

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, регулирующей 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-