деятельности (преступный промысел);
- устойчивом виде преступной деятельности (специализация);
- необходимости специальных знаний, навыков, умений (квалификация);
- совершаемых преступлениях выступающих в качестве основного источника доходов преступников;
- связи с преступной средой, принятие ее субкультуры, в т.ч. преступной иерархии.

Уголовно-правовая статистика не содержит сведений о состоянии и иных показателях профессиональной преступности.

О состоянии профессиональной преступности можно судить по отдельным исследованиям, которые показывают, что уровень профессиональной преступности наиболее высок в сфере преступлений против собственности (кражи, мошенничества, разбои).

Профессиональные преступники довольно успешно избегают уголовной ответственности. Действуют в основном в одиночку, уровень групповой преступности – 10%.

Практика показывает, что в настоящее время существует около ста криминальных специальностей, наиболее представлены среди преступников профессионалов карманные воры, мошенники, разбойники; последние годы проявляются новые криминальные специальности, такие как: наемные убийцы, похитители антиквариата, автотранспортных средств, хакеры.

© Битаров А.С., 2019.

В выделенных категориях имеется множество подвидов, например, воры-карманники делятся на кротов, маршрутников, щипачей и др. Квартирные воры делятся на взломщиков, форточников, альпинистов и др.

Профессиональные преступники систематически совершают преступления, например, вор-карманник совершает 20-25 краж в месяц, а раскрываемость составляет – 1-2%

Тенденции профессиональной преступности на современном этапе:

- рост профессиональной преступности;
- увеличение количества профессиональных преступлений, появление новых видов;
- вовлечение в преступление новых членов общества в том числе специалистов из других сфер;
- слияние с организованной преступностью

Криминологические исследования показывают, что абсолютное большинство профессиональных преступников (95 %) – мужчины. Основная масса таких лиц (80%) – это лица старше 30 лет. Достаточно высок уровень рецидива у таких лиц – достигает 80%, в том числе и специального.

Образовательный уровень – 74 % со средним и неполным средним образованием, групповой характер чрезвычайно низок – 10%.

По характеру преступной деятельности, ее интенсивности можно выделить следующие типы профессиональных преступников:

1. Чрезвычайно опасный (киллеры, бандиты, разбойники).
2. Особо опасный тип (лица, совершающие грабежи, занимающиеся незаконным оборотом наркотиков).
3. Опасный тип (воры-карманники, мошенники).

По уровню криминальной квалификации:

1. Специалисты высшего уровня.
2. Среднего уровня.
3. Низкоквалифицированные (наводчики, пособники).

Профессиональным преступникам характерны такие качества, как:

- негативное отношение к законопослушному образу жизни;
- противодействие профессиональной преступности;
- стремление к вовлечению в преступную среду новых членов общества;
- строгое следование нормам и обычаям криминальной субкультуры;
- уклонение от общественно полезного труда, в т.ч. в местах лишения свободы;
- нанесение татуировок, наличие кличек;
- недопущение в свою среду лиц, подозреваемых в связях с профессиональной преступностью.

Таким образом, принимая во внимание вышеизложенное, мы можем дать следующее определение профессиональной преступности, под которой следует понимать деятельность преступников особого типа, которые избрали преступную противоправную деятельность в качестве основного занятия и источника дохода, и на постоянной основе совершающие тождественные преступные деяния с использованием специальных навыков и знаний

БИТАРОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ – курсант 215 взвода Новороссийского филиала Краснодарского университета МВД России.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

УДК 330

А.С. Лебедкин

ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПО ПОДГОТОВКЕ СПОРТИВНОГО РЕЗЕРВА В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье рассмотрена статистика подготовки спортивного резерва в Челябинской области. Выявлены комплекс общих и частных противоречий и сделан вывод о необходимости модернизация подготовки спортивного резерва в различных видах олимпийского спорта.

***Ключевые понятия**: государственная политика, физическая культура и спорт, развитие спорта, спортивный резерв.*

Введение. Изучение состояния и перспектив развития спорта, а также реальных возможностей спорта в Челябинской области дает основание утверждать, что успешно конкурировать и побеждать на крупнейших международных форумах будет возможно главным образом за счет превосходства в методической концепции многолетней подготовки, основой которой является система подготовки спортивного резерва. Потребность в коренном улучшении качества подготовки спортивного резерва, разработке и внедрении более эффективных, инновационных и наукоемких технологий управления на начальных этапах многолетней подготовки определяет необходимость углубленной разработки отдельных вопросов данной проблемы.

Методы исследования. В статье использовались: анализ литературных источников, описание, объяснение, выявление противоречий определяет проблему теоретико-методологического и технологического обновления системы подготовки спортивного резерва.

Выводы. Решение задач должно быть направлено на: поиск одаренных детей и подростков, способных достичь высоких результатов в конкретном виде спорта (дисциплине, дистанции, амплуа, весовой категории и т.д.); определение перспективных направлений достижения высшего спортивного мастерства,

© Лебедкин А.С., 2019.

основанное на изучение задатков и способностей спортсменов; реализация индивидуальных особенностей формирования потенциала для дальнейшего спортивного совершенствования.

Обсуждение. Организация и управление подготовкой спортивного резерва должно осуществляться, в первую очередь на региональном уровне. Основное содержание процесса управления – это разработка, принятие и реализация управленческих решений.

Современный спорт высших достижений предъявляет новые, более высокие требования к качеству подготовки спортивного резерва для спортивных сборных команд Российской Федерации. В связи с этим возникает необходимость дифференцированного подхода к занятиям спортом для большинства и отдельной части одаренных юных спортсменов, мотивированных достижением высоких спортивных результатов в будущем и выбором спорта в качестве основной жизненной ценности [3, с. 27].

Подготовкой спортивного резерва в Челябинской области занимаются 134 детско-юношеские спортивные школы (далее именуются - ДЮСШ) и 50 из них специализированные детско-юношеские спортивные школы олимпийского резерва (далее именуются - СДЮСШОР) по 46 олимпийским видам спорта, в том числе 70 ДЮСШ и 31 СДЮСШОР по 16 базовым видам спорта (керлинг, конькобежный спорт, фристайл, хоккей (женский), бадминтон, бокс, водное поло, волейбол, дзюдо, легкая атлетика, тхэквондо, биатлон, лыжный спорт, горные лыжи, велоспорт, спортивная гимнастика)[1].

Во всех спортивных организациях обучается 82,7 тыс. человек.

В группах спортивного совершенствования тренируются 2255 спортсменов по 31 олимпийскому виду спорта, из них в СДЮСШОР - 1205, в группах высшего спортивного мастерства - 468 спортсменов, из них в СДЮСШОР - 351 человек. По 16 базовым олимпийским видам спорта проходят подготовку в группах спортивного совершенствования 673 спортсмена, в группах высшего спортивного мастерства 240 спортсменов.

В составы сборных команд Российской Федерации (резерв) входят 214 спортсменов: 140 - по летним и 74 по зимним видам спорта, из них 142 - по базовым видам спорта [1].

Поэтому можно сделать вывод, что СДЮСШОР - основной вид спортивной организации для узкой специализации обучающихся в избранном виде спорта с целевой установкой на попадание в резерв спортивных сборных команд страны по различным видам спорта.

В определенной степени это обусловлено тем, что в СДЮСШОР работает большинство специалистов высшей квалификации, имеющих высокую квалификационную категорию, а также звание "Заслуженный тренер России". Так, в ДЮСШ работает 264 тренера высшей квалификации и 20 тренеров, имеющих звание "Заслуженный тренер России", в СДЮСШОР - 365 тренеров высшей квалификации и 50 тренеров, имеющих звание "Заслуженный тренер России" [1].

Во многом эффективность работы спортивных школ определяется кадровым потенциалом. Всего в них работают 1676 штатных тренеров, 1193 имеют высшее физкультурное образование.

Одним из условий функционирования СДЮСШОР является наличие необходимой материально-технической базы по культивируемому виду спорта и последующая организация работы на базе спортивного сооружения. Сорок семь школ олимпийского резерва ведут тренировочный процесс на 210 спортивных сооружениях, из них 56 спортивных сооружений находятся в оперативном управлении этих школ, 94 спортивных сооружения используются на условиях безвозмездного пользования, а 60 спортивных сооружений на условиях аренды [1].

В целом процесс улучшения материально-технической базы СДЮСШОР за последние годы продвигается медленно и неравномерно по всей Челябинской области. При отсутствии объектов инфраструктуры (тренировочные и соревновательные площади с оборудованными помещениями для отдыха и бытовых нужд, тренажерный зал, трасса, медико-восстановительный комплекс и т.д.) в собственности клубы вынуждены их арендовать, что требует дополнительных расходов и часто препятствует проведения качественного процесса подготовки спортсменов, а также возможно неэффективное использование материальной базы. Необходимо существенно изменить ситуацию с обеспеченностью СДЮСШОР спортивными базами и прежде всего современными объектами спорта.

Эффективность выступления южноуральских спортсменов, ставших призерами официальных всероссийских и международных соревнований, еще не соответствует желаемому уровню и равняется 48,4 процента в общем количестве участвующих южноуральских спортсменов.

В результате наблюдений процесса начального обучения юных спортсменом было установлено, что на данном этапе имеет место приоритет технической подготовки на физической. Недостаточным является уровень методической подготовленности тренеров. Большинство из них приступили к преподавательской работе вскоре после завершения карьеры в профессиональном спорте, не получив специального образования, либо образование было получено заочно и не подкреплено практическим опытом работы с детьми и подростками. Имеющиеся знания и умения применимы к спортсменам такого же высокого уровня, как

сами начинающие преподаватели. Нередко, пытаясь тренировать подростком такими же средствами, которые использовались ещё недавно при тренировке его самого, специалист получает не успех, а физические и психологические травмы своих подопечных.

Выявленная неподготовленность выпускников спортивных школ к физическим и психологическим нагрузками требует либо пересмотра всей системы обучения ДЮСШ с обязательной переподготовкой тренеров, либо создание переходного этапа между спортивными школами и командами мастеров, студенческих и армейских команд.

На сегодняшний день разработаны современные научно-методические технологии спортивной тренировки и отбора спортсменов. Но все они не востребованы специалистами-практиками.

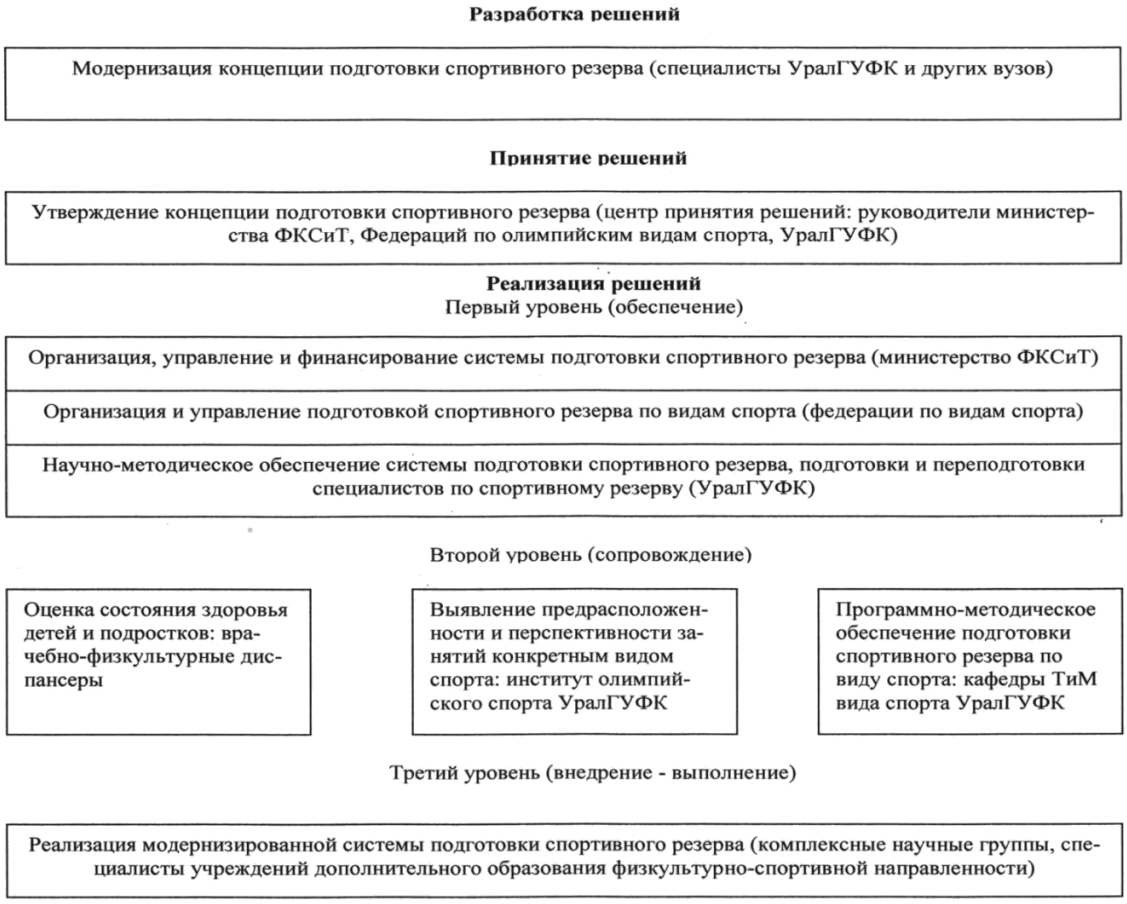

Рис. 1. Организационная структура управления подготовкой резерва в олимпийских видах спорта в Челябинской области

Сложность многоуровневой (иерархической) схемы управления подготовки спортивного резерва на региональном уровне (рисунок 1) заключается в следующем. Наблюдается принятое в современных системах управления положение, когда в результате разделения труда (чего не избежать) одни специалисты подготавливают, разрабатывают решение, другие – принимают или утверждают, третьи – выполняют [3, с. 29].

Иначе говоря, руководитель утверждает и несет ответственность за решение, которого не разрабатывал, специалисты, готовившие и анализировавшие решение, не участвуют в его реализации, а исполнители не принимают участия в подготовке и обсуждении готовящихся решений.

Так, современные научно-методологические технологии должны основываться на широком использовании инновационных достижений в развитии смежных отраслей науки, что связано с чрезвычайной сложностью (до конца во многом не познанной) организма человека и его поведения в экстремальных условиях тренировочной и соревновательной деятельности. При этом необходимо применять тонкие аппаратурные и высокоэффективные компьютерные и информационные технологии. Требуется коренное улучшение научно-методического обеспечения системы подготовки спортивного резерва и спортсменов высокого класса.

Обновление научно-методического обеспечения подготовки спортивного резерва может быть отражено в следующем алгоритме (рисунок 2) [3, с. 30].

Рис. 2. Алгоритм обновления научно-методического обеспечения подготовки спортивного резерва Челябинской области

Организационной основой реализации новой научно-технологической концепции совершенствования систем спортивной подготовки является интенсификация развития спортивной науки и технологий по следующим приоритетным направлениям [1, с. 9]:

– поиск новых нетрадиционных технологий и альтернативных подходов к совершенствованию структуры и повышению эффективности спортивной подготовки;

– целенаправленное стимулирование развития здоровьесберегающих технологий спортивной подготовки;

– формирование действенной системы информационно-аналитического обеспечения процессов развития спорта высших достижений;

– совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров на основе целенаправленной стимуляции их непрерывного образования и самообразования, формирования потребности в источниках систематической информации о научно-технологических инновациях в сфере их профессиональной деятельности;

– создание удобной для пользователей инфраструктуры научно-технологического обеспечения подготовки сборных команд и их резерва на базе многоцелевых и специализированных по видам спорта центров и мобильных групп научно-технологического обеспечения.

Необходимость создания, а точнее воссоздания комплексных научных групп, обусловлено неудовлетворительным научно-методическим обеспечением сборных команд России и спортивного резерва Челябинской области. Последнее является следствием нерациональной организации работы комплексных научных групп, низким уровнем материальной обеспеченности и аппаратурной базы.

Вместе с тем при эффективной организации работы комплексных научных групп, их можно рассматривать и использовать в качестве одной из форм интеграции науки, образования и практики (рисунок 3) [3, с. 30].

Эффективность научно-методического обеспечения требует постоянного повышения квалификации тренеров и специалистов комплексных научных групп, специфического сочетания знаний и опыта. При этом должен работать следующий алгоритм: знания, грамотно примененные на практике, формируют новый положительный опыт, позволяющий генерировать новые идеи.

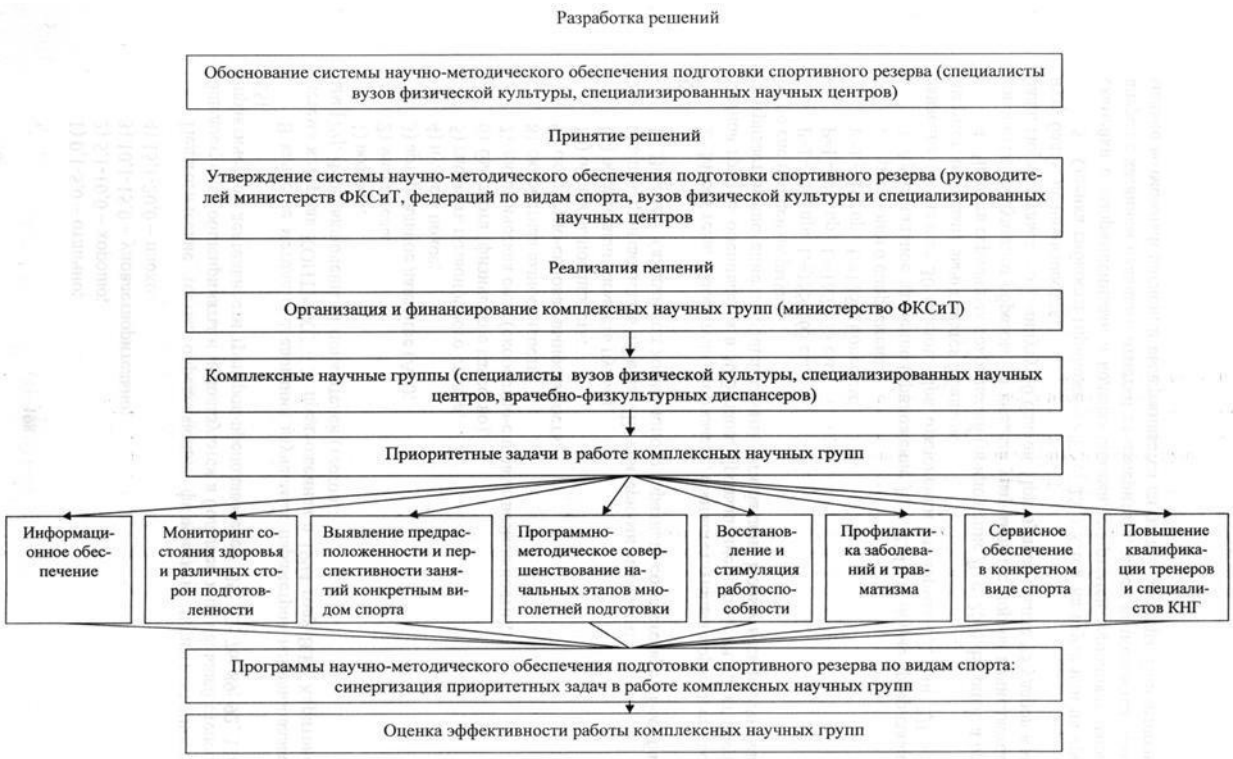

Рис. 3. Организационная структура управления научно-методическим обеспечением подготовки спортивного резерва в Челябинской области

Библиографический список

1.Постановление Правительства Челябинской области от 19 ноября 2014 г. № 595-П «О государственной программе Челябинской области "Развитие физической культуры и спорта в Челябинской области" на 2015 - 2020 годы» // Южноуральская панорама. – № 200 – 2014 (спецвыпуск N 59).

2.Бальсевич, В.К. Контуры новой стратегии подготовки спортсменов олимпийского класса / В.К. Бальсевич // Теория и практика физической культуры. – 2001. – № 4. – С. 9-10.

3.Куликов, Л.М. Управление подготовкой спортивного резерва в олимпийских видах спорта на региональном уровне / Л.М. Куликов, В.М. Болотов, В.В. Рыбаков // Теория и практика физической культуры. – 2010. – № 11. – С. 27-31

ЛЕБЕДКИН АНАТОЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ – магистрант, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Челябинский филиал, Россия.

Информация для авторов

Журнал «Вестник магистратуры» выходит ежемесячно.

К публикации принимаются статьи студентов и магистрантов, которые желают опубликовать результаты своего исследования и представить их своим коллегам.

В редакцию журнала предоставляются **в отдельных файлах** по электронной почте следующие материалы:

1. Авторский оригинал статьи (на русском языке) в формате Word (версия 1997–2007).

Текст набирается шрифтом Times New Roman Cyr, кеглем 14 pt, с полуторным междустрочным интервалом. Отступы в начале абзаца – 0, 7 см, абзацы четко обозначены. Поля (в см): слева и сверху – 2, справа и снизу – 1, 5.

Структура текста:

- **Сведения об авторе/авторах:** имя, отчество, фамилия.
- **Название статьи.**
- **Аннотация** статьи (3-5 строчек).
- **Ключевые слова** по содержанию статьи (6-8 слов) размещаются после аннотации.
- **Основной текст статьи**.

Страницы **не нумеруются**!

Объем статьи – не ограничивается.

В названии файла необходимо указать фамилию, инициалы автора (первого соавтора). Например, **Иванов И. В.статья.**

Статья может содержать **любое количество иллюстративного материала**. Рисунки предоставляются в тексте статьи и обязательно в отдельном файле в формате TIFF/JPG разрешением не менее 300 dpi.

Под каждым рисунком обязательно должно быть название.

Весь иллюстративный материал выполняется оттенками **черного и серого цветов**.

Формулы выполняются во встроенном редакторе формул Microsoft Word.

2. Сведения об авторе (авторах) (заполняются на каждого из авторов и высылаются **в одном файле)**:

- имя, отчество, фамилия (полностью),
- место работы (учебы), занимаемая должность,
- сфера научных интересов,
- адрес (с почтовым индексом), на который можно выслать авторский экземпляр журнала,
- адрес электронной почты,
- контактный телефон,
- название рубрики, в которую необходимо включить публикацию,
- необходимое количество экземпляров журнала.

В названии файла необходимо указать фамилию, инициалы автора (первого соавтора). Например, **Иванов И.В. сведения.**

Адрес для направления статей и сведений об авторе: magisterjourn@gmail.com
Мы ждем Ваших статей! Удачи!

Для записей