

ступления следует считать с начала выполнения действий, непосредственно направленных на приобретение должностным лицом имущественных выгод.

А.В. Шнитенков выработал свое решение данной проблемы. Оно заключается в: 1) запрете на принятие подарков всех категорий служащих, 2) непринятии установления минимального размера взятки, а введении понятия малозначительной взятки, 3) разделении статьи о даче взятки на две: получении взятки-вознаграждения (заранее не обусловленной взятки) и получении взятки-подкупа (заранее обусловленной взятки), 4) предусмотрении статьи за получение незаконного вознаграждения служащим государственных органов, органов местного самоуправления, организаций, не являющимся должностными лицами.

Наконец, А.Н. Халиков склоняется к созданию нового состава преступления: вымогательстве с использованием должностных полномочий. Такой состав преступления должен носить формальный характер – преступление должно считаться оконченным с момента требования передачи чужого имущества, независимо от того, в какой форме, на какие цели и куда именно оно могло быть направлено.

Список литературы:

- [1] Халиков А.Н. «Добровольные пожертвования», или Новый вид коррупции // Российская юстиция, 2005 г., №8.
- [2] Яни П. Корысть как признак получения взятки // Законность, 2010 г., №2. с. 22–28.
- [3] Волженкин Б.В. Служебные преступления. СПб., 2005, с. 188–189.
- [4] Волженкин Б.В. «Обычный подарок» или взятка? // Законность, 1997 г., №4.
- [5] Яни П. Вопросы квалификации взяточничества // Законность, 2013 г., №3, с. 16–21.
- [6] Шнитенков А.В. Обычный подарок для служащего: проблемные вопросы законодательной регламентации // Юрист, 2004 г., №9.
- [7] Новоселова Е. Взятка в уставе // Российская газета, 2005 г., №118.

С.Е. Мартянова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ

Морское законодательство регулирует отношения государств и частных лиц по поводу обладания и пользования морем в интересах сношений между нациями, промышленности и торговли. Сюда относятся: 1) законы, требующие от каждого плавающего по морю судна принадлежности его к определенному государству и возможности в каждый данный момент доказать свою национальность; 2) законы, охраняющие безопасность морского пути и предупреждающие морские несчастия. Они устанавливают определенную систему сигналов на кораблях и другие правила на случай встречи кораблей, а также организацию помощи при столкновениях судов и кораблекрушениях; 3) законы, обычаи и соглашения государств, регулирующие порядок пользования морскими промыслами, которые хотя и считаются общим достоянием всех наций, но часто нуждаются в регламентации, предупреждающей взаимные споры при встречах кораблей отдельных государств в одной морской промышленной области.

В России развитие морского законодательства начинается с Петра I. В 1720 г. г. издан «Устав о эверсах», определявший отношения судохозяина к отправителю груза. Данный Устав в ст. 6 впервые законодательно определил и флаг российским торговым кораблям: «Корабли торговые российския, повинны иметь флаг полосатой трех колеров, белой, синей, красной» [7].

В 1724 г. появился «Морской торговый регламент и устав», который имел чисто фискальное значение.

Во второй половине XVIII века, при сближении с Францией в царствование Екатерины II, появляется Устав о купеческом судоходстве 1781 г. Это весьма точное воспроизведение изданного ровно за сто лет французского образца. Отвечавший своему времени, этот устав, представляющий ныне действующее законодательство, значительно уже отстал от движения морского законодательства на Западе за XIX столетие. Только некоторые его части подвергались позднейшему пересмотру, как морское страхование – в 1846 г., корабельная регистрация – в 1865 г.

Так, например, в Уставе торговом 1865 г. впервые в Российской империи были законодательно закреплены регистрация судов и предоставление права судовладельцу («судохозяину») поднять русский купеческий флаг на собственном его судне

«1. Право поднятия Русского купеческого флага принадлежит исключительно русским подданным...

2. Плавание под Русским флагом разрешается лишь по внесении судна в корабельный список одного из русских портов и по выдаче судохозяину надлежащего в том свидетельства, именуемого патентом на плавание под Русским флагом» [5].

В 1909 г. Министерство торговли и промышленности выработало проект уложения о Торговом мореплавании. Предпосылкой для этого послужило то, что к началу XX в. развитие морского судоходства привело к тому, что 3-мильная ширина территориального моря не могла в полной мере защитить права прибрежного государства прежде всего в торговле. В связи с этим Россия 10 декабря 1909 г. установила 12-мильную таможенную зону. Итогом развития этого института явилось включение статей о прилежащей зоне в Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года (ст. 24) и в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года (ст. 33).

Принципиальное положительное отношение советского государства к созданию и применению унифицированных правовых норм для регулирования отношений в области международного торгового мореплавания определилось и проявилось уже в законодательных актах первых лет советской власти. Советская Россия стал участником двух крупных международных конвенций об унификации морского права – о столкновении судов 1910 г., о спасании 1910г.

22 сентября 1919 г. Советом Народных Комиссаров было принято «Постановление о передаче дела приписки морских судов к порту в ведение Главного управления водным транспортом». Данным постановлением предписывалось: «Передать приписку морских судов к порту из ведения Главного управления таможенного контроля в Главное управление водным транспортом (Главвод), а также немедленно выработать и опубликовать правила о приписке морских судов к порту органами Главвода» [6].

В дальнейшем был принят целый ряд постановлений, регулирующих регистрацию судов, предоставление права плавания под государственным флагом сначала судовладельцу, затем судну, продажу судов и их передачу по договору бербоут чартера. Существующая в то время система регистрации судов вплоть до Кодекса торгового мореплавания Союза ССР 1929 г. регулировалась отдельными нормативными актами Совета Народных Комиссаров, имела строго регламентированный, разрешительный порядок: «...сделки о продаже или залоге морских судов производятся с разрешения Совета Труда и Обороне по представлению Народного Комиссариата Путей Сообщения... под страхом недействительности сделки и привлечения к уголовной ответственности как продавца так и доверенного лица...» [2].

С 1926 г. наша страна является участницей Конвенции по охране подводных телеграфных кабелей 1884 года. Конвенция предусматривает, что военные корабли государств-участников могут останавливать торговые суда других участников Конвенции, заподозренных в повреждении кабеля.

Бурный технический прогресс в области морского транспорта, рост торгового флота и объема международных морских перевозок (прежде всего грузовых) и в итоге

превращение СССР не номинально, а реально в одну из крупнейших морских держав привели и к стремительному развитию морского права, что выразилось в принятии таких крупных национальных законодательных актов, как Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. и Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г.

Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года регулировал в основном гражданско-правовые отношения, вытекающие из торгового мореплавания. Наряду с этим в Кодексе имелись нормы международного, административного, земельного и уголовного права. При этом нельзя сказать, что данный документ охватывал все отношения в сфере торгового мореплавания. Часть их регулировалась другими источниками морского права, а именно различными подзаконными актами, такими как постановления правительства, инструкции и положения, издаваемые министерствами и ведомствами.

Значительное количество нормативных указаний содержалось в актах, издаваемых Министерством транспорта СССР. В соответствии с Кодексом 1968г., иными актами законодательства и международными договорами, в которых участвует Россия, Министерство транспорта СССР в пределах своей компетенции издавало обязательные для всех министерств, ведомств, организаций и граждан правила, инструкции и положения по вопросам торгового мореплавания. Например, правила перевозки почты утверждалось Министерством морского флота СССР и министерством связи СССР.

Особое место среди источников советского морского права занимали обязательные постановления начальников морских торговых портов. Эти документы представляют собой разновидность ведомственного нормативного акта и обычно издается по вопросам безопасности движения, охраны собственности и общественного порядка, проведения противопожарных и санитарных мероприятий в порту. Например, Приказ Минморфлота СССР от 27.05.1991 № 40 «О мерах по обеспечению безопасности мореплавания».

Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года продолжал действовать на территории РФ в силу известного принципа российского права о действии советских нормативных актов на территории РФ до принятия нового законодательства РФ в той части, в которой такие нормативные акты не противоречат текущему законодательству России.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, вступивший в силу с 1 мая 1999 г. и введенный в действие Федеральным законом № 81-ФЗ от 30 апреля 1999 г., подвел итог целой эпохе развития морского законодательства в России. В Кодексе были, прежде всего, учтены правила конвенций, участником которых является РФ. К ним, например, относятся Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г., Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924г. с Протоколом об изменении ее 1968 г., Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., установившая современный международный правовой режим в соответствующих областях, Международная конвенция о спасании 1979 г., Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов 1952 года и пр. Кроме того, в новом Кодексе были учтены требования конвенций, получивших широкое международное признание.

Кодекс торгового мореплавания регулирует разнообразные отношения, возникающие из торгового мореплавания. Данным кодексом практически заново создана система регистрации судов и прав на них, учтен и международный характер регистрации судов, который всегда являлся основным критерием при создании отечественных морских законов.

Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2010г. № 2205-р О Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года, определяет стратегические цели ,задачи

и перспективные пути развития основных видов морской деятельности в России на период до 2030 года. Основные задачи это – повышение конкурентоспособности транспортного флота, упрощение процедуры регистрации судов в российском международном реестре, строительство новых морских портов, модернизация судостроительных предприятий. Отдельная задача – обеспечение безопасности морской деятельности, охрана государственных морских границ, совершенствование системы поиска и спасания на море. Предусмотрены наращивание корабельного состава Береговой охраны ФСБ России, строительство патрульных судов Росрыболовства. Следует обеспечить военно-морское присутствие в важных для России районах морей и океанов. Необходимо продолжить комплексные исследования Мирового океана, возобновить экспедиционную деятельность в ключевых районах, Арктике и Антарктике. Ряд мер направлен на сохранение и защиту морской среды. В частности, предусмотрено строительство природоохранного флота.

Список литературы:

- [1] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 23.04.2012) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, №18, ст. 2207.
- [2] Постановление ЦИК СССР и СНК СССР от 8 августа 1924 года «О порядке продажи, залога и сдачи в наем морских торговых судов, плавающих под флагом СССР».
- [3] Вахлялин Н. Система регистрации судов под флаг России // Морской флот. – 2008. – №5.
- [4] Законодательство Петра I. М.: Юридическая литература. 1997.
- [5] Полное собрание законов Российской Империи. Том XL, 1865, отделение I.
- [6] Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства, № 41, 17 июля 1929 г., отдел первый.
- [7] Устав морской. Глава третья. Санкт-Петербург, Императорская академия наук, 1778.

Н.С. Мельникова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ВОПРОСУ О ПОЛНОМОЧИЯХ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОТА

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем и качество транспортных услуг во многом связаны с социально-экономическими процессами, происходящими во всех сферах общественной жизни страны. Транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он мобилизует возможности отдаленных и слаборазвитых регионов, позволяет расширить масштабы производства, наладить связь между производством и потребителями.

Транспортная система Российского государства состоит из подсистем, одной из которых является муниципальный транспорт, играющий особую роль в жизни общества. Конституция Российской Федерации создала прочную юридическую базу для реализации прав и свобод граждан, в том числе и для свободы передвижения, обеспечила поддержку беспрепятственного, по своему усмотрению, перемещения на любом виде транспорта в границах Российской Федерации вообще и на территориях муниципальных образований в частности [6].

В сфере транспорта полномочия органов местного самоуправления имеют в основном организационный характер. Например, органы местного самоуправления обязаны организовать и обеспечить транспортное сообщение внутри и между населенными пунктами муниципального образования; обеспечивать население транспортными услугами и т.д.