
ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Л.А. Полещук

Министерство транспорта и коммуникаций, г. Минск, Беларусь
poleschuk.l@mintrans.mtk.by

В современном мире уровень развития любого государства во многом определяется состоянием его безопасности во всех сферах экономики, в том числе, и транспортной. Безопасность транспортной деятельности, связанная с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, функционированием и развитием транспортной инфраструктуры является важной многоаспектной составляющей в повышении надежности перевозок и выполнении иных транспортных работ и услуг, а также служит определяющим фактором устойчивого развития всего транспортного комплекса.

Правовому исследованию отдельных вопросов безопасности в области транспортной деятельности посвящены работы таких ученых, как Б.Н. Дудышкина, В.Н. Салеева, С.С. Сулакшина, М.В. Вилисова, А.В. Жуковой, А.Н. Тимченко, Е.А. Хрустальной и др. В статьях указанных авторов раскрывается сущность, формулируются различные определения понятия транспортной безопасности, дается классификация безопасности по различным основаниям, рассматриваются виды, цели обеспечения транспортной безопасности, исследуются иные проблемные вопросы. Выводы и предложения, изложенные в данных работах, не носят комплексного характера и не в полной мере отвечают современным требованиям гражданско-правового регулирования безопасности транспортной деятельности.

Проблемам правовой регламентации безопасности транспортной деятельности уделяется пристальное внимание всеми государствами. Так, в соответствии с частью второй пункта 7 Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года регламентировано, что безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы государств – участников СНГ прямо влияет на экономическую, военную, технологическую, экологическую и социальную безопасность как на национальном уровне, так и в рамках СНГ в целом.

Согласно Федеральному Закону Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», транспортной безопасностью является состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. При этом, обеспечение транспортной безопасности представляет собой реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства [1].

Законодательство Республики Беларусь в области безопасности транспортной деятельности находится в стадии формирования и актуальной представляется проблема о направлениях и формах его совершенствования и развития. В связи с принятием Закона Республики Беларусь от 9 ноября 2009 года «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» введено новое определение термина. «Безопасность транспортной деятельности – это состояние транспортной деятельности, при котором обеспечена минимальная вероятность возникновения опасности для жизни, здоровья и имущества граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, имущества юридических лиц Республики Беларусь, иностранных и международных юридических лиц (организаций, не являющихся юридическими лицами), Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, иностранных государств, а также для окружающей среды» [2].

При этом, следует отметить, что понятие правовой категории «безопасность транспортной деятельности», является юридической новеллой в национальном законодательстве. Проблематика правовой регламентации безопасности транспортной деятельности в отечественной науке исследована в недостаточной степени.

Анализируя транспортное законодательство, следует отметить, что отдельные вопросы безопасности при осуществлении транспортной деятельности воздушным, железнодорожным, автомобильным, морским, речным видами транспорта регламентированы указами Президента Республики Беларусь, кодексами, законами Республики Беларусь и постановлениями государственных органов, правовые нормы которых имеют неодинаковую юридическую силу.

С учетом изложенного, возникает потребность разработки и принятия единого нормативного правового акта, регулирующего отношения в области безопасности транспортной деятельности в виде

проекта Закона Республики Беларусь «О безопасности транспортной деятельности» (далее – Закон). Форма принятия данного нормативного правового акта объясняется тем, что согласно части пятой статьи 2 Закона Республики Беларусь от 10 января 2000 года «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», «закон – нормативный правовой акт, закрепляющий принципы и нормы регулирования наиболее важных общественных отношений» [3], которыми и являются отношения в области безопасности транспортной деятельности.

По нашему мнению, Закон должен определить основные понятия и их определения, урегулировать вопросы основных направлений, требований и мер по обеспечению безопасности транспортной деятельности, государственного управления в области безопасности транспортной деятельности, определить полномочия органов государственного управления и местных исполнительных и распорядительных органов. Кроме того, Закон должен содержать такие общие положения, как выявление и оценка отрицательных факторов, влияющих на уровень безопасности, и меры, направленные на уменьшение факторов риска в области безопасности транспортной деятельности, информационное обеспечение, анализ состояния и мониторинг безопасности, права, обязанность и ответственность субъектов транспортной деятельности, надзор и контроль в области безопасности транспортной деятельности и иные вопросы.

С учетом изложенного, в заключение необходимо отметить, что обеспечение правовой регламентации безопасности транспортной деятельности – одно из приоритетных направлений развития и совершенствования законодательства в области транспортной деятельности. Правовые нормы, касающиеся вопросов безопасности транспортной деятельности, которые будут изложены в вышеуказанном нормативном правовом акте, должны быть впоследствии включены в общую часть Транспортного кодекса Республики Беларусь. Создание эффективной правовой базы транспортного законодательства, с учетом норм безопасности транспортной деятельности, позволит обеспечить государственно-правовую систему защиты прав и законных интересов граждан, общества и государства в целом.

Литература

1. О транспортной безопасности: Федеральный Закон Российской Федерации, 9 февраля 2007 г., № 16-ФЗ « // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
2. О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности»: Закон Республики Беларусь, 9 ноября 2009 г. // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2009. – № 2/1604.
3. О нормативных правовых актах Республики Беларусь: Закон Республики Беларусь, 10 января 2000 г. (с изменениями и дополнениями) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2000. – № 7, 2/136; 2002. – № 7, 2/830.

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА УДЕРЖАНИЯ

Т.М. Халецкая

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск, Беларусь

Tania80@rambler.ru

Институт удержания появился в отечественном законодательстве с принятием в 1998 г. Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК). В соответствии со ст. 340 ГК кредитор, у которого находится вещь, подлежащая передаче должнику либо лицу, указанному должником, вправе, в случае неисполнения должником в срок обязательства по оплате этой вещи или возмещению кредитором связанных с нею издержек и других убытков удерживать ее до тех пор, пока соответствующее обязательство не будет исполнено. За сравнительно небольшой промежуток времени, прошедший с момента принятия ГК, несмотря на внешнюю простоту удержания, относительно его правовой природы высказано достаточно большое количество точек зрения, а именно: 1) удержание – это способ самозащиты гражданских прав (Г. Свердлык); 2) удержание – это односторонняя сделка (С.В. Сарбаш); 3) удержание – это договор (В.Н. Белов); 4) удержание – это мера оперативного воздействия, связанная с обеспечением встречного удовлетворения (В.С. Ем); 5) удержание – это незаконное владение (А.А. Рубанов); 6) удержание – это субъективное гражданское право (Б.М. Гонгало, А.Н. Труба, Е.П. Марисина). Рассмотрим каждую из указанных точек зрения.