

# ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО И ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ

УДК 347.1

Н.Л. Бондаренко

## РЕГУЛЯТИВНАЯ ФУНКЦИЯ ПРИНЦИПОВ ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА

Еще в начале XX в. И.А. Покровский выразил мнение о том, что даже самый совершенный закон неизбежно отстает от жизни, поскольку жизнь идет непрерывно вперед, творя новые потребности и новые отношения. Однако даже при отсутствии конкретного нормативного установления в отношении определенной ситуации правоприменительному органу необходимо ее разрешить. Поэтому неразработанность гражданского законодательства и многочисленные пробелы в нем нередко становятся причиной неэффективного осуществления гражданского судопроизводства.

Известно, что дореформенный суд в России, если усматривал в законах неполноту или неясность, должен был представлять дело на усмотрение высшей инстанции. Спорное дело кочевало из одного суда в другой, порождало волокиту, пока не доходило до Государственного Совета, который полагал свое мнение и подносил его на утверждение монарха. После реформы 1864 г. суду было предписано не останавливать решения под предлогом неполноты или противоречия существующих законов, а разрешать дела (казусы) на основании общего разума всего законодательства.

Согласно п. 2 ст. 5 Гражданского кодекса Республики Беларусь при невозможности использования в предусмотренных случаях аналогии закона права и обязанности сторон определяются исходя из основных начал и смысла гражданского законодательства (аналогия права). Применение аналогии права обоснованно при наличии двух условий: при обнаружении пробела в законодательстве и при отсутствии нормы, регулиющей сходные отношения, что не дает возможности использовать аналогию закона. В соответствии со ст. 2 Гражданского кодекса Республики Беларусь под основными началами гражданского законодательства понимается система принципов, определяющих и регламентирующих гражданские отношения. Таким образом, исходя из смысла п. 2 ст. 5 Гражданского кодекса Республики Беларусь применение принципов в качестве регулирующего компонента предусмотрено только как запасной вариант на случай пробелов в действующем законодательстве. Подобное решение, на наш взгляд, существенно снижает их практическую значимость. В принципах гражданского права заложена такая нормативная система регулирования, благодаря которой возможно, во-первых, охватить практически весь круг гражданских правоотношений, во-вторых, осуществлять стабильное гражданско-правовое регулирование данных видов гражданских правоотношений.

Основные начала (принципы) могут использоваться не только в аналогии права при использовании такого формально-юридического инструментария, как «общий смысл законодательства», но и, будучи прямо закрепленными в законодательстве, выступать в качестве самостоятельного основания при решении конкретных гражданско-правовых ситуаций. Такой подход необходим в случаях обнаружения противоречивости законодательства, а также в тех случаях, когда норма, подлежащая применению, противоречит принципам гражданского права или конституционным положениям. Аналогия права должна применяться, на наш взгляд, тогда, когда принцип необходимо вывести из смысла гражданского законодательства. Если же принцип прямо закреплен в ст. 2 Гражданского кодекса, в качестве правовой нормы следует применять именно его.

В связи с этим считаем целесообразным изложить п. 2 ст. 5 Гражданского кодекса в следующей редакции: «при невозможности использования в предусмотренных случаях аналогии закона права и обязанности сторон определяются исходя из смысла гражданского законодательства и требований добросовестности, разумности и справедливости (аналогия права)». При этом под смыслом гражданского законодательства следует понимать отраслевые особенности, определяемые спецификой предмета гражданского права и метода гражданско-правового регулирования.

УДК 347.763

О.С. Буйкевич

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРАВОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РЕГУЛЯРНОМ СООБЩЕНИИ

Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» впервые закреплено понятие организации автомобильных перевозок пассажиров и урегулированы вопросы организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Самостоятельными участниками таких отношений являются оператор автомобильных перевозок пассажиров, которому заказчик поручает организацию и проведение конкурса на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также оператор пассажирского терминала. Примерной формой Договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 ноября 2008 г. № 116, заключаемого оператором автомобильных перевозок пассажиров с автомобильным перевозчиком – победителем конкурса, предусматривается обязательность заключения автомобильным перевозчиком договора об оказании услуг с оператором пассажирского терминала (автовокзалом).

Под оператором пассажирского терминала Правила автомобильных перевозок пассажиров (далее – Правила), утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972, рассматривают юридическое лицо, осуществляющее деятельность по организации автомобильных перевозок пассажиров и оказанию услуг пассажирам и автомобильным перевозчикам на пассажирских терминалах. В настоящее время пассажирские терминалы (автовокзалы, автостанции) являются филиалами автомобильных перевозчиков – открытых акционерных обществ, акции которых принадлежат Республике Беларусь и переданы в управление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (ОАО «Гроднобллавтотранс», «Минскобллавтотранс», «Витебскобллавтотранс» и др.), а также КУП «Минсктранс» (далее – автомобильные перевозчики государственной формы собственности). Следует отметить, что на сегодняшний день в сфере автомобильных перевозок пассажиров фактически существуют две системы хозяйственных связей – административная и рыночная. Административная основана на деятельности автомобильных перевозчиков государственной формы собственности, а точнее, их многочисленных филиалов по выполнению автомобильных перевозок пассажиров (например, КУП «Минсктранс» включает 5 филиалов по выполнению автомобильных перевозок пассажиров, а ОАО «Могилевобллавтотранс» – 23 филиала и т. д.). Рыночная предполагает участие в выполнении рассматриваемых перевозок автомобильных перевозчиков частной формы собственности (коммерческие организации и индивидуальные предприниматели).

Сложившаяся на рынке автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении ситуация порождает ряд правовых проблем.

Во-первых, существующая на сегодняшний день система определения по конкурсу автомобильного перевозчика, выполняющего автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, применима ко всем перевозчикам и автомобильным перевозкам с учетом исклю-

чений, оговоренных указом Президента Республики Беларусь от 26 августа 2008 г. № 444. По результатам конкурсов к выполнению автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении допускаются как автомобильные перевозчики частной формы собственности, так и филиалы по выполнению автомобильных перевозок пассажиров автомобильных перевозчиков государственной формы собственности. Поскольку пассажирские терминалы (автовокзалы, автостанции) являются филиалами автомобильных перевозчиков государственной формы собственности, неясно как оформляются их взаимоотношения с другими филиалами того же автомобильного перевозчика, признанного победителем конкурса.

Во-вторых, отсутствует четкое разграничение полномочий оператора автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, оператора пассажирского терминала и автомобильного перевозчика на различных этапах выполнения своих обязательств в целях организации перевозок пассажиров. Это порождает притязания оператора пассажирского терминала на права, которыми он законодательством не наделен. В договорных отношениях представители оператора пассажирского терминала необоснованно отождествляют себя либо с оператором автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, либо с заказчиком таких перевозок. Проблема усугубляется сложившейся в регионах практикой назначения местными исполнительными и распорядительными органами (заказчиками перевозок) в качестве операторов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении все тех же автомобильных перевозчиков государственной формы собственности.

В-третьих, принятие местными исполнительными и распорядительными органами решений о наделении хозяйствующих субъектов (в частности, ОАО «Витебскоблавтотранс», «Миноблавтотранс» и др.) функциями оператора автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении создает неравные условия для перевозчиков-конкуренентов государственной и частной форм собственности.

В-четвертых, отсутствует единообразный подход в регионах и Минске как к определению содержания договора об оказании услуг на пассажирском терминале в целом, так и его непосредственного предмета – услуг, оказываемых оператором пассажирского терминала заказчику этих услуг (автомобильному перевозчику).

В-пятых, в законодательстве не решен вопрос о взаимоотношении оператора пассажирского терминала (автовокзала, автостанции) и пассажира. В соответствии с положениями Гражданского кодекса и законодательства об автомобильных перевозках договор перевозки пассажира считается заключенным с момента приобретения билета (за исключением городских перевозок). Реализацию билетов осуществляют пассажирские терминалы. Фактически, заключив договор перевозки с пассажиром, у оператора пассажирского терминала появляются определенные обязательства перед пассажиром, например возратить уплаченную стоимость проезда в случае отказа пассажира от поездки. При этом автовокзал сохраняет право на вознаграждение за предварительную продажу билетов и (или) бронирование места для проезда и доставку билета на дом (п. 56 Правил) и др. Поскольку в билете не указывается перевозчик, а маршрут одновременно могут обслуживать несколько перевозчиков, пассажир в случае возникновения спорной ситуации (например, отмены рейса, причинения вреда жизни и здоровью) должен иметь возможность обратиться не только к автомобильному перевозчику, но и к оператору пассажирского терминала.

Для эффективного функционирования рынка перевозок пассажиров в регулярном сообщении и обеспечения надлежащего качества и безопасности транспортной услуги необходимо:

провести четкое разграничение правового положения институтов заказчика, оператора автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, оператора пассажирского терминала, автомобильного перевозчика. В связи с этим необходимо выделить оператора пассажирского терминала из состава автомобильных перевозчиков государственной формы собственности и отказаться от практики назначения операторами автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении автомобильных перевозчиков государственной формы собственности;

правовым основанием деятельности оператора пассажирского терминала (автовокзала, автостанции) могло бы стать специальное положение или отдельная глава Правил. Содержащаяся в действующих Правилах гл. 12 «Порядок работы пассажирских терминалов» не решает имеющихся проблем, не позволяет определить правовое положение оператора пассажирского терминала и его права и обязанности по отношению к автомобильному перевозчику и пассажиру.

УДК 349.2

Ю.А. Буркун

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ТРУДА В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Правовое регулирование охраны труда в органах внутренних дел осуществляется на основании положений Конституции Республики Беларусь, Трудового кодекса Республики Беларусь, закона Республики Беларусь «Об охране труда» и приказа МВД Республики Беларусь от 20 сентября 2006 г. № 251, который утвердил и ввел в действие Положение о системе управления охраной труда в органах внутренних дел и внутренних войсках МВД Республики Беларусь (далее – Положение).

Система управления охраной труда (СУОТ) в ОВД должна организовываться и осуществляться исходя из круга лиц, которые проходят службу (работают) в ОВД. В ОВД такими лицами являются сотрудники (проходящие государственную службу в ОВД), государственные служащие (проходящие гражданскую государственную службу) и работники (работающие по трудовому договору (контракту)).

Основной целью работы по охране труда является обеспечение безопасности жизни и здоровья сотрудников (работников), создание здоровых и безопасных условий труда путем сведения к минимуму причин производственного травматизма и профессиональных заболеваний на производственных объектах и в организациях с учетом специфики деятельности ОВД.

В соответствии с п. 4 Положения СУОТ включает в себя организационные, технические, психологические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия. Вместе с тем согласно ст. 1 закона Республики Беларусь «Об охране труда» охрана труда – это не только комплекс вышеуказанных мероприятий, но и выделяемых для этого соответствующих средств. По нашему мнению, комплекс проводимых мероприятий без средств в полной мере обеспечить жизнь и здоровье сотрудников (работников) в процессе их трудовой деятельности не может.

Исходя из вышеизложенного, предлагаем дополнить п. 4 Положения и изложить его в следующей редакции:

«Система управления охраной труда включает в себя организационные, технические, психологические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия и средства, направленные на обеспечение жизни и здоровья сотрудников (работников) в процессе их трудовой деятельности».

В п. 6 Положения указаны основные элементы СУОТ: политика организации в области охраны труда; обязанности, ответственность и полномочия лиц по вопросам охраны труда; планирование деятельности по охране труда; организация контроля и определение эффективности мероприятий; корректирующие и предупредительные действия, стимулирование деятельности в области охраны труда и ответственность за несоблюдение требований охраны труда; информирование и нормативно-правовое обеспечение по вопросам охраны труда.

Основной целью политики организации в сфере охраны труда в ОВД является создание здоровых и безопасных условий труда работников. Решение этой задачи осуществляется путем соблюдения требований по охране труда, содержащихся в актах законодательства Республики Беларусь, сфера применения которых распространяется на органы внутренних дел.