

Сельскохозяйственные и лесные культуры считаются поврежденными охотничьими животными, если требуется пересев, восстановление или происходит снижение урожайности более чем на 10%.

При установлении фактов повреждения сельскохозяйственных или лесных культур данная комиссия в двухдневный срок, совместно с собственниками, которым причинен ущерб, а также пользователями охотничьих угодий, организуют осмотр участков, где повреждены посевы культур. По результатам осмотра составляется акт о повреждении культур и причинении ущерба, который направляется в местный исполнительный и распорядительный орган на утверждение.

Пп. 106 и 107 Правил устанавливают, что ущерб, причиненный охотничьими животными предприятиям АПК и лесной отрасли возмещается в размере, определенном актом, который утвержден местным исполнительным и распорядительным органом. Данный ущерб должен возмещаться местным исполнительным и распорядительным органом, если охотничьи угодья состоят в фонде запаса, или пользователем охотничьих угодий, т.е. в зависимости от того, в чьем ведении находятся охотничьи угодья, в которых обитают охотничьи животные.

Необходимо отметить то обстоятельство, что ущерб, причиненный охотничьими животными сельскохозяйственным предприятиям, возмещается в том случае, если ответчики не докажут, что он был причинен вследствие непреодолимой силы или умысла собственника уничтоженных или поврежденных культур, либо собственниками не были приняты меры по предупреждению уничтожения или повреждения охотничьими животными сельскохозяйственных и лесных культур.

Следовательно, анализируя правовое регулирование возмещения ущерба, причиненного охотничьими животными предприятиям АПК, необходимо сделать следующие выводы:

1. Акт повреждения сельскохозяйственных и лесных культур, величины ущерба, утверждается местным исполнительным и распорядительным органом; ущерб, причиненный охотничьими животными предприятиям АПК, обязан возместить пользователь охотничьими угодьями или местный исполнительный и распорядительный орган, если охотничьи угодья состоят в фонде запаса.

Вывод: местные исполнительные и распорядительные органы в этом не заинтересованы, так как в местных бюджетах нет такой статьи расхода. Следовательно, они будут противодействовать возмещению ущерба.

2. Вопросы возмещения ущерба, причиненного охотничьими животными предприятиям АПК, которые обитают на территории заповедников и национальных парков, этими Правилами не регулируются, если заповедники и национальные парки не обладают лицензией на ведение охотничьего хозяйства. В таких ситуациях предприятия АПК и граждане, по нашему мнению, должны оформлять материалы по причинению вреда и решать этот вопрос через хозяйственный суд (иски между юридическими лицами) или суд общей юрисдикции (иски граждан к юридическим лицам).

В заключение необходимо отметить, что механизм возмещения ущерба, причиненного охотничьими животными предприятиям АПК, регулируемый Правилами ведения охотничьего хозяйства и охоты, противоречит основополагающим нормам Гражданского кодекса Республики Беларусь, в частности главе 2 «Возникновение гражданских прав и обязанностей, осуществление и защита гражданских прав» и главе 58 «Обязательства вследствие причинение вреда». Следовательно, необходимо внести в названные Правила изменения в части регулирования возмещения ущерба.

### **Литература**

1. Окружающая среда и природные ресурсы Республики Беларусь 2008 г. – Минск: Министерство статистики и анализа Республики Беларусь, 2008.

2. Правила ведения охотничьего хозяйства и охоты: утв. Указом Президента Республики Беларусь № 850 от 8 декабря 2005 г. (в ред. от 23 января 2009 г.) «О некоторых мерах по повышению эффективности ведения охотничьего хозяйства и рыбохозяйственной деятельности, совершенствования государственного управления ими» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 21.12.2005, № 196, 1/6996.

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РЕГУЛЯРНОМ СООБЩЕНИИ**

**О.С. Кондаревич**

*Минский институт управления, г. Минск, Беларусь*

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О местном управлении и самоуправлении» от 20.02.1991 г. (с изм. и доп.) к вопросам, решаемым местными исполнительными и распорядительными органами, относятся вопросы, социального и культурного обеспечения, торгового, транспортного, коммунального, бытового и иного

обслуживания граждан на соответствующей территории. Основные требования по транспортному обслуживанию населения установлены утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.05.2003 г. № 724 Системой государственных социальных стандартов по обслуживанию населения Республики в области транспорта.

Заметное влияние на экономическое и социальное развитие административно-территориальных единиц оказывают пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении. Последние, как отмечается в научной литературе, способны выступать как средство ускорения или замедления развития городов, обеспечивают получение населением жизненно важных услуг [1, с. 3].

Необходимо отметить, что детальное правовое регулирование получили только городские и пригородные перевозки в регулярном сообщении, выполняемые организациями автомобильного транспорта. Правовое регулирование отношений, вытекающих из городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении наземным электрическим транспортом, отсутствует или осуществляется устаревшими нормативными актами.

Вместе с тем, все рассматриваемые перевозки имеют общественно значимый характер, а их организация, обеспечение и правовое регулирование, опосредованно реализует социальную функцию государства в части создания доступного и обеспеченного государственной защитой рынка оказываемых населению транспортных услуг.

Особая социальная значимость обеспечения транспортного обслуживания населения требует и детальной правовой регламентации не только отношений, возникающих из договора перевозки пассажира, но и предшествующих им – отношений по организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Об этом свидетельствует и законодательная практика наших ближайших соседей. В Российской Федерации, например, в настоящее время в Государственной думе находится на рассмотрении проект Федерального Закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации».

Понятие организации перевозок впервые в белорусском законодательстве закреплено в Законе Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» от 14.08.2007 г. Организация автомобильных перевозок пассажиров является разновидностью транспортной деятельности вообще и представляет собой совокупность организационных действий и технологических операций по обеспечению выполнения автомобильных перевозок пассажиров. Такое понятие характерно не только для автомобильных перевозок, но и применимо для любого вида транспорта.

Практика организации городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении показывает несовершенство, а в ряде случаев недостаточность ее правового регулирования. Среди наиболее острых вопросов необходимо отметить следующие.

Отсутствие четкого определения правового положения участников таких отношений. В первую очередь заказчика перевозок пассажиров в регулярном сообщении – местного исполнительного и распорядительного органа. Требуется четкое установление прав и обязанностей заказчика, в том числе и в сфере финансирования рассматриваемых перевозок, разграничение полномочий между различными заказчиками при организации пригородных перевозок пассажиров, маршрут которых проходит по территории нескольких административно-территориальных единиц.

Неясным остается и статус оператора перевозок пассажиров. Практика «назначения» оператором перевозчика государственной собственности не способствует проведению законной и беспристрастной конкурсной процедуры по выбору перевозчика для выполнения перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Самостоятельным участником отношений по организации перевозок пассажиров фактически является автовокзал (автостанция). Примерной формой Договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, утвержденной Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 12.11.2008 г. № 116 предусматривается обязательность заключения автомобильным перевозчиком договора об оказании услуг с оператором пассажирского терминала (автовокзалом). В настоящее время автовокзалы являются структурными подразделениями автомобильных перевозчиков государственной формы собственности в связи с чем, неясным остается их правовой статус. Открытым остается и вопрос о том, со всеми ли перевозчиками заключается такой договор.

Для создания равных условий к доступу на рынок перевозок в регулярном сообщении необходимо решить вопрос не только о статусе пассажирских терминалов, но и о статусе других транспортных коммуникаций (диспетчерских станций, остановочных пунктов и др.).

Представляется, что оправданным будет нахождение всех транспортных коммуникаций у оператора пассажирских перевозок. На начальном этапе становления рассматриваемого сегмента общественных отношений необходимо создать в каждой области оператора пассажирских перевозок, как это уже сделано в г. Минске и г. Бресте. Выделить пассажирские терминалы (автовокзалы и автостанции) из состава перевозчиков и передать оператору.

Указанные выше и иные вопросы организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении необходимо урегулировать в специальном нормативном акте. Видится, что это может быть Закон Республики Беларусь «Об организации пассажирских перевозок в регулярном сообщении».

### **Литература**

1. Гуржей, С.Ю. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / С.Ю. Гуржей – Челябинск, 2007. – С. 3

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ О ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Т.В. Телятицкая, П.С. Латышев**

*Минский институт управления, г. Минск, Беларусь  
kafep@miu.by*

Проблемы безопасности движения были и остаются очень острыми. ДТП происходят по разным причинам, а его величество случай не делит обстоятельства по принципу «важности». Почему же тогда в наших правилах эти обстоятельства разделены на «важные» и «не очень»?

Если попросить сотрудника ГАИ остановить на дороге несколько водителей и проэкзаменовать их по Правилам дорожного движения [1] (*далее – ПДД*), то подавляющее большинство даже через месяц после получения водительского удостоверения сдать экзамен не смогут. И дело здесь не в плохой подготовке водителей, а в законах человеческого мозга, который избавляется от ненужной и лишней информации. Водители пользуются общими постулатами ПДД, а более 85 % информации, содержащейся в них, отсеивается.

Сегодня ПДД неимоверно раздуты всяческими совершенно ненужными статьями, отнесенными кем-то и по непонятной причине к Правилам.

Например, п. 87 ПДД: «При выборе скорости движения водитель должен учитывать ограничения скорости, интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные, погодные (метеорологические) условия и другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения». Как конкретно в соответствии с этим пунктом во время движения нужно учитывать особенности и состояние транспортного средства? Под этот пункт можно «подогнать» большую часть всех ДТП, так и не объяснив водителю, в чем он на самом деле виноват. Наехал в темное время суток водитель автомашины на движущийся впереди велосипед, трактор или телегу - значит, не учел видимость; слетел в кювет на повороте – не учел дорожные условия и т.д. Никакой конкретизации! Без ДТП невозможно обвинить водителя в том, что он не учитывал метеоусловия или не так учитывал видимость. А как ее надо учитывать? По этому пункту водителя делают виновным только при ДТП.

Еще пример – п. 61, гласящий: «Перестраиваться на соседнюю полосу движения на дороге с двумя и более полосами движения в одном направлении, обозначенными горизонтальной дорожной разметкой, когда эти полосы равномерно заняты движущимися транспортными средствами, разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия». Кажущееся на первый взгляд хорошим требование, призванное не допустить частые перестроения, особенно в час пик, загублено на корню. Водителя, который перестроится на глазах у инспектора 10 раз, наказать просто нельзя. Какой инспектор возьмет на себя ответственность оценить термин «равномерно заняты»? Это сколько машин - 2, 5 или 100? В полосе или на дороге? В час или на 10 метрах дороги? На каком расстоянии они должны быть друг от друга?

К большому сожалению, таких положений в ПДД очень много: «трамвайный путь по возможности должен быть освобожден» [1, п. 64.3], «двигаться как можно ближе к центру перекрестка» [1, п. 65.1], «двигаться ближе к правому краю проезжей части» [1, п. 65.2], «при необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц» [1, п. 73]

Кто и как оценит все эти «необходимости», «возможности», «как можно ближе» и другие «очень точные» термины? Представляется, что крайним всегда остается водитель, который обязан все это выполнять. Вот только как?

За городом часто можно увидеть детей, которые гонят коров или коз на пастбище по асфальтовой дороге. А ведь они тоже водители и по ПДД им должно быть не менее 14 лет [1, п. 157]. Кроме того, перегонять животных вне населенных пунктов по дорогам с усовершенствованным покрытием запрещено [1, п. 158.1]. В данном случае, пока не случится ДТП, никакой инспектор не будет заниматься подобным нарушением. Работы много, а результат может быть даже отрицательный – скажут инспектору, что «ребенок помогает взрослым, а ты к нему придираешься со своими правилами».