

Незважаючи на те, що у створенні норм міжнародного космічного права бере участь міжнародне співтовариство в цілому, лідируючі позиції в цій справі займають космічні держави, до яких належить і Україна. Космічні держави взяли на себе зобов'язання ділитися результатами своєї діяльності в космосі з іншими державами.

Підводячи підсумок, варто зазначити, що історія формування прав особи, у тому числі і космічних, є надбанням, яке являє собою безперервне, цілеспрямоване прагнення людини до свободи, до створення умов, достатніх для реалізації її вмінь, бажань, інтересів, здібностей тощо.

#### *Література*

1. Бороздина Я. А. Классификация прав и свобод человека / Я. А. Бороздина // Международное публичное и частное право. – 2007. – № 6. – С. 10-12.
2. Лазарев В. В. Общая теория права и государства / Лазарев В. В. – М. : Юрист, 1996. – 472 с. – С. 399.
3. Головистикова А. Н. Права человека / А. Н. Головистикова, Л. Ю. Грудцына. – М. : Эксмо, 2008. – 448 с. – С. 60.
4. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави : навчальний посібник. / П. М. Рабінович. – вид. 5-те, зі змінами.- К. : Атіка. – 2001. – 176 с. – С. 24.
5. Венгеров А. Б. Теорія держави і права : підручник. / А. Б. Венгеров. – М., 2004. – 608 с. – С. 188.
6. Тимченко Л. Д., Кононенко В. П. Міжнародне право : підручник. – К. : Знання, 2012. – С. 455.

### **ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ЗАКОНОДАВСТВА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ**

У сучасній правовій доктрині все ще існує проблема щодо визначення транспортного права: це – правовий інститут чи галузь права, який характер цього правового утворення – чи є воно комплексним? Найбільш актуальними поставали питання у сфері діяльності транспорту, а особливо питання правового регулювання діяльності окремих видів транспорту або транспортної діяльності: морське право, внутрішнє водне (річкове) право, залізничне право [1], договори перевезення вантажів і пасажирів [2], транспортне експедирування [3] та інші. В контексті не вирішених проблем особливий інтерес, на наш погляд, представляє історія розвитку законодавства щодо управління транспортом на території Росії та України в складі Радянського союзу.

Систематична діяльність уряду у галузі шляхів сполучення почалась ще за часів Петра І. У 1718 році була створена Комерц-Колегія, яка, поряд із торгівлею, займалась водними шляхами та ґрунтовими дорогами.

Самостійний орган централізованого управління транспортом країни – Департамент водних комунікацій при Сенаті – був заснований у 1798 році. Цей рік вважають початком існування органів відомства шляхів сполучення у Росії. Через 10 років департамент був перетворений в Управління водних та сухопутних сполучень, який мав характер військової установи [1].

У розвитку транспорту знаковим було будівництво перших залізничних доріг Петербург – Царське Село (1836 – 1837 роки) та Петербург – Москва (1843 – 1851 роки). В процесі будівництва у гострих дискусіях вироблялася теорія будівництва залізничних доріг, їх технічного оснащення та експлуатації, формувались основи транспортної науки.

Централізації державного управління усіма видами транспор-

ту, упорядкуванню будівництва та експлуатації залізничних шляхів сприяло офіційне заснування у 1865 році Міністерства шляхів сполучення (МШС), яке очолював П.П. Мельников. Слід відзначити, що організаційна структура МШС неодноразово реформувалася, однак у основних рисах вона склалася в кінці XIX століття.

У центральному апараті МШС питаннями експлуатації залізничного транспорту відало Управління залізничних доріг, розпорядчі повноваження мав начальник управління, а відповідальні рішення приймала Колегія управління. Основною територіальною ланкою було місцеве управління, яке очолював начальник дороги. При начальнику дороги була створена рада правління з представників інших відомств (по одному від Державного контролю та Міністерства фінансів) та начальників служб. Рада правління розглядала найбільш важливі питання фінансового, господарського та комерційного характеру. Представники Держконтролю та Мінфіну мали права вирішального голосу.

Після Лютневої революції на основі єдиного управління залізничних доріг у центральному апараті МШС було створено чотири самостійних управління: експлуатаційне, технічне, господарське та адміністративне. Така розбудова МШС не сприяла підвищенню ефективності управління.

У 1917 році був заснований Народний комісаріат шляхів сполучення (НКШС), який очолював народний комісар, відповідальний перед Радою Народних Комісарів (РНК) та ВЦВК Ради робітничих та селянських депутатів. Народний комісар шляхів сполучення мав право приймати одноосібні рішення. Апарат управління НКШС являла колегія, яку очолював народний комісар шляхів сполучення. Кожен з членів колегії очолював окремий виконавчий орган – управління НКШС

Декретом ВЦВК "Об управлениі железнодорожными путями сообщения" (травень 1918 року) був заснований ще один орган з управління транспортом – Головна рада шляхів сполучення як вищий орган керівництва роботою НКШС та той, що спрямовує державну транспортну політику. До складу цього центрального міжвідомчого органу входили також представники профспілок на транспорті.

У 1918 році усі приватні залізничні дороги були націоналізо-

вані. За роки громадянської війни та військової інтервенції залізничні дороги переведені на військовий стан. В Управлінні транспортом був встановлений жорсткий централізм: у голові округів, доріг залізничних районів та лінійних підприємств поставлені військові комісари.

Для загального керівництва транспортною політикою на залізничних дорогах та розв'язання питань державного значення оперативних військових та експлуатаційних перевезень 7 жовтня 1919 року постановою РНК при Раді Народних Комісарів була утворена Вища рада із залізничних перевезень у складі 5 осіб з представників НКШС, Реввійськради, ВРНГ, Народного комісаріату продовольства та Всеросійської евакуаційної комісії. На початку 1920 року тарифна справа фінансового відомства щодо шляхів сполучення була скасована та передана НКШС.

Політизація процесів державотворення не змогла не відбитися на розвитку транспорту. У лютому 1920 року при НКШС утворюється Головне політичне управління (Головполітшлях) із відповідними органами у низових територіальних підрозділах.

У 1921 році прийнята важлива урядова постанова про об'єднання усіх залізничних, внутрішніх водних та морських шляхів сполучення на території РРФСР у спільну всеросійську мережу шляхів сполучення та створення єдиного Народного комісаріату шляхів сполучення РРФСР. До складу єдиного НКШС увійшли чотири центральних управління: а) Центральне управління залізничного транспорту (у віданні – експлуатація, утримання, ремонт та розвиток залізничних доріг); б) Центральне управління річкового транспорту (з аналогічними функціями у галузі річкових шляхів та перевезень); в) Центральне управління морського транспорту; г) Центральне управління місцевого транспорту (автомобільний, гужовий, трамвайний транспорт, завантажувально-розвантажувальні роботи та експедиційне обслуговування).

У 1922 році Раднарком прийняв спеціальну постанову, в якій запроваджено застосування на транспорті госпрозрахунку. У тому ж році для розробки плану перевезень як частини загальнодержавного плану при НКШС утворений постійний дорадчий орган з членів колегії НКШС – Транспортна планова комісія (Трансплан).

До задач цієї комісії належали підготовка поточних планів перевезень та попереднє узгодження їх із технічними можливостями

транспорт, а також перспективного плану відновлення та розвитку усіх видів транспорту, участь у роботах Держплану та інших планових органів з питань транспорту.

Наступні зміни до організації управління транспортом були внесені відповідно постанови РНК СРСР та ЦК ВКП(б) від 10 липня 1933 року "О перестройке органов управления железнодорожного транспорта", згідно з яким ряд управлінь, відділів та контор НКПС ліквідовані або докорінно змінені. Дирекції реорганізовані в управління доріг. Головною господарською одиницею стала залізнична дорога, яка працювала на госпрозрахункових засадах.

Із початком війни система управління транспортом країни була перебудована відповідно потребам військового часу. Керівну роль у використанні транспортних потужностей посідав Державний Комітет Оборони (ДКО), у складі якого у лютому 1942 році утворений Транспортний комітет.

Для відновлення транспортної мережі у 1945 – 1946 роках уся мережа залізничних шляхів була розділена на 10 округів, до складу яких входили по декілька залізничних доріг і утворено п'ять ланок управління: Міністерство шляхів сполучення (МШС), округ, дорога, відділення та лінійне підприємство. Створилась подвійність в управлінні основним підприємством – залізничною дорогою – підпорядкованість її міністерству та, одночасно, округу. Тому округи були ліквідовані, а залізничні дороги безпосередньо підпорядковані МШС. У 1947 році відділення експлуатації реорганізовані у відділення доріг, яким були підпорядковані лінійні підприємства усіх служб, зайнятих основною діяльністю та розташованих на кордонах відділень.

У зв'язку із господарською реформою 1965 року, якою було віддано пріоритет економічним методам управління та поставлено завдання перед кожним транспортним підприємством розвиватися на власній економічній основі (на принципі самоокупності із урахуванням необхідних відрахувань до бюджету), на початку 1970-х років на транспорті, як і в інших галузях економіки, почався перехід до дво – та три-ланкових схем управління.

У 1980-х – 1990-х роках управління транспортом загального користування здійснювали загальносоюзні (залізничний, морський та повітряний) та республіканські (річковий та автомобіль-

ний) транспортні міністерства. Важливу роль у діяльності транспорту відігравав Державний плановий комітет (Держплан) СРСР, який здійснював поточне та перспективне планування перевезень у масштабі усієї мережі і за представленням якого розглядалися та затверджувалися директивними органами проекти планів розвитку транспорту.

Управління залізничним транспортом здійснювало МШС, очолюване міністром за призначенням Верховної Ради СРСР.

Дорадчим органом при міністерстві була колегія у складі міністра (голови), заступників міністра та інших керівних працівників міністерства. Члени колегії затверджувались Радою Міністрів СРСР. Для розгляду пропозицій з використання досвіду науки й техніки, передового виробничого досвіду у МШС була заснована науково-технічна рада (НТР), до складу якої входили вчені, висококваліфіковані спеціалісти, новатори виробництва.

Управління діяльністю морського флоту здійснювало союзне Міністерство морського флоту (Мінморфлот) СРСР. Як і МШС, Мінморфлот СРСР побудований на поєднанні виробничого, територіального та функціонального принципів.

Основним підрозділом апарату Мінморфлоту, який керував експлуатаційною діяльністю галузі, було Головне управління перевезень, експлуатації флоту та портів (Головфлот). Питаннями кадрової політики займалося Головне управління по роботі з морськими закордонного плавання, кадрів та учбових закладів (Головкадри). крім цих управлінь, існували ряд функціональних управлінь та відділів – наприклад, всесоюзне зовнішньоторговельне об'єднання Радфрахт, Торгмортранс та інші. Що стосується річкового транспорту, то управління ним не об'єднане у межах одного міністерства.

У союзних республіках функції управління річковими перевезеннями виконували відповідні управління річкового транспорту Ради Міністрів союзних республік. В Українській РСР управління річковим транспортом було об'єднане із автомобільним і створене республіканське міністерство транспорту.

Як і річковий, автомобільний транспорт не знаходився у відданні єдиного союзного міністерства. В організаційній структурі управління автотранспортом загального користування вищою ланкою було Міністерство автомобільного транспорту союзної республіки, середнім – територіальне управління як державне ви-

робниче об'єднання [4, с. 51]. Низовою ланкою було автомобільне господарство або підприємство. На території України діяли нові організаційні форми – госпрозрахункові виробничі об'єднання автотранспорту (комбінати).

Історія управління транспортом показала, що зміни в організаційних структурах управління транспортом в цілому або окремих його видах відбуваються відповідно зі змінами, що відбуваються як у політичному середовищі, так і соціально-економічному стані розвитку держави.

#### *Література*

1. Транспортное право : учебник пособие. – М. : "Былина", 2001. – 384 с.
2. Егизаров В. А. Транспортное право : учебное пособие / В. А. Егизаров. – М. : Юридлит, 1999. – 242 с.
3. Плужников К. И. Транспортное экспедирование : учеб. / К. И. Плужников. – М. : Рос-Консульт, 1999. – 576 с.
4. Громов Н. Н. Управление на транспорте / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. – М. : "Транспорт", 1990. – 336 с.

УДК 347.121.2(043.2)

**Калюжний К. Р.,**

здобувач,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОРЕАЛІЗАЦІЇ ІНФОРМАЦІЙНИХ ПРАВ, СВОБОД І ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН**

В еволюції суспільних відносин сформувалися різноманітні норми і правила, якими люди керуються у своїй трудовій діяльності, навчанні, вихованні, повсякденному житті та побуті. Ці норми (моральні, правові, політичні, естетичні, корпоративні, релігійні, традиції, звичаї, обряди, ритуали, етикету, культурні, інформаційні тощо) регулюють поведінку людей і відображають: національні та історичні особливості життя країни; рівень матеріальних, соціально-політичного та культурного розвитку су-

спільства; конкретизують дію об'єктивних законів суспільного розвитку суспільства.

Інформаційно-правова норма є видом правових норм і за своїм призначенням врегульовує суспільні відносини, що виникають у процесі здійснення інформаційної діяльності, а відтак формалізує право і обов'язки суб'єктів таких відносин. Інформаційно-правові норми консолідуються у нормативно-правових актах відповідно до мети правового регулювання, а саме шляхом визначення сфери інформаційної діяльності та специфіки суб'єктів конкретних інформаційних відносин.

Одним із основних напрямів сучасної теорії права є дослідження проблем реалізації права. Це викликано необхідністю підвищення ефективності норм як елемента системи права, поєднання теорії правових ідей і практики їх здійснення, зміцнення правової основи державного і суспільного життя [1, с. 8-11].

Реалізація норм права, зокрема інформаційних, переведення їх юридичних можливостей у площину дійсності – основні завдання і науки, і правового регулювання, оскільки лише чітко виражені теоретичні висновки можуть забезпечити потреби практики щодо втілення правових приписів у життя.

Реалізація приписів інформаційно-правових норм забезпечується механізмом їхньої дії через створення системи юридичних гарантій та встановлення заходів державного примусу і юридичної відповідальності. Загальновизнаним залишається положення про те, що одним із основних етапів здійснення правового регулювання є реалізація юридичних норм. В процесі реалізації досягається мета, передбачена правовими приписами; їх вимоги втілюються у правомірній поведінці учасників суспільних відносин. Отже саме реалізація норм права є правовою формою життєдіяльності, оскільки право закріплює і виражає найважливіші закономірності суспільної практики [2, с. 255].

Загальні положення теорії права щодо юридичного механізму реалізації норм законодавства визначають наступні характеристики норм права: загальнообов'язковість, нормативність та державне гарантування. Крім того, у процесі реалізації приписів важливими є також засоби і способи (форми), якими досягається необхідний результат, основні вимоги та умови реалізації нормативних приписів.