

Список литературы:

- [1] Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. п 848 о Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
- [2] Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 №195-ФЗ.
- [3] «Кодекс Нижегородской области об административных правонарушениях» от 20.05.2003 №34-З (принят постановлением ЗС НО от 24.04.2003 № 475-III) (ред. от 04.02.2014).
- [4] «Российская газета» – Федеральный выпуск №5529 (153).
- [5] Статистические данные Минтранса РФ – mintrans.ru.
- [6] Статистические данные МЧС РФ – mchs.gov.ru.
- [7] Данные транспортной прокуратуры Нижегородской области – <http://www.ptproc.ru/>.
- [8] Статистические данные gostransnadzor.ru.

О.Ю. Гусева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

МОРСКОЙ ЦЕНЗ КАК РАЗНОВИДНОСТЬ ПОНЯТИЯ «ЦЕНЗ»

Ценз (лат. – centus, англ – qualification, нем. – zins, фр. – l'exigence – перепись, подсчет, подать, оброк, оценка, чинш). На каждом этапе развития общества и государства существовали различия как по названию и содержанию цензов, так и по их количеству. Рассмотрим некоторые трактовки понятия.

Во-первых, это периодическая перепись имущества граждан в Древнем Риме для разделения их на налоговые разряды [1], Сервий Туллий установил ценз, «учреждение в высшей степени благотворное для государства: на основании ценза все граждане, патриции и плебеи, были распределены по разрядам согласно количества имущества.

Второе значение термина «ценз» – периодическая перепись населения. Упоминание в Библии о первой переписи населения у первых евреев относится к XII в. до н.э. Но наукой подтверждается факт проведения переписи царем Давидом около 973 г. до н.э.: «И восстал сатана на Израиля, и возбудил Давида сделать счисление израильтян» (1Пар.21:1) [2]. Царь дает распоряжение военачальнику Иоаву – и перепись пошла. Перепись проводилась несколько дней, и в это время правительственные чиновники бесплатно раздавали жителям хлеб и пиво. На основе переписи взимались налоги.

Цензом обозначаются и условия, необходимые для внесения предприятия в определенный список, реестр (т.е. промышленный ценз). Если заглянуть в историю, то наиболее полные и систематизированные сведения о состоянии промышленности в России дали промышленные цензы, проведенные под руководством русского статистика В. Е. Варзара в 1900 и 1908. Программы переписей охватывали широкий круг вопросов. Так, например, перепись 1900 даёт сведения о продукции в натуральном и стоимостном выражениях, численности рабочих, их составе по полу, возрасту и занятию, отработанному времени, количестве и мощности двигателей, стоимости оборудования отечественного и иностранного происхождения. [3]

В период феодализма в Западной и Центральной Европе, а так же в России термин «ценз» употреблялся в качестве обозначения регулярного фиксированного оброка (продуктами и деньгами), который платили крестьяне сеньору в XVI–XIX вв. [4]

Нельзя забывать и еще об одном значении термина «ценз» – как об установленном законом условии для получения или осуществления избирательного права. [5] Если под избирательным цензом понимать всякое вообще положительное или отрицательное условие, каким закон «закрепляет» участие в выборах, то и не может быть избирательной системы, в которой не имелся бы хоть один избирательный ценз.

И, наконец, в соответствии с Положением о Морском цензе для офицеров флота, утвержденного 25 февраля 1885 года Императором Александром III [6], ценз – это совокупность условий, требуемых от офицеров флота для производства в чины и назначения на строевые должности. Система прохождения службы во флоте, сложившаяся к началу 80-х годов XIX века, заключалась в том, что производство в следующий чин осуществлялось за отличие в порядке очереди. [7] В списках личного состава флота оказывались офицеры, которые во флоте не служили. Находясь на службе в других ведомствах или плавая на коммерческих судах, они продолжали получать чины как военные моряки. Так, в 1880 г. из 146 штатных адмиралов во флоте служили только 47, в 1884 году из 140 адмиралов лишь 34 командовали боевыми кораблями [8]. В списках личного состава были офицеры, не выходявшие в море в течение 20 лет или командующие в штаб-офицерских чинах самыми незначительными судами. Для того, чтобы изменить ситуацию, по инициативе управляющего Морским ведомством И.А. Шестакова [9] была создана комиссия под председательством вице-адмирала П.А. Перелешина, целью которой была разработка проекта новой организации личного состава флота [10]. Результатом деятельности комиссии стало «Положение о морском цензе».

Цель вводимого ценза заключалась в уменьшении количества флотских офицеров, уже много лет не плававших и вообще фактически не несших строевой службы. Были закреплены четкие критерии, на основании которых приобретался морской ценз. Морской ценз набавывался: 1) плаваниями на военных судах и 2) командованием судами, отрядами и эскадрами.

Все плавания, как внутренние, так и заграничные, исчислялись для каждого офицера отдельно, по месяцам, полным числом дней, без различия якорных дней от ходовых на основании судовых вахтенных журналов, по очень сложной и неравномерной системе, в зависимости от того, на какого рода судах и в каком плавании они находились.

Для получения чина мичмана требовалось совершение не менее четырех летних плаваний и в том числе одного, продолжавшегося не менее 4 месяцев, в звании гардемарина.

Для производства в лейтенанты необходимо иметь в общей сложности 50 мес. плавания, включая в это число как гардемаринское плавание, так и плавание в звании кадета морского корпуса.

Для производства в капитаны 2-го ранга – 98 месяцев. плавания в общей сложности, в том числе 58 месяцев. (до 1891 г. требовалось 48 месяцев.) в чине лейтенанта.

Для производства в капитаны 1-го ранга требуется, чтобы производимый проплавал 1год. в должности старшего офицера и прокомандовал не менее 1года. судном 2-го ранга в плавании.

Для производства в контр-адмиралы необходимо командовать 4 года судном 1-го ранга и совершить в этом звании внутреннее плавание, продолжавшееся 8 месяцев, или заграничное, продолжавшееся не менее 1года.

Для производства в вице-адмиралы необходимо, чтобы контр-адмирал совершил в звании начальника отряда или эскадры 1год внутреннего плавания или 2года – заграничного.

В целях правильного и равномерного выполнения условий ценза, устанавливалось внеочередное назначение офицеров на суда заграничного плавания, а также периодическая смена командиров судов и начальников отрядов и эскадр, при чем наблюдается, чтобы никто не оставался на берегу долее предельных сроков: для адмиралов – 10 лет, для штаб-офицеров – 7, для обер-офицеров – 4 года, по истечении которых офицеры подлежат зачислению в запас.

Необходимым дополнением положения о морском цензе служат правила о предельном возрасте. Для каждого чина установлен особый возрастной срок, по достижении которого нельзя более оставаться на действительной службе. Срок этот:

- для мичмана – 10 лет в чине;
- для лейтенанта – 47 лет от роду;
- для капитана 2-го ранга – 51 год;
- для капитана 1-го ранга – 55 лет;
- для контр-адмирала – 60 лет;
- для вице-адмирала – 65 лет.

Не выполнившие морского ценза с достижением предельного возраста увольнялись со службы силою самого закона, без всяких прошений и представлений. Первоначально правила о предельном возрасте были установлены лишь для флотских офицеров; затем они распространены на офицеров морской артиллерии и корпуса флотских штурманов, на состоящих по адмиралтейству и по военно-морскому судебному ведомству, на корабельных инженеров, медицинских чинов морского ведомства.

Но, к сожалению, введение морского ценза не оправдало надежд, возлагавшихся на эту меру. Особенно неудачно мера эта отразилась на строевых офицерах флота: хотя главная цель – освобождение морского ведомства от большого числа не плавающих офицеров – и была достигнута. Флот больше пострадал от введения морского ценза, чем выиграл. Необходимость выполнения ценза вызывала постоянные перемещения офицеров с одной должности на другую. В результате, офицер, у которого не хватало для права на производство в следующий чин нескольких месяцев плавания, добивался и получал самые ответственные назначения на эти несколько месяцев, по окончании коих высшее начальство спешило его сменить, чтобы очистить вакансию для нового кандидата – нередко такого же заведомого гастролера, как и первый.

Положением о морском цензе выдвигались не талантливые и способные, а «заботливые», своевременно и аккуратно, без пропусков, но и без излишка исполнившие минимальные требования морского ценза.

Многие хорошие стороны, несомненно также присущие морскому цензу, не были использованы в нашем флоте, благодаря, главным образом, бездушному, механическому применению буквы закона к живой военной силе.

Эпоху 1885–1904 гг., предшествовавшую разгрому нашего флота, ряду бунтов и беспорядков на наших судах и в портах называют эпохой морского ценза. Система механического управления живыми людьми убила в личном составе флота дух смелой инициативы, живого отношения к морскому делу и военной службе.

С начала русско-японской войны, когда, при множестве офицеров с огромным багажом морского ценза, не хватило настоящих командиров для нашего флота, сознание серьезного вреда, принесенного флоту морским цензом, стало всеобщим. И в Высочайшем рескрипте от 18 сентября 1905 г. морскому министру было предложено пересмотреть безотлагательно «Положение о Морском цензе» и провести в законодательном порядке проект нового закона о службе морских офицерских чинов, который обращал бы особое внимание на более строгую качественную оценку офицеров при их назначении на строевые должности.

В 1907 году вступило в силу «Положение о прохождении службы офицерами флота». Морской ценз был отменен.

Список литературы:

- [1] Тит Ливий. Римская история от основания города// Хрестоматия по истории Древнего Рима / под ред. С.Л. Утченко. – М., 1962. – С. 49–50.
- [2] Библия. Ветхий и Новый заветы. Синодальный перевод. Библейская энциклопедия арх. Никифора., 1891 /<http://dic.academic.ru/contents.nsf/biblerus/>
- [3] Данилевский И.Н. Источниковедение: Теория. История. Метод. Источники Российской истории. – М.: РГГУ, 2000. – С. 426.
- [4] Большой энциклопедический словарь. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Большая Российская энциклопедия; СПб.: Норинт, 2004. – С. 1353.
- [5] Большой юридический словарь / под ред. А.Я. Сухарева, В.Д. Зорькина, В.Е. Крутских. – М.: ИНФРА-М, 1998. – С. 235.

- [6] «Положение о морском цензе для офицеров флота» – законодательный акт Российской империи, регламентирующий условия службы офицеров русского императорского военно-морского флота. /Собр. узак. 1885 г. № 26.
- [7] Грибовский В.Ю. Личный состав российского флота в русско-японской войне. 1904–1905 гг. // Сборник статей Синдром Цусимы. – СПб.: «Цитадель», 1997/ <http://tsushima.su/>
- [8] Грибовский В.Ю. Российский флот Тихого океана 1898–1905. История создания и гибели. М.: Изд-во ООО Военная Книга., 2004 / Эл. библиотека ЛитМир: <http://www.litmir.net/br/?b=179277>
- [9] Иван Алексеевич Шестаков (1820(18200413)–1888) – российский флотоводец и государственный деятель, адмирал (1888 год).: Отечество. История, люди, регионы России: Энциклопедический словарь / Сост.: А.П. Горкин, В.М. Карев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1999. – С. 704.
- [10] Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902). – СПб.: Типография Морского Министерства, 1902. – С. 222.

И.П. Кравец
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

Особая роль речного транспорта и транспортной безопасности в обеспечении национальных интересов Российской Федерации в значительной мере обусловлена некоторыми характеристиками, присущими территории нашего государства, в том числе: ее огромными размерами, наличием богатейших природных ресурсов мирового значения, расположенных на ее территории (часто в отдаленной от экономических центров страны, в труднодоступной, с экстремальными климатическими условиями, слабо освоенной местности), неравномерным развитием ее регионов, существенно отличающихся по уровню не только от нижегородского, но и друг от друга; уникальным геостратегическим положением территории государства на Евразийском континенте.

Учет вышеперечисленных характеристик позволяет в полном объеме понять содержание задач, подлежащих решению, а также роль речного транспорта и организацию его безопасности. Так в своем докладе 20 сентября 2011 г. Санкт-Петербурге руководителем Росморречфлота А.А. Давыденко отмечено, что деятельность Росморречфлота по совершенствованию системы безопасности судоходства осуществляется по трем основным направлениям: 1) портовый контроль; 2) создание системы обеспечения безопасности судоходства; 3) несение аварийно-спасательной готовности в поисково-спасательных районах Российской Федерации [1].

1. Как известно основы для создания государственного портового контроля заложены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [2], в которой сказано, что каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается конструкции, оборудования и годности к плаванию судов, а также пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения. В России же функции портового контроля возложены на капитана морского порта. При этом инспекторы портового контроля осуществляют проверку российских и иностранных судов заходящих в морские порты Российской Федерации на предмет соответствия их международным требованиям. Каждое судно до выхода из порта обязано получить разрешение капитана