

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО: ПОНЯТИЕ И МЕСТО В СИСТЕМЕ ПРАВА

Статья посвящена определению понятия и места в системе права транспортного права. В белорусской науке данная проблема исследуется впервые. Отмечается дискуссионность, имеющая место в юридической литературе относительно понятия и места транспортного права в системе права, современные подходы к понятию отрасли права и критериям ее определения в теории права. На данной основе дается авторское обоснование концепции транспортного права как отрасли права.

По поводу понятия транспортного права и его места в системе права сложился ряд научных концепций. Встречаются идеи о том, что транспортное право представляет собой подотрасль гражданского или хозяйственного права, отрасль права, является отраслью или подотраслью законодательства, не занимая места в системе права, и некоторые другие.

Широкий спектр взглядов на понятие транспортного права обусловлен, в первую очередь, дискуссионностью вопроса о том, что представляет собой отрасль права, каковы критерии ее образования и определения в системе права. Анализ современных исследований, посвященных проблемам отраслеобразования, позволяет сделать выводы о том, что в настоящее время развивается концепция об отрасли права как правовой общности норм, обладающей признаками, свойствами, выделяющими ее среди иных норм и образований в системе права; в качестве распространенных критериев, используемых современными исследователями при идентификации отрасли права, отмечаются предмет и метод правового регулирования, принципы, функции, наличие понятийного аппарата, специальных юридических конструкций, цель правового регулирования, заинтересованность государства и общества в самостоятельном нормировании общественных отношений, источники права.

Полагаем, что транспортное право является отраслью права в виду следующих факторов, выражающих ее основные особенности в системе права.

1. Предмет правового регулирования составляют общественные связи, образующиеся и развивающиеся в сфере осуществления транспортной деятельности: 1) по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, внутренним водным, городским электрическим транспортом, метро, а также по оказанию транспортно-экспедиционных и иных, связанных с перевозкой транспортных работ и услуг; 2) по обеспечению материально-технического обеспечения транспортной деятельности, установлению правового режима и реализации вещных полномочий в отношении объектов транспортной деятельности; 3) по определению правового статуса субъектов транспортной деятельности; 4) по обеспечению транспортной безопасности, а также ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, оказанию помощи (спасанию) в случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью физических лиц, имуществу, окружающей среде; 5) по государственному регулированию и

управлению транспортной деятельностью, контролю и надзору за ее осуществлением; 6) трудовые отношения работников отдельных видов транспорта, а также непосредственно связанных с обеспечением безопасности транспортной деятельности; 7) по защите прав и законных интересов субъектов транспортной деятельности, в том числе посредством применения мер юридической ответственности, в судебной и иных формах защиты; 8) иные общественные отношения, связанные с осуществлением транспортной деятельности (строительство объектов транспортной инфраструктуры и др.).

По своей правовой природе общественные отношения, составляющие предмет транспортного права, регулируются нормами конституционного, гражданского, административного, трудового, земельного, экологического, финансового, цивилистического процессуального права. Вместе с тем, данным отношениям свойственно предметное единство, – все они возникают в сфере осуществления транспортной деятельности.

2. Транспортное право в своем правовом воздействии на общественные отношения использует все основные приемы: позитивного обязывания, дозволения, запрета, поощрения, рекомендаций. Являясь комплексным нормативным образованием, в своем воздействии на общественные отношения оно сочетает диспозитивное и императивное регулирование. Правовое нормирование главной функции транспорта – осуществления перевозок – основывается на дозволительных началах с характерной для них диспозитивностью; государственное регулирование, контроль и надзор в сфере транспортной деятельности основываются на разрешительном регулировании с присущей ему императивностью.

Своеобразие метода белорусской отрасли транспортного права проявляется в следующих чертах:

1) сочетание централизованного и децентрализованного правового регулирования транспортной деятельности. Централизованное правовое регулирование осуществляется государством на уровнях принятия законов и подзаконных актов. Децентрализованное правовое регулирование выражается в возможности заключения коллективных соглашений с работниками, соглашений о государственно-частном партнерстве и др.;

2) единство и дифференциация правового регулирования. Единство правового регулирования проявляется в установлении и действии общих норм права, распространяющихся на общественные отношения, существующие на всех видах транспорта. Дифференциация состоит в создании и активности правовых положений, регулирующих общественные отношения на отдельных видах транспорта;

3) субъекты транспортного права и их правовое положение. Основными субъектами транспортного права являются: производители транспортных работ и услуг, их работники, пользователи транспортных работ и услуг, владельцы объектов транспортной инфраструктуры, органы государственной власти, осуществляющие исполнительно-распорядительную деятельность, контроль и надзор в сфере транспортной деятельности. Особенности правового положения субъектов обусловлены природой отношений, в которые они вступают для

удовлетворения потребностей. В организационных и имущественных отношениях, регулируемых гражданским правом, отношения между субъектами строятся на основе равенства, в отношениях государственного управления, контроля и надзора – на началах власти и подчинения, в трудовых, земельных, экологических, цивилистических процессуальных отношениях – на базе координации и субординации, в финансовых отношениях – на основе власти и подчинения;

4) основанием возникновения транспортных прав и обязанностей при реализации диспозитивной составляющей метода являются договоры, иные сделки, создание и приобретение имущества, акты государственных органов и органов местного управления и самоуправления, которые предусмотрены законодательством в качестве оснований возникновения гражданских прав и обязанностей и др. В случае реализации императивного элемента транспортно-правового метода транспортные отношения возникают на основании индивидуальных правовых актов;

5) государственное управление и регулирование транспортной деятельности, к основным функциям которого относятся: проведение государственной политики в области транспортной деятельности; реализация направлений и программ развития транспортной деятельности; обеспечение условий для развития рынка транспортных работ и услуг и др.;

6) специфический правовой режим труда работников, связанных непосредственно с движением транспортных средств и обеспечением безопасности транспортной деятельности;

7) договорной способ осуществления транспортных работ и услуг;

8) сочетание свободных и регулируемых цен за транспортные работы и услуги;

9) специфика ответственности за нарушение транспортных обязательств, заключающаяся в установлении ограниченной ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза, багажа в форме возмещения реального ущерба; штрафной неустойки за просрочку доставки груза;

10) специальный претензионный порядок урегулирования требований к перевозчику, возникающих из перевозок грузов, багажа; сокращенный срок исковой давности по притязаниям, возникающим из перевозок грузов.

3. На основе анализа национального транспортного законодательства, работ Н.Н. Артюшенко, [1, с. 36], А.И. Землина, [2, с. 48], В.Н. Гречухи [3, с. 20-21], Н.А. Духно и В.М. Корякина [4, с. 47], И.А. Стрельниковой [5, с. 111–115] и др., полагаем, что принципами транспортного права являются: 1) гармоничное сочетание публичных и частных интересов в правовом регулировании транспортной деятельности; 2) свободное передвижение пассажиров, перемещение грузов и багажа; 3) обеспечение доступности транспортной деятельности; 4) обеспечение безопасности транспортной деятельности; 5) обеспечение качества транспортной деятельности; 6) оперативная защита жизни, здоровья, имущества, а также окружающей среды в транспортной деятельности; 7) обеспечение интеграции белорусской транспортной системы в международную транспортную систему.

4. Транспортному праву свойственны специально-юридические функции: 1) регулирующие-статическая функция, выраженная в закреплении основных категорий и институтов транспортного права, принципов правового регулирования, субъектов транспортной деятельности, их основных прав и обязанностей и др.; 2) регулирующие-динамическая функция, состоящая в разработке направлений и программ развития транспортного комплекса, конкретизации прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности в форме договоров и пр.; 3) регулирующие-охранительная функция заключается в установлении мер ответственности, иных способов защиты прав в случае их нарушения, обеспечении движения прав и обязанностей в установленных формах защиты по определенным процессуальным правилам и др. Специфика регулятивного воздействия транспортного права состоит в том, что оно в значительной степени наполнено охранительными элементами, выходящими за пределы охранительной функции в ее классическом понимании, не связанными с нарушением или оспариванием прав или законных интересов, направленными на обеспечение транспортной безопасности. Через юридические функции реализуется социальное воздействие транспортного права. По мнению В.М. Корякина, оно осуществляется в политической, экономической, воспитательной, коммуникативной, информативной и некоторых других функциях права [4, с. 65]. К таким функциям, по нашему мнению, надлежит отнести собственно социальную (в узком понимании) и экологическую функции.

5. Функции транспортного права предопределены его целью, которую можно сформулировать как упорядочивание общественных отношений в сфере транспортной деятельности, направленное на обеспечение качественного функционирования транспортного комплекса, удовлетворение потребностей потребителей в транспортных услугах и работах, а также общества состоянием его функционирования. Заинтересованность государства в самостоятельном регулировании общественных отношений в сфере транспортной деятельности прослеживается, на наш взгляд, в аспектах: 1) экономическом, что обусловлено значимостью транспортной отрасли для национальной экономики, возможности удовлетворения ее посредством имущественных и иных потребностей граждан, общества, государства, в то же время, – спецификой и сложностью общественных связей на транспорте; 2) в формально-правовом, что выражается в закреплении предписаний в правовых актах определенного вида и уровня: основополагающих Законе Республики Беларусь от 5 мая 1998 года № 140-З «Об основах транспортной деятельности» (в ред. от 17.06.2020 г.), содержащим общие правовые конструкции для всех видов транспорта: дефиниции основных терминов транспортного права, принципы правового регулирования транспортной деятельности, правоспособность субъектов транспортной деятельности, основы государственного регулирования и управления и др., Гражданском кодексе Республики Беларусь, устанавливающим общие положения о перевозке и транспортной экспедиции. На каждом виде транспорта принят специальный законодательный акт, закладывающий фундамент правового регулирования общественных отношений на данном виде транспорта, положения которого находят свое развитие в иных специальных нормативных

правовых актах подзаконного уровня. Уровень принятия, содержание и количество нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения в сфере транспортной деятельности, свидетельствуют о приоритетной важности их правового нормирования, значительном объеме транспортного законодательства, весомости систематизированных правовых положений, регулирующих общественные отношения на отдельных видах транспорта, становлении и развитии общих правовых дефиниций, принципов и конструкций для всех видов транспорта.

6. Помимо общих конструкций, содержащихся в Законе «Об основах транспортной деятельности», Гражданском кодексе Республики Беларусь, в законодательстве, регулирующем общественные отношения на соответствующем виде транспорта, содержатся специальные юридические конструкции: договоры об оказании услуг диспетчера такси, на подачу и уборку вагонов, выполнение авиационных работ и пр., которые при потенциальной кодификации транспортного законодательства претендуют на место в Особенной части.

Полагаем, что транспортное право образует совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере транспортной деятельности, интегрированных по таким критериям как предмет, метод правового регулирования, принципы, общие понятийный аппарат и правовые конструкции и некоторым иным в отрасль права в системе права.

Список использованной литературы:

1. Артюшенко, Н.Н. Правовой инструментарий обеспечения перевозки железнодорожных грузов: современные подходы и перспективы / Н.Н. Артюшенко. – Минск : Белорус. гос. экон. Ун-т, 2018. – 324 с.
2. Транспортное право. Общая часть / С.В. Борисова [и др.] ; под ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. – М. : Юрид. ин-т МИИТа. – 2017. – 259 с.
3. Гречуха, В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2013. – 583 с.
4. Духно, Н.А. Теория транспортного права / Н.А. Духно, В.М. Корякин. – М. : Юрлитинформ, 2016. – 288 с.
5. Стрельникова, И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / И.А. Стрельникова ; Гос. ун-т управления. – М., 2009. – 32 с.

УДК 347.952 (476)

В.П. Скобелев

(Белорусский государственный университет)

ПРИНЯТИЕ ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫХ МЕР СУДЕБНЫМ ИСПОЛНИТЕЛЕМ: О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

В статье исследуются некоторые проблемы правового регулирования вопросов, касающихся принятия судебными исполнителями мер по обеспечению исполнения исполнительных документов. В частности, показано, что такое основание для отказа в принятии судебным исполнителем обеспечительных мер, как «причины, указанные взыскателем в ходатайстве о принятии мер по обеспечению исполнения исполнительного документа,