

ние права управления транспортными средствами». Необходимо провести унификацию данного оборота с целью его единообразного применения в действующем законодательстве. Предлагается следующая формулировка лишения специального права: «лишение права управления транспортным средством». Такой подход основан на законе (ч. 3 ст. 3.8 КоАП РФ).

Представляется, что законодатель, усилив административную ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения, поступил продуманно и правильно, поскольку реализация мер административной ответственности является важным предупредительным средством, что будет способствовать уменьшению преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также снижению этого вида преступности. При этом предлагаемое административное наказание в виде наложения штрафа одновременно с лишением права управления транспортными средствами будет выступать достаточно эффективным средством, направленным на восстановление социальной справедливости, исправления виновных лиц и предупреждения совершения новых преступлений.

Список литературы:

- [1] Проблемы квалификации преступлений. Лекции по спецкурсу «Основы квалификации преступлений» / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой. – М., 2007 // СПС «Консультант плюс».
- [2] Кучерена А.Г. Предисловие к монографии «Квалификация экономических преступлений по уголовному законодательству» / Под ред. Е.В. Эминова, Ю.В. Логвинова, С.А. Бронникова // СПС «Консультант плюс».
- [3] Справочная правовая система «Консультант плюс».
- [4] Справочная правовая система «Гарант».

С.В. Крепак
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О ПОДГОТОВКЕ ЮРИСТОВ В СФЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Транспорт является одной из важнейших отраслей хозяйства в нормальном функционировании и развитии которой заинтересовано наше государство. В настоящее время транспорт в целом и морской и речной транспорт, в частности, постепенно начинает выбираться из кризиса и требует особого внимания со стороны государства для дальнейшего совершенствования (см., например, [4]). В этих целях принят целый ряд стратегических документов среди которых, применительно к водному транспорту относятся: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [2]; Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации [1]; Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2030 года [3].

Кроме того разработаны проекты стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. [5] и стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [6].

В соответствии с Транспортной стратегией главной задачей государства в сфере функционирования и развития транспорта является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество. А стратегическая цель развития транспортной системы – удовле-

творение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Решение указанной задачи и достижение поставленной стратегической цели невозможно без создания и реализации соответствующей нормативной правовой базы, о чём также в значительной мере указывается в как в Транспортной стратегии, так и в других стратегических документах.

Совершенствование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии определено как один из механизмов реализации Транспортной стратегии. Среди общих для транспорта основных задач в сфере совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы выделяются: совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на повышение инвестиционной привлекательности отрасли; формирование нормативно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг; формирование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на обеспечение: гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения; интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны; безопасности и устойчивости транспортной системы.

Особое внимание, уделяется тому, что нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность видов транспорта должны разрабатываться с учетом их гармонизации с международными правовыми документами.

Кроме того отмечается, что развитие нормативно-правовой базы необходимо для повышения инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, а также для обеспечения военной безопасности Российской Федерации.

Нормативно-правовая база должна отвечать новым условиям хозяйствования, обеспечивать согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами, юридическое закрепление прав и обязанностей транспортных предприятий, а также статуса предприятий транспорта общего пользования (общественных перевозчиков).

Эта работа должна осуществляться путем внесения изменений в нормативные правовые акты, а также путем разработки новых актов, предусматривающих единообразные подходы к регулированию сходных отношений при функционировании различных видов транспорта.

При этом правовые аспекты регулирования деятельности транспорта являются актуальными не только на федеральном уровне, но и на уровне регионального и муниципального управления.

О необходимости разработки и научного обоснования определённых нормативно-правовых принципов, моделей и методов также упоминается и в разделе Транспортной стратегии определяющем основные задачи развития научного обеспечения реализации Транспортной стратегии.

Совершенствование нормативно-правового регулирования на морском транспорте в соответствии с Транспортной стратегией включает в себя: разработку и принятие нормативных правовых актов в области транспортного использования Северного морского пути; дальнейшую гармонизацию положений российского законодательства с положениями международных морских договоров и конвенций, в которых участвует Российская Федерация.

Стратегическим направлением развития международных перевозок на внутреннем водном транспорте станет интеграция внутренних водных путей Российской Федерации в систему международных транспортных коммуникаций. Важнейшей задачей в этой области является создание нормативно-правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для судов под иностранными флагами.

Для реализации всего вышеизложенного, очевидно, нужны специалисты в сфере юриспруденции, как в области нормотворческой деятельности, для формирования соответствующей нормативно-правовой базы, так и в области правоприменительной, правоохранительной, экспертно-консультационной деятельности для реализации соответствующих норм и, естественно, в области научно-педагогической деятельности для подготовки соответствующих специалистов.

Представляется разумным, что таких специалистов должны готовить транспортные вузы, по той причине, что они наиболее интегрированы в транспортную деятельность, и, имея длительные взаимоотношения с транспортными организациями и различными органами управления и контроля (надзора) в сфере транспорта, наиболее объективно могут оценить ситуацию на рынке и обеспечить необходимое взаимодействие со всеми заинтересованными субъектами в области транспортной деятельности с целью разработки и применения необходимых правовых норм. Тем более, что в большинстве транспортных вузов созданы юридические факультеты.

Одним из таких вузов является Федеральное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Волжская государственная академия водного транспорта» (ФБОУ ВПО «ВГАВТ», далее – ВГАВТ). На юридическом факультете ВГАВТ началась реализация экспериментального профиля «Юрист в сфере транспорта (морского и речного) в рамках подготовки бакалавров по основной образовательной программе высшего профессионального образования по направлению «Юриспруденция». Сферами деятельности выпускников являются: транспортные организации (преимущественно морского и речного транспорта); органы управления и контроля (надзора) в сфере морского и речного транспорта, а также правоохранительные органы на транспорте (включая транспортные прокуратуры).

Выпускник-бакалавр по указанному профилю должен знать основы юриспруденции (как и бакалавры других вузов), но при этом лучше разбирается в проблемах правового обеспечения деятельности транспорта (преимущественно морского и речного).

Работа в транспортной сфере предполагает развитие дополнительных компетенций (ДПК):

– в нормотворческой деятельности: способность участвовать в разработке нормативно-правовых актов, регулирующих отношения в сфере морского и речного транспорта с учетом интересов государства, общества и основных субъектов указанной сферы общественных отношений;

– в правоприменительной деятельности: владеть навыками подготовки нормативных актов в сфере морского и речного транспорта и составления юридических документов для органов государственной власти и местного самоуправления; владеть навыками подготовки юридических документов в области морского и речного транспорта, в том числе составления и анализа проектов договоров в области морского и речного транспорта, владеть навыками участия в переговорах о заключении, изменении и прекращении договоров в области морского и речного транспорта; способность толковать нормативные правовые акты, акты саморегулирования в области морского и речного транспорта с учетом практики их применения и практики разрешения споров в данной области; в правоохранительной деятельности: способность осуществлять профессиональную деятельность по обеспечению исполнения полномочий федеральных государственных органов, государственных органов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений в области транспорта, лиц, замещающих соответствующие государственные должности Российской Федерации, лиц, замещающих соответствующие государственные должности субъектов Российской Федерации, и лиц, замещающих соответствующие муниципальные должности, а также выполнять должностные обязанности по участию в осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля и общественного контроля в сфере транспорта; способность выявлять, пресекать, квалифи-

цировать нарушения актов саморегулирования и договоров в области морского и речного транспорта, организовывать разрешение споров в указанной сфере;

– в экспертно-консультационной деятельности: готовность принимать участие в проведении юридической экспертизы проектов нормативных правовых актов, в том числе в целях выявления в них положений, способствующих/не способствующих решению проблем развития морского и речного транспорта, сбалансированности отражения интересов всех заинтересованных субъектов; способность давать квалифицированные юридические заключения и консультации по вопросам регулирования общественных отношений в сфере морского и речного транспорта, в том числе, по вопросам государственного регулирования морского и речного транспорта и применения норм транспортного законодательства;

– в педагогической деятельности: способность проводить дисциплины (отдельные разделы дисциплин) по транспортному праву, а также дисциплины по направлению подготовки юрист в сфере морского и речного транспорта.

Указанные компетенции развиваются в рамках специальных дисциплин, установленных в дополнение к дисциплинам определённым Федеральным государственным образовательным стандартом. Такими дисциплинами, в зависимости от выбранной студентом сферы деятельности, в частности относятся: Транспортное право, Таможенное право, Правовое регулирование деятельности морского и речного транспорта, Право транспортного страхования, Правовое регулирование трудовых отношений на морском и речном транспорте, Корпоративное право, Международное транспортное право, Транспортная безопасность и безопасность судоходства на морском и речном транспорте (правовые аспекты), Государственное и муниципальное управление в сфере транспорта (правовые аспекты), Административные правонарушения на транспорте, Транспортные преступления, Особенности расследования транспортных преступлений.

Для более глубоко изучения проблем транспортного права во ВГАВТ также открыта магистерская программа по направлению «Юриспруденция» – «История становления и теория развития транспортного права». Первый выпуск бакалавров по вышеупомянутому профилю запланирован в 2015 году, а магистров в 2016 году.

В случае успешной реализации указанных образовательных программ, полученный опыт можно будет распространить и на другие вузы отрасли, а также продолжить работу по совершенствованию профиля, открытию новых магистерских программ и разработки курсов повышения квалификации по вопросам применения норм транспортного права.

Список литературы:

- [1] О Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 03.07.2003 № 909-р // Собрание законодательства РФ, 14.07.2003, № 28, ст. 2945.
- [2] О транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. // Собрание законодательства РФ, 15.12.2008, N 50, ст. 5977, Собрание законодательства РФ», 29.12.2008, N 52 (ч. 2) (поправка).
- [3] О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 N 2205-р // Собрание законодательства РФ, 20.12.2010, № 51 (3 ч.), ст. 6954.
- [4] Об основных итогах социально-экономического развития транспортного комплекса в 2011 году и задачах на 2012 год и среднесрочную перспективу до 2014 года» (информационно-аналитический обзор. Материалы к расширенному заседанию коллегии Минтранса России, март 2012 года [электронный ресурс]/Официальный интернет-сайт Минтранса России, режим доступа: http://mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=17908&sphrase_id=29012.
- [5] Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (проект) [электронный ресурс]/ Официальный интернет-сайт Минтранса России, ре-

жим доступа: <http://www.pac.mintrans.ru/upload/iblock/5ca/13%2010%2003%20%F1%F2%F0%E0%F2%E5%E3%E8%FF%20%F0%E0%E7%E2%E8%F2%E8%FF%20%E2%E2%F2.pdf>

[6] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [электронный ресурс] / Информационный портал Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» режим доступа: http://portnews.ru/upload/basefiles/671_strategy_2030.pdf

Н.В. Чих
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Первый формальный институт страхования в Российской Империи «Общество взаимного страхования от огня» образуется в 1765 в Риге. В Уставе купеческого судоходства по рекам, водам и морям в 1781 под влиянием немецких уставов о морском страховании появляется первый в отечественном гражданском праве институт морского страхования, которым стала заниматься «Торговая страховая контора». В 1786 г. Екатериной II принимается Манифест «Об учреждении при Государственном Заемном Банке Страховой Экспедиции для приема в одной каменных домов, заводов и фабрик», которым в фискальных целях вводится запрет на страхование в иностранных компаниях, который был снят только в 1885 г., а сама страховая экспедиция действовала до 1822 г. В дальнейшем для страхования товаров в 1797г. Правительством создается Страховая контора при Ассигнационном банке, деятельность которой уже закончилась в 1805 г.

В 1798 г. Павлом I при Государственном банке создается «Страховая экспедиция для кораблей и товаров», существовавшая до 1806 г. Между тем, несмотря на существующий запрет, в Санкт-Петербурге учреждается контора английского страхового общества «Феникс», принимавшая на страхование также всякого рода движимые вещи и корабли, находящиеся в гавани и на штапеле [1,2,3,4,5].

Практика показала безуспешность создания института взаимного страхования с участием государства и под его строгим контролем. Война 1812 г., уничтожившая огнем Москву, пожары, которые являлись настоящей стихией для деревянной России, показали, что без эффективного страхования жить дальше невозможно. Отчет начала деятельности страховых предприятий, которые стали создаваться в акционерной форме, определяется Указом Николая I от 1827 г. об учреждении «Первого страхового от огня общества» с объявленным капиталом в 10 млн. руб., имевшее льготы и внесшее большой вклад в становление и развитие страхового дела в России. Первое страховое общество производило также страхование пассажиров от несчастий с поездами по железным дорогам и пароходами по пожизненным полисам с единовременной уплатой премий [6].

В 1835 г. возникает «Второе Российское страховое от огня общество» также наделенное льготами. В 1838 г. учреждается еще одно привилегированное «Третье Российское страховое от огня общество», которое через 2 года распалось и его привилегии были переданы Второму Российскому страховому обществу.

При содействии Правительства на побережьях Чёрного и Азовского морей возникает ряд частных компаний и обществ морского страхования. В дальнейшем появляются и другие компании, работающие в сфере транспорта.

Так в Одессе в 1825 году на пять лет учреждаются «Морская страховая компания» и «Греческая страховая компания», а в 1832 году появляется «Страховая компания