

ционального назначения – то есть требуемых результатов. Отношение программы с пользователем сводилось к вопросам эргономики и дружественного интерфейсу.

Мы рассматриваем программу как средство, которое включено в индивидуальную деятельность субъекта, поэтому должно подчиняться тем закономерностям, которые присущи организации индивидуального действия.

Выше изложенное показывает, что разработка программы обеспечивающей поддержку принятия решений в расследовании преступлений, совершаемых на водном транспорте, несмотря на ее узкую направленность на конкретный состав преступлений, требует предварительного решения ряда принципиально новых теоретических вопросов, относящихся как к области компьютерных наук, так и криминалистики. Включение в разработку интеллектуальной компьютерной системы «ИИС – Следователь» новых теоретических средств, в частности, методологии деятельностного подхода, созданного отечественным физиологом Н.А. Бернштейном, существенно расширяет возможности применения компьютерных программ в раскрытии и расследовании преступлений, совершаемых на водном транспорте, и открывает новые перспективы развития технико-информационных криминалистических средств.

Список литературы:

- [1] Интеллектуальная информационная система. <http://ru.wikipedia.org/wiki>. Обращение 20.05.2013.
- [2] Искусственный интеллект. <http://ru.wikipedia.org/wiki>. Обращение 20.05.2013.
- [3] Лопатников Л.И. Экономико-математический словарь: Словарь современной экономической науки. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2003. – 520 с.
- [4] Толстоуцкий В.Ю. Криминалистические алгоритмические поисковые процедуры. Ижевск. 2005. С. 220.

С.В. Хилов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ ОБЯЗАННОСТИ В СССР В 70–80 гг.

Представленная нами статья раскрывает малоизученные вопросы правового регулирования поставки транспорта в войска, воинские и другие формирования для нужд мобилизации. Эта тема актуальна еще и тем, что во все времена существования Советского государства, рассматриваемые в статье вопросы, не доводились до всего населения страны. Так «Положение о военно-транспортной обязанности», утвержденное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1970 г. №5118-УП [5] впервые вводится в научный оборот.

Необходимо отметить, что для рассмотрения вопроса выполнения военно-транспортной обязанности, нами выбран период 70–80 гг. прошлого столетия не случайно. Как уже подчеркивалось, именно в начале этого периода сменилась давно устаревшая законодательная база, регламентировавшая этот вопрос. Потеря актуальности предыдущих нормативных документов определялась не только изменившимися условиями ведения боевых действий, а даже тем, что за этот период уже много раз изменились наименования всех ведомств, задействованных в выполнении данной задачи. Так военное ведомство за период с 1924 по 1970гг. поменяло свое название не менее четырех раз. Окончательное название «Министерство обороны СССР» было за ним закреплено в марте 1953г.

Основываясь на вышесказанном, становится понятно, что к моменту подписания Указа Президиума ВС СССР «О военно-транспортной обязанности» в 1970 г. [5] военное ведомство, уже 17 лет носило наименование Министерство обороны СССР и оно просуществовало до распада Советского Союза.

Ни для кого не секрет, что вооруженные силы любой страны в отсутствие военных действий, если не ожидается вооруженных конфликтов, содержатся штатами мирного времени. Это диктуется экономическими интересами страны. В военный период предполагается перевод экономики государства на «военное время». Одной из составляющих перевода является доукомплектование вооруженных сил, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований людскими и транспортными ресурсами.

Военно-транспортная обязанность заключается в проведении мероприятий, связанных с учетом, заблаговременной подготовкой и предоставлением транспортных средств войскам, формированиям и органам, а так же в обеспечении работы этих транспортных средств.

В 70–80 гг. исполнение военно-транспортной обязанности в СССР было регламентировано Положением «О военно-транспортной обязанности», утвержденным Указом Президиума ВС СССР от 15.05.1970 г. №5118-УП. В соответствии с этим указом признавались утратившими силу с 1 июня 1970 г. законодательные акты СССР, ранее регламентировавшие исполнение военно-транспортной обязанности союзными органами, органами исполнительной власти союзных республик СССР, органами местного самоуправления и организациями.

В перечень этих документов входили Постановление ЦИК и СНК СССР от 11.01.1924г. «О военно-конской и военно-повозочной повинности» [2] и Постановление ЦИК и СНК СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности» [3].

Необходимость принятия данного законодательного акта, по нашему мнению, определялась развитием военной промышленности в СССР, оснащением новыми образцами вооружений и военной техники Советской Армии и Флота, впрочем, как и армий других государств.

Необходимость конской тяговой силы, использование лошадей при ведении военных действий, сводилось к минимуму. Хотя, справедливости ради, возможность их применения для нужд вооруженных сил рассматривается и сейчас.

Объединение двух утративших силу законодательных актов мы видим уже в самом названии вновь изданного положения – «О военно-транспортной обязанности», утвержденное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1970 г. №5118-УП, вместо Постановления ЦИК и СНК СССР от 11.01.1924г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях» и второго документа Постановления ЦИК и СНК СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности».

Кроме этого, военно-транспортная обязанность в соответствии со ст. 2-ой данного положения предусматривалась не только во время войны и при мобилизации, но и в мирное время, «при переводе войск на положение определенных степеней боевой готовности или при иной чрезвычайной обстановке» [5].

В соответствии со ст. 3-ей «Положение о военно-транспортной обязанности», от 15 мая 1970 г. №5118-УП военно-транспортная обязанность дополнительно распространялась на владельцев средств железнодорожного, морского, речного, воздушного, трубопроводного транспорта, а также на владельцев промысловых и специальных судов, тракторов, дорожно-строительных и подъемно-транспортных машин и механизмов. Военно-транспортная обязанность распространялась также на порты, пристани, аэропорты, аэродромы, нефтебазы, перевалочные базы горючего, ремонтно-транспортные предприятия и иные организации, обеспечивающие работу средств транспорта.

Перечень владельцев средств транспорта был определен в статье 1-ой данного законодательного акта. Ими являлись: министерства, ведомства, государственные, кооп-

перативные (в т.ч. колхозы) и общественные предприятия, организации, учреждения, а так же граждане. Хотя это понятие шло вразрез со ст. 6-ой Конституции СССР [2, с. 7] 1936 г. в которой было определено, что железнодорожный, водный и воздушный транспорт, организованные государством крупные сельскохозяйственные предприятия (совхозы, машинно-тракторные станции и т.п.) являются государственной собственностью, то есть всенародным достоянием.

В соответствии с данным «Положением о военно-транспортной обязанности», от 15 мая 1970г. №5118-УП транспортные средства привлекались временно или изымались у их владельцев и передавались в вооруженные силы СССР министерствами, ведомствами, а также предприятиями, учреждениями, организациями безвозмездно. За транспортные средства, принадлежащие колхозам и отдельным гражданам, предполагалась выплата их стоимости, в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

В предыдущих законодательных актах, передача транспортных средств на безвозмездной основе не предусматривалась. По нашему мнению это связано с тем, что вышеперечисленные собственники являлись государственными, и перекладывание финансовых средств из одного государственного «кармана» в другой не имело смысла.

Временное привлечение или изъятие транспортных средств производилось органами Министерства Обороны СССР в размерах, предусмотренных мобилизационным планом Вооруженных Сил СССР.

Продолжая анализ нормативных документов того периода, нами отмечается, что подготовка средств транспорта к передаче в вооруженные силы СССР осуществлялась заранее, еще в мирное время их собственниками. Данная задача возлагалась на министерства, ведомства, государственные, кооперативные (в т.ч. колхозы) и общественные предприятия, организации и учреждения. Осуществлялась она в соответствии с Положением «О военно-транспортной обязанности» от 15 мая 1970г. №5118-УП. В ранее изданных документах обязанности владельцев на мирный период определены не были.

Советом Министров СССР по представлению Министерства обороны СССР в мирное время устанавливались задания всем собственникам по подготовке и передаче средств транспорта в вооруженные силы СССР. Министерство обороны СССР было обязано довести данное задание до министерств и ведомств СССР, Советов Министров союзных республик, а по подготовке и передаче автотракторной, дорожно-строительной и подъемно-транспортной техники так же до Советов Министров автономных республик и исполнительных комитетов краевых, областных, окружных, городских и районных Советов депутатов трудящихся и до государственных, кооперативных (в т.ч. колхозов) и общественных предприятий, организаций и учреждений.

Гражданам – владельцам средств транспорта такие задания вручались при объявлении мобилизации или в военное время.

Проверка технического состояния автомобильного транспорта, предназначенного для передачи в вооруженные силы СССР, проводилась органами Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел СССР с участием органов Министерства обороны СССР.

В «Положении о государственной автомобильной инспекции», утвержденном Постановлением Совета Министров СССР от 10.08.1978г. №685 данная задача была определена [4].

Закрепление функций проверки технического состояния передаваемого в вооруженные силы автомобильного транспорта за органами Государственной автомобильной инспекции в «Положении о военно-транспортной обязанности» 1970 г. мы видим впервые, так как Государственная автомобильная инспекция была создана 3 июля 1936 г., на двенадцать лет позднее Постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных комиссаров СССР «О военной авто-транспортной повинности» от 22 февраля 1924 г., хотя задача проверки технического состояния всего

автомобильного транспорта перед органами Государственной автомобильной инспекции стояла с момента ее создания.

Контроль за подготовкой средств транспорта к передаче в вооруженные силы СССР, в соответствии со ст. 18-й Положения «О военно-транспортной обязанности» от 15 мая 1970 г. №5118-УП осуществлялся Министерством обороны СССР, министерствами и ведомствами СССР, Советами Министров союзных и автономных республик, исполнительными комитетами краевых, областных, окружных, городских и районных Советов депутатов трудящихся.

Расходы, связанные с осуществлением мероприятий по подготовке и передаче средств транспорта в вооруженные силы СССР, производились их владельцами.

В Постановлении ЦИК и СНК СССР «О военной авто-транспортной повинности» от 22.02.1924 г. этот вопрос обозначен лишь косвенно. «Учреждения, предприятия, не доставившие по уважительным причинам авто-транспорта своевременно,..., доставляют таковой, по устранении означенных причин...» [3].

Анализ проблем правового регулирования военно-транспортной обязанности в СССР в 70–80 гг. показывает, что законодательно были закреплены обязанности всех государственных структур, задействованных в выполнении этой задачи. Но, в тоже время, по-нашему мнению, этот шаг был сделан с большим опозданием, и исполнение военно-транспортной обязанности в СССР продолжительное время было регламентировано устаревшими законодательными актами.

Список литературы:

- [1] Конституция Союза ССР и Конституции Советских Социалистических Республик /Юридическое издательство НКЮ СССР, Москва, 1937 г.
- [2] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 11.01.1924 г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях»/СУ, Мосполиграф, Москва, №22, от 02.04.1924 г.
- [3] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности»/ СУ, Мосполиграф, Москва, №35, от 24.04.1924 г., ст. 331.
- [4] Постановление от 10.08.1978г. №685 «Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции»/ Собрание Постановлений СССР, 1978г., Москва, Мосполиграф, №20, Ст. 483.
- [5] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm.

Л.М. Элькинбард
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Т.С. Гирина
Институт пищевых технологий,
филиал ГБОУ ВПО «НГИЭИ»

РИМСКОЕ ПРАВО КАК ИСТОЧНИК СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Римляне, создавшие римское право заложили в его рамках и основы современного транспортного права¹. Однако, к сожалению, этот вклад римских юристов сегодня явно недооценивается.

¹ Под транспортным правом мы понимаем комплексную отрасль права, представляющую совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, связанные с транспортом.