

Rodionova, L. M. Content and forms of the social function of the state in modern Russia / L. M. Rodionova // Bull. of the Moscow State University for Humanities. M. A. Sholokhov. History and political science. – 2012. – № 2. – P. 111–115.

3. Конституция Республики Беларусь 1994 года (с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24 нояб. 1996 г., 17 окт. 2004 г. и 27 фев. 2022 г.). – Минск : Национальный центр правовой информации Республики Беларусь, 2024. – 109 с.

4. Выдрин, И. В. Публично-частное партнерство как форма взаимодействия государства и общества / И. В. Выдрин // Современное право. – 2015. – № 8. – С. 5–16.

Vydrin, I. V. Public-private partnership as a form of interaction between the state and society / I. V. Vydrin // Modern law. – 2015. – № 8. – P. 5–16.

5. Айрапетян, М. С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства / М. С. Айрапетян // Государственная власть и местное самоуправление. – 2009. – № 2. – С. 35–42.

Airapetyan, M. S. Foreign experience in using public-private partnerships / M. S. Hayrapetyan // State power and local self-government. – 2009. – № 2. – P. 35–42.

6. О публично-частном партнерстве [Электронный ресурс] : Модельный закон СНГ, 28 дек. 2014 г. – Режим доступа: <http://www.parliament.am/library/modelayin%20orenqner/305.pdf>. – Дата доступа: 05.11.2023.

7. Публично-частное партнерство как социальный феномен и правовой институт: новый методологический подход к идентификации общественных отношений / Н. Л. Бондаренко [и др.] // Право.by. – № 6. – 2022. – С. 24–32.

Public-private partnership as a social phenomenon and legal institution: a new methodological approach to identifying public relations / N. L. Bondarenko [et al.] // Pravo.by. – № 6. – 2022. – P. 24–32.

8. Попондопуло, В. Ф. Модельный закон «О публично-частном партнерстве» для государств – участников СНГ: концепция и структура / В. Ф. Попондопуло // Вестн. Института законодательства Республики Казахстан. – 2012. – № 4 (28). – С. 110–114.

Popondopulo, V. F. Model Law “On Public-Private Partnership” for the CIS member states: concept and structure / V. F. Popondopulo // Bull. of the Institute of Legislation of the Republic of Kazakhstan. – 2012. – № 4 (28). – P. 110–114.

Статья поступила в редакцию 04.12.2023.

УДК 349

T. Sigaeva
BSEU (Minsk)

TRANSPORT LAW METHOD

The article considers the ideas about the concept of the method of legal regulation, the specific features of the branch of law method. The positions of researchers regarding the features of the method of transport law are given. The methods of legal regulation in the field of transport activities and the features of relations between subjects are determined on the conceptual basis of the law

theory on the legal regulation method. Transport law, in its legal impact on social relations, uses all the basic techniques: positive obligation, permission, prohibition, and stimulation. Their features determine the combination of optional and imperative regulators. Legal regulation of the main function of transport – transportation – is based on permissible principles with their characteristic optionality; state regulation, control and supervision in the field of transport activities are based on permissive regulation with its inherent imperativeness. The author defines the specific features of the method of transport law.

Keywords: *transport law; method of legal regulation; branch of law method; transport law method; specific features of the method of transport law; methods of legal regulation; imperative method; optionality method; obligations; permissions.*

Т. А. Сигаева

*кандидат юридических наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

МЕТОД ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

В статье рассматриваются идеи о понятии метода правового регулирования, специфике метода отрасли права. Приводятся позиции исследователей относительно особенностей метода транспортного права. На концептуальной основе теории права о методе правового регулирования определяются способы правового регулирования в сфере транспортной деятельности и особенности связей между субъектами. Транспортное право в своем правовом воздействии на общественные отношения использует все основные приемы: позитивного обязывания, дозволения, запрета, поощрения. Их особенности обуславливают сочетание диспозитивного и императивного регуляторов. 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. Автором определяется специфика метода транспортного права.

Ключевые слова: *транспортное право; метод правового регулирования; метод отрасли права; метод транспортного права; специфика метода транспортного права; способы правового регулирования; императивный метод; диспозитивный метод; обязывание; дозволение.*

Введение. В юридической науке вопрос о сущности транспортного права является дискуссионным. 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.

Не ставя цель в настоящей статье привести анализ всех указанных выше концепций, отметим, 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. В целях проверки концепции о транспортном праве как отрасли права представляется необходимым определить в том числе его метод правового регулирования. В белорусской юридической науке данный вопрос не исследовался.

Основная часть. Транспортное право в своем правовом воздействии на общественные отношения использует все основные приемы: позитивного обязывания, дозволения, запрета, поощрения (ст. 21 ВК, абз. 5 ч. 1 ст. 2 КТМ), рекомендаций (п. 140 УЖТ). По мнению С. С. Алексеева, «запрещающий, обязывающий и дозволятельный способы регулирования определяют лишь групповые контуры отраслевых методов. Специфические правовые режимы, обеспечиваемые отраслями права, характеризуются не только тем, предоставлены ли субъектам правомочия на дозволятельные действия и какому – активному или пассивному – образу поведения должно следовать обязанное лицо... Самое важное – качество субъективных прав и обязанностей, особенности дозволений, обязывающих предписаний, запретов... здесь возможны два простейших приема регулирования: императивный и диспозитивный. Государство может регламентировать поведение участников общественных отношений либо непосредственно, сверху (императивное регулирование), либо опосредовано, с предоставлением субъектам так или иначе дозированной возможности самим определять условия своего поведения (диспозитивное регулирование)» [1, с. 178].

Транспортное право, являясь комплексным нормативным образованием, в своем воздействии на общественные отношения сочетает два отмеченных регулятора. С одной стороны, правовое нормирование главной функции транспорта – осуществления перевозок – основывается на дозволятельных началах с характерной для них диспозитивностью. С другой стороны, государственное регулирование, контроль и надзор в сфере транспортной деятельности основываются на разрешительном регулировании с присущей ему императивностью. Интересны идеи И. А. Стрельниковой о том, что поскольку имущественные отношения в предмете транспортного права являются определяющими, то диспозитивные начала представляют собой общее направление регламентации правового регулирования транспортной сферы [2, с. 89]; Н. А. Духно и В. М. Корякина о том, что метод транспортного права является преимущественно диспозитивным, что обусловлено переходом к рыночной экономике, с элементами императивности [3, с. 44, 46]. Указанные авторы, определяя доминантный регулятор, исходили из приоритета экономического содержания регулируемых отношений.

Приведенные выше подходы к определению метода отрасли права поддерживаются не всеми учеными. Классификация методов по характеру норм, как отмечает Д. Е. Петров, с одной стороны правильна и обладает определенной ценностью, но с другой стороны, недостаточна и выражает несколько упрощенный подход [4, л. 202]. Схожие идеи следуют из работ и некоторых иных ученых [1, с. 178; 5, л. 129]. Д. Е. Петров отмечает, что категория метода правового регулирования должна применяться для характеристики регулирующего воздействия на общественные отношения различных правовых образований (права в целом, отдельной отрасли, института, нормы) [4, л. 199–200]. Анализ соотношения дозволений, обязываний и запретов в любой их комбинации не может охарактеризовать отраслевой метод правового регулирования, он может быть применим лишь для характеристики метода правового регулирования норм или институтов права [4, л. 206–207]. Несмотря на отсутствие единого мнения о том, что представляет собой метод правового

регулирования отрасли, ученый со ссылкой на работу С. С. Алексеева отмечает, что достигнутое единство в понимании этого вопроса сводится к тому, что он выражает основные юридические особенности отрасли права. В этих особенностях отражается дифференциация правового регулирования [4, л. 214]. «...метод правового регулирования... фактически сводится к формальной стороне содержания юридической дисциплины – это действующее законодательство и соответствующие правоотношения...» – применительно к методу трудового права отмечает С. А. Соболев [6, с. 94]. Схожие идеи присутствуют в работах других ученых [7, с. 287].

Попытку выделить особенности метода российского транспортного права предприняла И. А. Стрельникова. К ним она относит: сочетание государственного контроля и надзора за деятельностью транспорта с договорным характером предоставления транспортных услуг и работ; обеспечение свободного недискриминационного доступа клиентов к получению транспортных услуг и работ; тарифную систему регулирования экономических взаимоотношений транспортных организаций и клиентов; специфический характер ответственности субъектов транспортной деятельности, реализующих одну из базовых функций транспорта – перевозку груза, за нарушение своих обязательств; наличие в ряде случаев обязательного претензионного порядка урегулирования споров; особый правовой статус ряда субъектов транспортной деятельности [2, с. 92–106].

На наш взгляд, своеобразие метода белорусского транспортного права более обширно и 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 (конституции, транспортных кодексов и иных законов, правил перевозок грузов и других подзаконных актов). Децентрализованное правовое регулирование выражается в возможности заключения генеральных, отраслевых тарифных соглашений, коллективных соглашений с работниками, соглашений о государственно-частном партнерстве, а также заключения индивидуальных договоров (перевозки грузов, пассажиров, багажа 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 (терминология, принципы осуществления транспортной деятельности, основные права и обязанности производителей и потребителей транспортных работ и услуг и др.). Дифференциация состоит в создании и активности правовых положений, регулирующих общественные отношения на отдельных видах транспорта (права и обязанности перевозчика и пассажира по договору автомобильной перевозки пассажира, права и обязанности перевозчика и пассажира по договору перевозки пассажира внутренним водным транспортом и др.).

3. Субъекты транспортного права и их правовое положение. Основными субъектами транспортного права являются: производители транспортных работ и услуг – транспортные организации и занятые в ней индивидуальные предприниматели (перевозчики, операторы автомобильных перевозок пассажиров, операторы такси, диспетчеры такси, эксплуатанты воздушного судна, экспедиторы и пр.); их работники (авиационный персонал, командиры и члены экипажей, командный состав судна и судовая команда и др.); пользователи транспортных работ и услуг (грузовладельцы, пассажиры и др.); владельцы объектов транспортной

инфраструктуры (автомобильных дорог, мостов, баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, пассажирских терминалов, операторы вагонов, контейнеров и пр.); органы государственной власти, осуществляющие исполнительно-распорядительную деятельность, контроль и надзор в сфере транспортной деятельности (Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, транспортные инспекции и др.). Особенности правового положения субъектов обусловлены природой общественных отношений, в которые они вступают для удовлетворения тех или иных 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 (строительство железнодорожных путей и пр.), акты государственных органов и органов местного управления и самоуправления, которые предусмотрены законодательством в качестве оснований возникновения гражданских прав и обязанностей (регистрация права собственности, лицензирование и пр.), деликты и др. В случае реализации императивного элемента транспортно-правового метода транспортные отношения возникают на основании индивидуальных правовых актов (решение органа по безопасности судоходства о запрете движения судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания и плавучих объектов в случае угрозы безопасности судоходства и др.).

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; регистрация транспортных средств; оценка соответствия техническим требованиям объектов транспортной деятельности, транспортных работ и услуг; реализация тарифной политики, льгот в отношении платы за транспортные работы и услуги; контроль за состоянием объектов и безопасностью, соблюдением законодательства в области транспортной деятельности.

6. Специфический правовой режим труда работников, связанных непосредственно с движением транспортных средств и обеспечением безопасности транспортной деятельности, заключающийся в особых требованиях к уровню профессиональной подготовки, состоянию здоровья, рабочему времени и времени отдыха, дисциплине, в запрете на забастовки в соответствующих случаях.

7. Договорной способ осуществления транспортных работ и услуг, к которому относятся договоры перевозки грузов, пассажиров и багажа, буксировки, организации перевозок грузов, пассажиров, буксировок, фрахтования, транспортной экспедиции, о спасании, подаче и уборке вагонов и др.

8. Сочетание свободных и регулируемых цен за транспортные работы и услуги. По общему правилу, плата за перевозку грузов, пассажиров, багажа, услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции, а также выполнение иных транспортных работ и оказание иных транспортных услуг определяется соглашением сторон. В случаях, предусмотренных законодательством, плата определяется на основании тарифов, устанавливаемых в порядке, предусмотренном

законодательством. Для отдельных категорий физических лиц законодательными актами могут устанавливаться льготы по оплате за транспортные работы и услуги. Законодательством тарифы установлены на перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования, на городские перевозки пассажиров и ручной клади всеми видами транспорта (за исключением железнодорожного), на пригородные перевозки пассажиров, багажа и ручной клади в регулярном сообщении и др.

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 [8, с. 84]; сокращенный срок исковой давности по притязаниям, возникающим из перевозок грузов.

Заключение. Транспортное право в своем правовом воздействии на общественные отношения использует все основные приемы: позитивного обязывания, дозволения, запрета, поощрения. Особенности данных приемов обуславливают сочетание диспозитивного и императивного регуляторов: 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. В русле концепции об отрасли права как правовой общности норм, обладающей признаками, свойствами, выделяющими ее среди иных норм и образований в системе права, своеобразие метода транспортного права согласуется с подходом к транспортному праву как отрасли права.

Источники

1. Алексеев, С. С. Структура советского права / С. С. Алексеев. — М. : Юрид. лит., 1975. — 263 с.

Alekseev, S. S. Structure of Soviet Law / S. S. Alekseev. — M. : Legal. Lit., 1975. — 263 p.

2. 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. — 65 с.

Strelnikova, I. A. The Concept and Place of Transport Law in the Russian Legal System : Abstract. Thesis of the Cand. of Legal Sciences : 12.00.03 / I. A. Strelnikova ; State Univ. of Management. — M., 2009. — 65 p.

3. Духно, Н. А. Теория транспортного права / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юрлитинформ, 2016. — 288 с.

Dukhno, N. A. Theory of Transport Law / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — M. : Yurlitinform, 2016. — 288 p.

4. Петров, Д. Е. Дифференциация и интеграция структурных образований системы российского права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Д. Е. Петров ; Саратов. гос. юрид. акад. — Саратов, 2015. — 505 л.

Petrov, D. E. Differentiation and Integration of Structural Formations of the Russian Legal System: Thesis of the Doctor of Legal Sciences : 12.00.01 / D. E. Petrov ; Saratov. State Legal Acad. — Saratov, 2015. — 505 sh.

5. Головина, А. А. Критерии образования самостоятельных отраслей в системе российского права : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / А. А. Головина ; Моск. гос. юрид. акад. им. О. Е. Кутафина. – М., 2012. – 195 л.

Golovina, A. A. Criteria for the Formation of Independent Branches in the System of Russian law : Thesis of the Cand. of Legal Sciences : 12.00.01 / A. A. Golovina ; Moscow State Legal Acad. named after O. E. Kutafin. – M., 2012. – 195 sh.

6. Соболев, С. А. Метод трудового права и методология права: вопросы теории, истории [Электронный ресурс] / С. А. Соболев // Рос. ежегодник трудового права. – 2006. – № 1. – С. 85–98. – Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_16330334_29225747.pdf. – Дата доступа: 08.09.2023.

Sobolev, S. A. Method of Labour Law and Methodology of Law: Issues of Theory and History [Electronic resource] / S. A. Sobolev // Russian Yearbook of Labour Law. – 2006. – № 1. – P. 85–98. – Mode of access: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_16330334_29225747.pdf. – Date of access: 09.08.2023.

7. Вишневский, А. Ф. Общая теория государства и права / А. Ф. Вишневский, Н. А. Горбатов, В. А. Кучинский. – М. : Амалфея, 2004. – 688 с.

Vishnevsky, A. F. General Theory of State and Law / A. F. Vishnevsky, N. A. Gorbatok, V. A. Kuchinsky. – Minsk : Amalfeya, 2004. – 688 p.

8. Сигаева, Т. А. Внесудебные формы защиты прав участников перевозок грузов железнодорожным транспортом / Т. А. Сигаева // Вестн. Белорус. гос. экон. ун-та. – 2022. – № 2. – С. 79–84.

Sigaeva, T. A. Extrajudicial Forms of Protection of the Rights of the Parties in the Transportation of Goods by Rail / T. A. Sigaeva // Bull. of the Belarusian State Economic Univ. – 2022. – № 2. – P. 79–84.

Статья поступила в редакцию 02.11.2023.

УДК 347.93

T. Taranova
BSEU (Minsk)

CONCRETIZATION OF THE PRINCIPLE OF CORRELATION OF THE VOLUME OF THE RECOVERER'S CLAIMS AND ENFORCEMENT MEASURES IN THE ENFORCEMENT PROCEEDINGS

The article deals with insufficiently developed issues in the legal literature on the principle of the correlation of the volume of the recoverer's claims and enforcement measures. It is argued that this principle is one of the main provisions of enforcement proceedings, the implementation of which contributes to ensuring the correctness and fairness of the execution of the enforcement document. On the basis of the principle of the correlation of the volume of the recoverer's claims and enforcement measures, the enforcement agencies for restoration the violated rights and legitimate interests of citizens and organizations, for the protection of the interests of the state, as well as for correct, complete and timely execution of enforcement documents, apply the enforcement measures established by law within the scope of the recoverer's claims and expenses related with the execution of the enforcement document. It is concluded that the collection of compulsory collection from the debtor is not covered by the principle of correlation of the volume of the recoverer's claims and enforcement measures.