

падыход надаваў Дэкларацыі, да і самой ідэі дзяржаўнасці, гістарычны падмурак.

Пасля вострага абмеркавання Дэкларацыя аб дзяржаўным суверэнітэце БССР была ўрачыста прынята Вярхоўным Саветам БССР 27 ліпеня 1990 г.

У Дэкларацыі абвяшчалася, што Беларусь — «суверэнная дзяржава, якая ўсталявана на аснове ажыццяўлення беларускай нацыяй яе неад’емнага права на самавызначэнне, дзяржаўнасці беларускай мовы, вяршэнства народу ў вызначэнні свайго лёсу» (арт. 1).

Вышэйшай мэтай суверэнітэту прызнавалася забеспячэнне свабоднага развіцця і добрабыту грамадзян рэспублікі.

Посьбітам суверэнітэту краіны і адзінай крыніцай дзяржаўнай улады абвяшчаўся беларускі народ.

Як і любая іншая суверэнная дзяржава, Рэспубліка Беларусь згодна з Дэкларацыяй мае свой герб, сцяг і гімн.

Дэкларацыя ўтрымлівала прававыя палажэнні па асноўных напрамках жыцця суверэннай Беларусі: уласнасць на тэрыторыю, арганізацыю свайёй фінансавай сістэмы, ваеннага будаўніцтва, юрыспрудэнцыі, адукацыі, вырашэнне пытанняў культуры і духоўнага развіцця беларускай нацыі і іншых нацыянальных супольнасцяў краіны і г.д.

Неабходна звярнуць увагу, што абвяшчэнне суверэнітэту не было накіравана на разрыв шматбаковых сувязяў з іншымі рэспублікамі. Наадварот, у канцы 1990 г. і пачатку 1991 г. былі падпісаны дагаворы аб супрацоўніцтве Беларусі ў розных сферах з Расіяй, Украінай і Казахстанам. Перазаклучэнне дагавораў паміж рэспублікамі сведчыла аб усюдным юрыдычным прызнанні ўрадамі ўжо сувярэнных краін нядзейснасці саюзнага дагавора 1922 г.

Важнасць гэтага дакумента разумела падаўляючая большасць дэпутатаў тагачаснага Вярхоўнага Савета краіны, калі ў верасні 1991 г. прыняла рашэнне аб увядзенні агульнадзяржаўнага свята Рэспублікі Беларусь — Дня Незалежнасці — 27 ліпеня.

*Н.И. Лецинская*

МИУ (Минск)

## **ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

В отечественной юридической науке основы правового института пассажирского транспорта общего пользования были заложены еще в дореволюционный период. Все признаки транспорта общего пользования — его общедоступность и общедоступность информации о его деятельности, регулярность движения, наличие фиксированных тари-

фов — закреплялись в положениях Общего Устава российских железных дорог, принятого в 1885 г. Правящий Сенат Российской империи в комментарии к ст. 17 Общего Устава российских железных дорог («Перевозка пассажиров») отметил, что заключение договора перевозки пассажира подтверждается выдачей билета. Тем самым законодательный орган закрепил договорной характер перевозки пассажира транспортом общего пользования.

В 1913 г. на рассмотрение в Государственную думу был внесен проект Гражданского уложения. В нем предлагалось выделить отношения перевозки в отдельный вид договора, а также впервые в отечественном законодательстве в качестве особого вида договора перевозки был закреплен договор, заключаемый с общественным возчиком. Пользуясь разрешением правительства, а иногда и особыми преимуществами, общественные возчики не могли действовать исключительно в своих интересах, но обязаны были соотноситься с общественной пользой. Таким образом закреплялся публичный характер договора перевозки.

Таким образом, институт пассажирского транспорта общего пользования был сформирован в юридической науке еще в дореволюционный период.

Послереволюционный период (20–60 гг. XX в.) характеризуется коренным изменением основ и принципов гражданского законодательства. Новый политический строй основывался на административной системе, хозяйственные отношения контролировались органами государственной власти и управления. Работа всех видов транспорта по всей стране регулировалась приказами народных комиссаров соответствующего уровня или локальными актами железных дорог, пароходств, автотранспортных предприятий и предприятий электрического транспорта. В течение большей части советского периода нормы о договоре перевозки отсутствовали в кодифицированных актах гражданского законодательства. Только в Основах гражданского законодательства СССР и союзных республик 1961 г. появилась отдельная глава, посвященная договору перевозки. В Основах гражданского законодательства СССР и союзных республик, а также в Гражданском кодексе БССР 1964 г. было определение договора перевозки пассажиров, однако не было статей, посвященных транспорту общего пользования. Устав автомобильного транспорта БССР относил к автомобильному транспорту общего пользования автотранспортные предприятия и организации Министерства автомобильного транспорта БССР.

Гражданский кодекс Республики Беларусь 1998 г. впервые на законодательном уровне закрепил понятие договора перевозки транспортом общего пользования (ст. 743) и вернул дореволюционное понятие публичного договора в пассажирские перевозки. В соответствии с современным законодательством перевозка признается перевозкой транспортом общего пользования, если из законодательных актов или выданного этому перевозчику специального разрешения (лицензии) вытекает, что этот перевозчик обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров

и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (ст. 396).

Структура транспортного законодательства не изменилась. Оно по-прежнему состоит из уставов и кодексов различных видов транспорта, в каждом из которых дублируется определение транспорта общего пользования, приведенное в ст. 743 Гражданского кодекса.

*И.Г. Линник*

Военная академия Республики Беларусь (Минск)

### **О НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ИДЕОЛОГИИ ВО ВНУТРЕННИХ ВОЙСКАХ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

В последнее время ситуация в мире изменилась в сторону расширения функций глобальных и региональных международных организаций. Наряду с этим объективным процессом более расплывчатыми стали понятия: политико-правовая мысль, идеи государственности и т.д.

В Конституции Республики Беларусь закреплено, что Беларусь — унитарное демократическое социальное правовое государство, одним из основополагающих признаков которого является надежная защита прав и свобод человека, а именно вокруг этого сейчас больше всего различного рода спекуляций. Учитывая данные обстоятельства, следует отметить, что правоохранительные органы, в том числе и внутренние войска Министерства внутренних дел Республики Беларусь (далее — внутренние войска), становятся основным гарантом прав и свобод граждан, элементом, способствующим правильному формированию политико-правовой мысли.

Одним из элементов конституционных обязанностей государственных органов и должностных лиц является участие в формировании у граждан страны правильных идей и взглядов. В соответствии с требованиями Закона Республики Беларусь «О внутренних войсках Министерства внутренних дел Республики Беларусь» военнослужащие внутренних войск в целях выполнения возложенных на внутренние войска задач обязаны участвовать в охране общественного порядка, конституционного строя безопасности и суверенитета Республики Беларусь. Правопорядок — это организованность и устойчивость системы государственной власти и государственного управления, антипод хаосу, анархии, неорганизованности.

Сильное государство — это правовое государство, опирающееся на право, на закон, несовместимое с насилием и произволом. Такая пози-