

УДК 345.5

## РОЛЬ И МЕСТО МОРСКОГО ПОДСЕКРЕТАРИАТА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМ ДЕЛОМ В ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Клименко Е. П.

*Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского*

В статье указано, что система управления морским делом в Турецкой республике в XIX – начале XXI вв. прошла достаточно сложный путь. Спецификой которого было то, что созданное в середине XX в. Министерство транспорта не обладало полномочиями контроля и регулирования в отношении всего комплекса соответствующих мер и задач. Для разрешения данной проблемы в Турции был принят неординарный шаг – создано особое ведомство под названием Морской Подсекретариат, подчиненный напрямую премьер-министру, что ставит данный орган на один уровень с уже действовавшими министерствами. Данный орган получил широкие полномочия, для осуществления которых был создан как центральный, так и местные административные аппараты, органы.

**Ключевые слова:** Турецкая республика, управление морскими делами, морские порты, министерство, секретариат, ведомство, полномочия.

Формирование современной системы управления системой деятельности морского торгового флота в Турции происходило постепенно, соответственно историко-правовому развитию данного государства.

В частности, известно, что для управления морской деятельностью в Османской империи в 1844 г. была создана Администрация паромов Казначейства и Хассы, а морской транспорт был реорганизован в 1862 г. под названием *Fevaid-i Osmaniye*. В 1871 г. компания была переименована в *The Administration-i Aziziye*, а затем преобразована в «*Administration-i Mahsusa*», а затем в «*Ottoman Seyr-i Sefain Administration*».

В 1923 г. последняя морская администрация османского периода, «Османская администрация Сейр-и Сефайн», была преобразована в «Администрацию Сейр-и Сефайн Турецкой Республики» с законом No 597. Первой целью Администрации Сейр-и Сефайн Турецкой Республики было развитие перевозок между нашими собственными портами путем создания нового и адекватного потребностям страны флота [1].

Что не менее интересно, первый в истории страны Закон о порте Стамбула был принят лишь 14 апреля 1925 г., а последние существенные изменения к нему были приняты 24 июля 1996 г. [2]. Не сложно, в этом случае, провести параллели на разработку и принятие первых соответствующих советских нормативных актов о организации деятельности морских торговых портов и иных близких, хозяйственно-административных структур.

Министерство же транспорта и связи Турции, формально было создано лишь 27 мая 1939 г. [3], однако только в 1945 г. стало министерством [4].

Тем не менее, регулирование деятельности торговых портов и флота первоначально не входило в его обязанности, а было возложено на него, и то частично, значительно позже.

Важнейшей частью системы управления морской отраслью Турецкой республики сегодня является Морской Подсекретариат, созданный соответствующим зако-

ном в 1993 г. (дата принятия Закона: 08.10.1993 №: 491; дата издания закона: 24.06.1993 №: 3911) находящийся изначально в ведении премьер-министра.

Закон о морском Подсекретариате достаточно объемный и детальный документ, состоящий из 26 статей, сгруппированных в нескольких разделах.

Так, указывается, что целью данного декрета-закона является обеспечение того, чтобы морские системы и службы соответствовали морским интересам и потребностям страны. Подчинение непосредственно премьер-министру обосновывалось важностью непосредственного руководства с его стороны данной отраслью экономики и управления (ст. 1).

Обязанности данного Подсекретариата устанавливались довольно широкие: 1) поощрять морскую торговлю, морской торговый флот и судостроение, принимать необходимые превентивные меры, контролировать морскую отрасль, морские и внутренние воды, обеспечить развитие и функционирование потенциала; 2) определять морские запросы и нужды, и строить планы; 3) принимать меры по обеспечению безопасности жизни и имущества на море; 4) заниматься технической квалификацией и квалификацией морских судов, выдвигать основные принципы установления квалификационных требований к работникам, определять и координировать принципы и политику; 5) определение морских целей и политики государства, проводить необходимые исследования; 6) руководить и координировать деятельность учреждений, предоставляющих услуги, связанные с морскими вопросами и организаций в соответствии с морской политикой и стратегией государства; 7) действовать в качестве агента или брокера на морском транспорте, или устанавливать служебные требования физических и юридических лиц, которые будут определять принципы, контролировать их выполнение и принимать по тарифу выдачу разрешений; 8) для предотвращения ухудшения состояния морской среды и загрязнения морской среды принимать, отслеживать и контролировать все виды мер, сотрудничать с другими организациями, связанными с этим вопросом, 10) проводить исследования, связанные с морским страхованием, заниматься координацией и контролем данной работы; 11) работать в координации международной морской организацией, с соответствующими учреждениями по юридическим, экономическим, политическим и иным вопросам; 12) воспитывать в обществе любовь к морю и развивать морскую культуру. провести необходимую работу по распространению, 13) вести учет судов и моряков, агентств (ст. 2).

Далее устанавливалась структура Подсекретариата, в том числе и штат, его центральная организация, основные сервисные подразделения и вспомогательные единицы (ст. 3-4); устанавливалась должность заместителя министра, его канцелярия. На него возлагалось, по указанию премьер-министра, работа над законопроектами, общая политика правительства, национальная безопасность политика, планы развития и годовые программы и другие вопросы, входящие в сферу деятельности Подсекретариата; обеспечение сотрудничества и координации с государственными учреждениями и организациями. Ему мог быть назначен помощник (ст. 5).

Основными подразделениями министерства морских дел стали: а) Главное управление морского транспорта, б) Главное управление судостроения и верфей, в) Департамент внешних связей, Главное управление морского транспорта (ст. 6).

Обязанности Главного управления морского транспорта устанавливались:

1) морская торговля в соответствии с национальной морской политикой принять меры по стимулированию развития флота, обеспечить координацию с соответствующими организациями для увеличения своей мощности, 2) морские и внутренние водные перевозки в общем транспорте страны регулировать, контролировать и принимать необходимые меры в соответствии с их потребностями, 3) в национальных и международных водах с турецкими кораблями организовывать деятельность транспорта в соответствии с потребностями страны, оказывать помощь в подготовке изменений в законах и правилах для этой цели, инспектировать суда с точки зрения безопасности жизни и имущества; 4) заниматься морским управлением, морским агентированием и брокерской деятельностью, выдавать документы, подтверждающие квалификацию физических и юридических лиц; 5) вести журналы судов и моряков; 6) осуществлять надзор за судами и яхтами в области связи, мер по облегчению переговоров на берегу с судами, контролировать соответствие морских предприятий, агентств и т.п. необходимые технические и административные вопросы вместе с соответствующими учреждениями оформлять в соответствии с действующими правилами. 7) контроль работы морского транспорта, портов и причалов, ведение статистики морских перевозок в проливах. 8) Контролировать морскую экологию и загрязнение морской среды, проверять все виды деятельности, сотрудничать с другими организациями, принимать необходимые меры. 9) Контролировать развитие многофункциональных портовых сооружений и транспортных подсистем на суше и на море, чтобы обеспечить их пригодность для транспортных систем, а также объекты, которые могут быть интегрированы в транспортные системы планирование, строить или иметь построенные объекты (ст. 7).

Обязанности Главного управления судостроения и верфей устанавливались такие: а) обеспечить судовые, строительные, ремонтные, демонтажные и подотраслевые меры стимулирования; б) верфи и места разделки судов в масштабе берегов страны определять, планировать, распределять и санкционировать, отзываться при необходимости проверять; с) государственным и частным верфям и предприятиям по демонтажу судов позволять расширение и модернизацию для повышения их мощности и эффективности. Вводить современные методы производства, управления и маркетинга. Принять меры к тому, чтобы была координация с соответствующими учреждениями; г) контроль качества и безопасности строительства торговых судов и яхт; д) для того, чтобы судостроение и подотрасль стали экспортно-ориентированными, следить за развитием событий и принимать необходимые меры, сотрудничать с международными организациями; е) выполнять работы, связанные с сотрудничеством с национальными и зарубежными классификационными обществами; ж) выполнение аналогичных обязанностей, возложенных на Подсекретариат (ст. 8).

Обязанности Департамента внешних связей устанавливались следующие: а) международная доставка, стороной которой является Турция, защита прав и интересов страны, эффективно и принять меры для обеспечения постоянного участия, координации; б) в период участия Турции в международных морских организаций следить за повесткой их работы, давать оценку, предоставлять непрерывную информацию подразделениям, следить за книгами, отчетами, документами и другими публикациями встреч; поставлять, архивировать, предоставлять отчеты и подготавливать циркуляры к публикации, в) в международных двусторонних или многосто-

ронных морских отношениях изучать и исследовать, оценивать возникающие проблемы; d) выполнять аналогичные обязанности, возложенные Подсекретариатом (ст. 9).

Консультативными подразделениями в центральной организации Подсекретариата устанавливались: а) Юридическая консультация, б) Консультанты подсекретариата (ст. 10).

Обязанности Юрисконсульта устанавливались в: а) рассмотрении и отчете по юридическим вопросам, поступающих от других подразделений Подсекретариата по сделкам, которые имеют юридические, финансовые и уголовные последствия; б) защита интересов Подсекретариата, предотвращение споров, своевременное принятие правовых мер, обеспечивать соблюдение соглашений и договоров помочь сделать его в соответствии с соответствующими принципами; в) согласно положениям Закона № 4353 от 01.08.1943 г. подготавливать необходимую информацию по административным делам и представлять Подсекретариат; г) качественно реализовывать цели Подсекретариата, соблюдать законодательство, для того, чтобы убедиться, что он действует в соответствии с планом и программой; готовить законы, положения и другие правовые предложения и представлять заместителю министра; е) изучать подготовлены подразделениями Подсекретариата и выпущены министерствами проекты законов, уставов и постановлений, направленные премьер-министром, чтобы сформировать мнение Подсекретариата, изучив его с юридической точки зрения; ж) выполнять аналогичные обязанности, возложенные Подсекретариатом (ст. 11).

Для вопросов особой важности и приоритетности, для помощи заместителю министра в Подсекретариат назначалось пятнадцать советников (консультантов), которые подчинялись этому же органу (ст. 12).

К вспомогательным подразделениям относились в головном офисе Подсекретариата по морским делам вспомогательные агрегаты: а) Департамент кадров и обучения б) Департамент по административным и финансовым вопросам, в) Департамент связи и электроники, г) Департамент оборонной специализации и Департамент кадров и обучения (ст. 13)

Ст. 14 устанавливались обязанности отдела кадров и обучения; ст. 15 – обязанности административно-финансового отдела; ст. 16 – департамента связи и электроники; ст. 16 – оборонного.

Следует отметить, что, согласно ст. 18, Подсекретариат получил право определения порядка создания и обязанности министерств, а также учреждать провинциальную организацию.

Центральная и провинциальная организация Подсекретариата, их руководители, службы и т.п. выполняют обязанности в соответствии с приказами и директивами премьер-министра и заместителя министра, организуют и выполняют в соответствии с законодательством планы и программы (ст. 19).

Подсекретариат в вопросах, относящихся к его обязанностям, его учреждения и организации обязаны соблюдать принципы в соответствии с законодательством, предотвращать растрату ресурсов и обеспечивать координацию. Подсекретариат отвечает за вопросы, входящие в компетенцию министерств, консультируется с соответствующими министерствами в своей деятельности и обеспечивает необходимое сотрудничество и ответственную координацию (ст. 20). Также Подсекретариат также отвечает за взаимодействие с местными администрациями (ст. 21).

Также законом устанавливалось, что заместитель министра, учреждение и на всех уровнях менеджеры четко определяют свои ограничения в письменной форме, а когда это необходимо могут делегировать часть своих полномочий своим подчиненным. Тем не менее, делегирование полномочий не снимало ответственности с делегирующего руководителя (ст. 22).

Согласно норм закона № 2451 от 23.04.1981 г., назначение других государственных служащих производится премьер-министром. Однако премьер-министр может делегировать эти полномочия нижестоящим уровням, которым он считал необходимыми, с передачей списков (ст. 23). Затрагивали вопросы подбора кадров и их назначения и ст. 24-26.

Статьей 27 вводились иные необходимые изменения в уже действовавшее законодательство. Также, временная ст. 1 устанавливала, что министерство транспорта, общий морской транспорт, управление и провинциальные организации министерства с этим Генеральным управлением все виды движимого и недвижимого имущества, офицерские резиденции, образование центры, компьютерная система, инструменты, оборудование, материалы, напольные покрытия, оснащение, транспортные средства и персонал были переданы Морскому Подсекретариату.

Дальнейшее использование указанного имущества было возможно по подписании соответствующего протокола. Отдельное назначение для переводимого персонала не производилось.

Расходы Подсекретариата по морским делам в 1993 г. премьер-министр покрывал из бюджета. Прочие дополнительные временные статьи (2-6) рассматриваемого закона-декрета действовали до окончания полного формирования Подсекретариата и ликвидации или реорганизации в связи с этим иных структур. Сам же законодательный акт, согласно ст. 28, вступал в силу со дня его опубликования.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что система управления морским делом в Турецкой республике в XIX – начале XXI вв. прошла достаточно сложный путь. Спецификой которого было то, что созданное в середине XX в. Министерство транспорта не обладало полномочиями контроля и регулирования в отношении всего комплекса соответствующих мер и задач. Для разрешения данной проблемы в Турции был принят неординарный шаг – создано особое ведомство под названием Морской Подсекретариат, подчиненный напрямую премьер-министру, что ставит данный орган на один уровень с уже действовавшими министерствами. Данный орган получил широкие полномочия, для осуществления которых был создан как центральный, так и местные административные аппараты, органы [5].

В завершении также следует отметить, что дополнительную специфику деятельности данного органа придает продолжающаяся работа по приватизации морских торговых портов страны [6-7].

#### Список литературы:

- 1.История компании - Генеральная дирекция верфей и береговых сооружений (tkygm-uab-gov-tr.translate.google)
- 2.Регламент порта Стамбула (web-archive-org.translate.google)
- 3.Т.С. esmi Gazet c Tesis tarihi: 7 Teşrinievvel 1336 – 1920.
- 4.Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- 5.Denizcilik müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararname. - Microsoft Word - 491DENIZCILIK MUSTESARLIGININ KURULUSU.doc (vda.org.tr)

- 6.Meclis karar verdi: Limanlar 49 yıllığına devredilecek. - Принято Великим национальным собранием Турции: порты будут переданы на 49 лет ([www-cumhuriyet-com-tr.translate.goog](http://www-cumhuriyet-com-tr.translate.goog))
- 7.Elif Ünal. Liman özelleştirmesinin Türkiye'deki ekonomik boyutunun incelenmesi. - İstanbul üniversitesi deniz bilimleri ve işletmeciliği enstitüsü, 2006. – 89 s.

**Klimenko E. P. The role and place of the Maritime Undersecretariat in the maritime management system in the Republic of Turkey // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2022. – T. 8 (74). № 2. – P. 19-24.**

The article states that the management system of maritime affairs in the Republic of Turkey in the 19th - early 21st centuries. went through a rather difficult path. The specificity of which was that created in the middle of the twentieth century. The Ministry of Transport did not have the authority to control and regulate the entire range of relevant measures and tasks. To resolve this problem in Turkey, an extraordinary step was taken - a special department called the Maritime Undersecretariat was created, reporting directly to the Prime Minister, which puts this body on a par with the existing ministries. This body received broad powers, for the implementation of which both central and local administrative apparatuses and bodies were created.

**Key words:** Republic of Turkey, maritime administration, seaports, ministry, secretariat, department, powers.

#### **Spisok literaturey:**

- 1.Istoriya kompanii - General'naya direkciya verfej i beregovyh sooruzhenij ([tkygm-uab-gov-tr.translate.goog](http://tkygm-uab-gov-tr.translate.goog))
- 2.Reglament porta Stambula ([web-archive-org.translate.goog](http://web-archive-org.translate.goog))
- 3.T.C. esmi Gazet c Tesis tarihi: 7 Teşrinievvel 1336 – 1920.
- 4.Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- 5.Denizcilik müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararname. - Microsoft Word - 491DENIZCILIK MUSTESARLIGININ KURULUSU.doc ([vda.org.tr](http://vda.org.tr))
- 6.Meclis karar verdi: Limanlar 49 yıllığına devredilecek. - Prinyato Velikim nacional'nym sobraniem Turcii: porty budut peredany na 49 let ([www-cumhuriyet-com-tr.translate.goog](http://www-cumhuriyet-com-tr.translate.goog))
7. Elif Ünal. Liman özelleştirmesinin Türkiye'deki ekonomik boyutunun incelenmesi. - İstanbul üniversitesi deniz bilimleri ve işletmeciliği enstitüsü, 2006. – 89 s.