

2. Civil Code of the Russian Federation (part two). Federal law dated 26.01.1996 No. 14-FL as amended on 29.07.2018 // RF Code of Law. 1996. No. 5. Art. 410. (In Russ.).
3. Sklovsky K. I. Transaction and its action. Comments to chapter 9 of the RF CC (concept, types and forms of transaction. Invalidity of transactions). M. : Statut, 2015. 176 p. (In Russ.).
4. Soviet civil law / ed. O. A. Krasavchikov. Vol. 2. M., 1968. 520 p.
5. Ioffe O. S. Law of obligations. M. : Yuridicheskaya literatura, 1975. 880 p. (In Russ.).
6. Maslyaev A. I. Civil law. Part. 2. M., 2004. 786 p. (In Russ.).
7. Order of the Court of Arbitration of the Volga-Vyatka district dated December 9, 2014 No. F01-4991/2014 for case No. A43-17526/2013 // RLS “Consultant Plus”. (In Russ.).
8. Poduzova E. B. Organizational agreements in the civil law. M. : Prospekt, 2014. 184 p. (In Russ.).
9. Efimova Ya.S. Issues of the simple partnership agreement // Bulletin of the International institute of economics and law. 2017.

Как цитировать статью: Колиева А. Э. Договор простого товарищества в деятельности крестьянских (фермерских) хозяйств и иных сельскохозяйственных товаропроизводителей // Бизнес. Образование. Право. 2019. № 1 (46). С. 367–371. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.121.

For citation: Kolieva A. E. The simple partnership agreement in activity of peasant farms and other agricultural producers // Business. Education. Law. 2019. No. 1 (46). Pp. 367–371. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.121.

УДК 34.03; 347.5
ББК 67.404; 67.407

DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.113

Kravtsova Elena Aleksandrovna,
candidate of law,
assistant professor of the department of civil law,
Putilin Belgorod Judicial Institute
of Ministry of the Internal Affairs,
Belgorod,
e-mail: 543375@mail.ru

Кравцова Елена Александровна,
канд. юрид. наук,
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин,
Белгородский юридический институт
МВД России им. И. Д. Путилина,
г. Белгород,
e-mail: 543375@mail.ru

Orlova Natal'ya Petrovna,
candidate of law,
assistant professor of Department of civil law,
Putilin Belgorod Judicial Institute
of Ministry of Internal Affairs,
Belgorod,
e-mail: Orlovana18@yandex.ru

Орлова Наталья Петровна,
канд. юрид. наук
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин,
Белгородский юридический институт
МВД России им. И. Д. Путилина,
г. Белгород,
e-mail: Orlovana18@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ И ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

FEATURES OF TRANSPORTATION AND COMPENSATION OF HARM INCURRED BY TRANSPORTATION OF THE ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS GOODS BY WATER TRANSPORT

- 12.00.03 – Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право
12.00.06 – Природоресурсное право; аграрное право; экологическое право
12.00.03 – Civil law; business law; family law; international private law
12.00.06 – Natural Resources Law; agrarian law; environmental law

Вещества, обладающие опасными свойствами, используются в современной жизни повсеместно, как организациями, так и гражданами. В процессе их использования часто возникает необходимость в их транспортировке. При этом, несмотря на то, что современное законодательство весьма подробно регламентирует осуществление таких перевозок, устанавливая требования к процессу транспортировки, упаковке и маркировке грузов, оборудованию транспортных средств, это не исключает возможность возникновения аварийных

ситуаций. При возникновении таких ситуаций причиняется вред не только грузу и перевозчику, но и в силу опасных свойств перевозимых грузов — окружающей среде и жизни и здоровью граждан.

В статье рассматриваются особенности понятия «опасный груз» в отношении водных видов транспорта, проводится сравнительный анализ данного понятия, устанавливаемый различными нормативными документами, а также существующие перечни опасных грузов, установленные международными и внутрироссийскими актами.

Для опасных грузов в силу их свойств устанавливаются особые правила, по которым производится их транспортировка. В статье рассматриваются правила осуществления таких перевозок, установленные нормативными актами для водных видов транспорта. Особое внимание уделяется дополнительным правам капитанов транспортных средств по предотвращению возможного вреда при осуществлении таких перевозок. Авторами также рассматриваются особенности возмещения вреда, причиненного опасными грузами при транспортировке их водными видами транспорта, и существующие нормативные гарантии возмещения данного вреда.

Substances with hazardous properties are used in modern life everywhere, both by organizations and citizens. In the process of their use, it is often necessary to transport them. At the same time, despite the fact that modern legislation regulates in great detail the implementation of such transportation, setting requirements for the process of transportation, packaging and labeling of goods, equipment of vehicles, this does not exclude the possibility of emergency situations. When such situations occur, harm is caused not only to the cargo and the carrier, but also because of the hazardous properties of the transported goods - the environment and the life and health of citizens.

The article discusses the features of the concept of "dangerous goods" in relation to water types of transport, a comparative analysis of this concept, established by various regulatory documents, as well as existing lists of dangerous goods established by international and domestic laws.

For dangerous goods, by virtue of their properties, special rules are established by which they are transported. The article discusses the rules for the implementation of such transportation established by the regulations for water transport. Special attention is paid to the additional rights of captains of vehicles to prevent possible harm in the implementation of such traffic. The author also considers the peculiarities of compensation for harm caused by dangerous goods during transportation of them by water transport and the existing regulatory guarantees of compensation for this harm.

Ключевые слова: экологический вред, вред, причиненный источником повышенной опасности, возмещение вреда, перевозка опасных грузов, морские перевозки, перевозки водным транспортом.

Keywords: environmental harm, harm caused by a source of increased danger, compensation for harm, transportation of dangerous goods, sea transportation, transportation by water transport.

Введение

Актуальность темы статьи обусловлена тем, что вопросам обеспечения безопасности и возмещения вреда при перевозках опасных грузов уделяется недостаточно внимания, в то время как вред, причиняемый при возникновении таких ситуаций, исчисляется миллионами долларов. Так, 27 сентября 2001 г. в Таганрогском заливе сухогруз «Лилия» врезался в танкер «Волгонефть-138», в результате столкновения в Азовское море попало более 4 т нефти. Затраты на возмещение ущерба природной среде составили более 10 млн руб. [1].

В ноябре 2002 г. у побережья Испании танкер Prestige, построенный для перевозок нефти, в буквальном смысле развалился на части. В воду попало 64 т мазута. На ликвидацию последствий аварии потрачено более 2,5 млн евро [2].

Научная новизна исследования определена поставленными в исследовании целями и задачами. **Цель** исследования заключается в анализе норм права, устанавливающих правила обеспечения безопасности и возмещения вреда, причиненного при перевозках опасных грузов водными видами транспорта, выявлении пробелов и спорных нормативных предписаний в данной сфере, которые нуждаются в устранении.

Задачи исследования вытекают из поставленной при проведении исследования цели: проводится сравнительный анализ понятий «опасный груз» для судов внутреннего плавания и судов морских международных перевозок; выявляются особенности перевозки опасных грузов на судах внутреннего плавания и судах, осуществляющих международные морские перевозки; устанавливаются порядок и способы возмещения вреда и такие способы обеспечения его возмещения, как обеспечительный платеж и страхование груза; выявляются недостатки законодательства в исследуемой сфере.

Степень изученности проблемы. Изучением вопросов перевозки опасных грузов водным транспортом занимались такие ученые как В. А. Акимов, В. А. Заворыгин, В. К. Новиков и др., однако данные ученые не являются специалистами в юриспруденции и не проводили исследования действующего законодательства в данной сфере. Вопросы, которые затрагиваются в данной статье, с юридической точки зрения не рассматривались.

Основная часть

Перевозки грузов водным транспортом на национальном уровне регламентируются двумя основными документами: Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) [3] и Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ) [4]. Данные акты устанавливают как общие правила, применяемые при перевозках грузов, так и особенности перевозки опасных грузов.

Так, ст. 86 КВВТ РФ устанавливает, что «опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей».

Что касается опасных грузов, перевозимых морским международным сообщением, то из ст. 327 КТМ РФ следует, что перечень опасных грузов в отношении морских международных перевозок устанавливается целым рядом международных нормативных актов, в частности Международным морским кодексом по опасным грузам [5], Международным кодексом морской перевозки навалочных грузов [6] и т. д. К опасным грузам относятся нефть и ее производные, сжиженные газы, жидкие вещества с температурой вспышки менее 60 °С и т. д.

В отношении внутренних судов действует перечень грузов повышенной опасности, который устанавливается Правительством РФ. Однако следует заметить, что в настоящее время перечень грузов, опасных для перевозок внутренним водным транспортом, отсутствует, принят только перечень опасных грузов для перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении [7]. Согласно данному перечню опасными грузами являются только огнеопасные и легкогорючие грузы, такие как текстиль и трикотаж, уголь, сажа, духи, одеколон

и другая спиртовая парфюмерия, лен, конопля, пенька, спички, опилки и стружка металлические, лаки и краски, олифа, вата, спирт, хлопок. Данный перечень значительно уже, чем перечень опасных для перевозки грузов, установленный на международном уровне. Никаких других нормативных актов, устанавливающих, какие из грузов являются опасными при перевозках внутренним водным транспортом, уполномоченными органами не принято. Считаем, что данный пробел нуждается в устранении. Необходимо принять нормативный документ, устанавливающий перечень опасных грузов при осуществлении перевозок внутренним водным транспортом, причем данный перечень должен соответствовать международным нормам.

Опасные свойства грузов обуславливают детальное нормативное регулирование организации их перевозки и применение к ним повышенных мер безопасности. Так, согласно ст. 86 КВВТ РФ в транспортной накладной на перевозимый груз должны в обязательном порядке указываться его опасные свойства, а также особые меры предосторожности, которые надо к нему применять. Если в процессе перевозки выяснится, что груз является опасным, а отправитель утаил данное обстоятельство от перевозчика, перевозчик вправе потребовать от грузоотправителя или грузополучателя выгрузки за их счет опасного груза в любом месте и в любое время, а если они откажутся от выгрузки — уничтожить такой груз или обезвредить его любым доступным способом. При этом плата за перевозку не возвращается, и грузоотправитель дополнительно должен возместить перевозчику дополнительные убытки, причиненные таким грузом.

Если перевозчик был уведомлен об опасных свойствах груза и в процессе перевозки данный груз стал представлять опасность для судна, то перевозчик вправе требовать немедленной выгрузки груза и может претендовать на часть оплаты за его перевозку пропорционально пройденному пути. Если такой груз во избежание гибели или повреждения судна или причинения вреда окружающей среде необходимо срочно обезвредить или уничтожить, то капитан судна вправе отдать такое распоряжение без последующего возмещения грузоотправителю или грузополучателю убытков.

Похожие правила установлены в отношении перевозок опасных грузов водными путями в международном сообщении. Так, согласно ст. 151 КТМ РФ «в случае, если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз может быть в любое время в зависимости от обстоятельств выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков». Денежные средства, уплаченные перевозчику за перевозку такого груза, не возвращаются, а если деньги не были уплачены, то их можно взыскать в судебном порядке полностью. Кроме денег за перевозку, перевозчик вправе взыскать с грузоотправителя все дополнительные расходы и убытки, причиненные погрузкой такого груза.

Так же, как и при перевозках опасных грузов внутренними водными путями, если опасный груз проявит свои опасные свойства во время перевозки и станет при этом опасным для судна, другого груза или людей, находящихся на судне, перевозчик вправе его уничтожить, обезвредить или выгрузить в любом удобном ему месте без возмещения убытков грузоотправителю, а также имеет право на оплату осуществленной перевозки пропорционально пройденному пути.

Погрузка и выгрузка опасных грузов производится по общим правилам погрузки и выгрузки. Ни КВВТ РФ, ни КТМ РФ никаких дополнительных требований для погрузки-выгрузки опасных грузов не устанавливают.

Несмотря на дополнительные меры, которые вправе принять капитан судна для предотвращения вреда при возникновении угрозы его причинения со стороны опасного груза, вред все-таки может быть причинен. Пострадавшей стороной в таких случаях может выступать как само судно и его команда, так и окружающая среда и жизнь и здоровье граждан. Возмещение вреда в таких случаях осуществляется по различным основаниям.

Если вред причинен судну, то он возмещается на основаниях, предусмотренных ГК РФ. Причем поскольку опасные грузы можно рассматривать в качестве источников повышенной опасности, то возмещение в таком случае должно происходить вне зависимости от вины владельца опасного груза на основании ст. 1079 ГК РФ.

При причинении вреда команде судна возмещение вреда осуществляется на основании норм социального права. Основанием для возмещения вреда, причиненного работнику, исполняющему в момент причинения вреда свои трудовые обязанности, является законодательство о социальном страховании работников, а именно Федеральный закон «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» [8]. Согласно нормам данного закона возможны следующие виды возмещения вреда работнику: возмещение потерянного заработка в зависимости от степени утраты профессиональной трудоспособности; возмещение дополнительных расходов в связи с трудовым увечьем; единовременное пособие; возмещение морального вреда.

Если же вред опасным грузом был причинен окружающей среде или физическим или юридическим лицам, не являющимся работниками перевозчика, то возмещение вреда происходит по правилам, установленным КТМ РФ и КВВТ РФ. И если КВВТ РФ не делает различия в правилах возмещения вреда в зависимости от вида перевозимого груза, то КТМ РФ содержит специальную главу 9, устанавливающую ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. Согласно данной главе собственник судна, перевозящего опасный груз, несет ответственность за вред, причиненный опасным грузом. В качестве потерпевших от опасных свойств груза могут выступать как граждане и частные юридические лица, так и публично-правовые образования. При этом понятие ущерба в таких случаях несколько отличается от привычного понятия, установленного в ст. 15 ГК РФ. Так, в соответствии со ст. 327 КТМ РФ ущербом являются смерть, повреждение здоровья лиц, вызванные опасными свойствами веществ; утрата или повреждение имущества, которые произошли в результате воздействия вредных веществ; ущерб, причиненный окружающей среде в результате взаимодействия ее с вредными веществами; расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб. При этом согласно указанной статье «предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента по предотвращению или уменьшению ущерба».

Статьи 328, 329 КТМ РФ устанавливают случаи, когда собственник судна может быть освобожден от ответственности за вред, причиненный опасными веществами. К таким случаям относится умысел или неосторожность

потерпевшего лица, а также случаи, когда ущерб причинен обстоятельствами непреодолимой силы, к которым отнесены враждебные военные действия или народные волнения, стихийные явления, противоправные действия публичных властей, отвечающих за исправность навигационных средств (маяков, навигационных огней и т. д.). Также собственник судна освобождается от ответственности, если вред был причинен в результате намеренных действий третьих лиц (вредительства). Безусловным основанием, освобождающим от ответственности владельца судна, является умалчивание отправителя о вредных свойствах груза, о которых ни собственник судна, ни члены экипажа не знали и не должны были знать.

Перевозка опасных грузов морем в случае возникновения аварийных ситуаций может привести к глобальным негативным последствиям и ущербу, который будет исчисляться сотнями миллионов долларов. Поэтому при осуществлении перевозок опасных грузов собственник судна обязан застраховать судно или предоставить иное финансовое обеспечение своей ответственности на случай причинения судном вреда. Сумма страхования или иного финансового обеспечения исчисляется из размера возможного ущерба, который груз может причинить окружающей среде, и ограничена ст. 331 КТМ РФ. Если убытки, причиненные собственником судна, превосходят размер страховой выплаты, ответственность собственника судна не может превышать размер ответственности, установленный ст. 331 КТМ РФ [9].

Иск о возмещении вреда, причиненного при перевозке опасных грузов, может быть предъявлен к собственникам судна, которые несут ответственность по таким искам и возмещают потерпевшим убытки. Также такой иск может быть предъявлен не к собственнику судна, а к лицу, осуществившему страхование судна или предоставившему финансовое

обеспечение. Если ответчиком является страховая компания или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение, они имеют право требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве ответчика. Если ответчиком выступал собственник судна, он имеет право регресса к лицу, виновному в причинении вреда.

Заключение

Перевозки опасных грузов водными видами транспорта достаточно полно урегулированы российским законодательством. Однако в российском законодательстве существуют некоторые пробелы в данной сфере, нуждающиеся в устранении. Так, не установлен перечень опасных грузов в отношении внутреннего водного транспорта. Тот перечень, который существует в настоящее время, относится исключительно к смешанному железнодорожно-водным перевозкам.

Несмотря на то, что ответственность перевозчика, перевозящего опасные грузы, гарантируется внесением им финансового обеспечения или страхованием ответственности, данные средства, к сожалению, далеко не всегда покрывают реальный ущерб, нанесенный опасным грузом в случае аварии транспортного средства. При этом законодательство предусматривает ответственность исключительно перевозчика при причинении вреда опасным грузом, если такой вред был причинен во время перевозки груза, вне зависимости от наличия и степени вины перевозчика и отправителя в причинении вреда. Дополнительная ответственность владельцев опасных грузов действующим законодательством не предусмотрена. Они несут ответственность лишь в порядке регресса и в объеме ответственности, наложенной на владельца судна. Данный момент также нуждается в законодательном урегулировании.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Вести.ру: Крупнейшие катастрофы, связанные с утечкой нефти. URL: https://vesti.ru/krupnie_katstrofi.e.neft
2. Крупнейшие разливы нефти в истории человечества. URL: <https://neftegaz.ru>
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
5. Международный морской кодекс по опасным грузам. СПб., 2007. 512 с.
6. Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПИГ) (Одобен резолюцией MSC.268(85)) // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru>
7. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) // СПС «КонсультантПлюс».
8. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ (с изм.) «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» // Собрание законодательства РФ. 1998. № 31. Ст. 3803.
9. Добровинская А. В. Ограничение размера возмещаемых убытков в гражданском праве Российской Федерации. М.: Инфотропик Медиа, 2012. 160 с.

REFERENCES

1. Vesti.ru: The largest catastrophes associated with oil leaks. (In Russ.). URL: https://vesti.ru/krupnie_katstrofi.e.neft
2. The largest oil spills in the history of mankind. (In Russ.). URL: <https://neftegaz.ru>
3. Merchant Shipping Code of the Russian Federation of April 30, 1999 No. 81-FL (as amended on December 29, 2017) // Collection of the RF Legislation. 1999. No. 18. Art. 2207. (In Russ.).
4. Code of Inland Water Transport of the Russian Federation of 07.03.2001 No. 24-FL (as amended on December 29, 2017) // Collection of the RF Legislation. 2001. No. 11. Art. 1001. (In Russ.).
5. International Maritime Code of Dangerous Goods. SPb., 2007. 512 p. (In Russ.).
6. International Bulk Shipping Code (CIPMG) (Approved by resolution of MSC.268 (85)) // Electronic fund of legal and regulatory and technical documentation. (In Russ.). URL: <http://docs.cntd.ru>

7. Rules of transportation of goods by the direct mixed railway-water transport (approved by the Ministry of Railways of the USSR, the Ministry of Sea Fleets of the USSR, the Ministry of the river fleet of the RSFSR dated 17/24.04.1956) (as amended on 30.11.2000). // RLS “ConsultantPlus”. (In Russ.).

8. Federal law dated July 24, 1998 No. 125-FL (as amended) “On compulsory social insurance against industrial accidents and occupational diseases” // Collection of the RF legislation. 1998. No. 31. Art. 3803. (In Russ.).

9. Dobrovinskaya A.V. Restriction of the amount of damages in the civil law of the Russian Federation. M. : Infotropik Media, 2012. 160 p. (In Russ.).

Как цитировать статью: Кравцова Е. А., Орлова Н. П. Особенности перевозки и возмещения вреда, причиненного при перевозках экологически опасных грузов водным транспортом // Бизнес. Образование. Право. 2019. № 1 (46). С. 371–375. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.113.

For citation: Kravtsova E. A., Orlova N. P. Features of transportation and compensation of harm incurred by transportation of the environmentally hazardous goods by water transport // Business. Education. Law. 2019. No. 1 (46). Pp. 371–375. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.113.

УДК 342.4:61
ББК 67.400.32

DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.153

Puchkova Viktoria Viktorovna,
candidate of law, associate professor,
associate professor of the department of civil law and process,
Smolensk branch
of International law institute;
associate professor of the department of civil disciplines,
Smolensk branch
of Saratov state law academy,
Smolensk
e-mail: viktoriya-puchko@mail.ru

Пучкова Виктория Викторовна,
канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедры гражданского права и процесса,
Смоленский филиал
Международного юридического института;
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин,
Смоленский филиал
Саратовской государственной юридической академии,
г. Смоленск
e-mail: viktoriya-puchko@mail.ru

Zerger Vyacheslav Ivanovich,
1st year student,
Smolensk branch
of Saratov state law academy,
Smolensk,
e-mail: viktoriya-puchko@mail.ru

Цергер Вячеслав Иванович,
студент 1-го курса,
Смоленский филиал
Саратовской государственной юридической академии,
г. Смоленск,
e-mail: viktoriya-puchko@mail.ru

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВА ГРАЖДАН НА ОХРАНУ ЗДОРОВЬЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

FOREIGN EXPERIENCE OF IMPLEMENTATION OF THE CONSTITUTIONAL RIGHTS OF CITIZENS FOR HEALTH PROTECTION: PROBLEMS AND PROSPECTS OF LEGAL ENVIRONMENT

12.00.02 – Конституционное право; конституционный судебный процесс; муниципальное право

12.00.05 – Трудовое право; право социального обеспечения (юридические науки)

12.00.02 – Constitutional law; constitutional litigation; municipal law

12.00.05 – Labor law; social security law (law)

Актуальность темы обусловлена тем вниманием, которое в настоящее время руководством страны обращается на реализацию основополагающих конституционных прав граждан России, связанных с охраной здоровья. Реализация этих прав требует не только финансового, материально-технического, кадрового обеспечения, но и научного обоснования. Статья посвящена исследованию реализации конституционного права граждан на охрану здоровья. С целью разработки социально значимых юридических механизмов приводится сравнительный анализ реализации данного конституционного права в России и зарубежных странах. Анализируется конституционно-правовое регу-

лирование права граждан на охрану здоровья на примере таких иностранных государств, как Франция, Германия. Сравнительный анализ системы здравоохранения отражает отношение пациентов к оказанию медицинских услуг. В связи с этим приводятся сведения, полученные интервьюированием с помощью ресурсов Интернета, осуществляемым статистической компанией Ipsos и агентством «Рейтер». Данное интервьюирование проводилось в нескольких странах с государственной программой здравоохранения.

Автор анализирует, как осуществляется управление системой здравоохранения, финансирование здравоохранения в зарубежных странах. В статье анализируется