

Система платного общественного достояния в настоящее время нацелена не только на поощрение творческой деятельности, но и обеспечение культурного развития общества, признание и гарантирование "культурных прав", как прав человека. Поступления от использования произведений, ставших платным общественным достоянием, часто рассматриваются как естественный и правомерный источник финансирования культуры, позволяющий за счет установления платности пользования объектами культуры обеспечивать доступность этих объектов для всех членов общества. Исходя из указанных целей, представляется необходимым за счет собранных средств осуществлять финансирование как отдельных видов деятельности, специальных целевых программ, так и конкретных организаций (творческих союзов, библиотек, музеев, школ и т.д.).

Подобная система имеет, по крайней мере, два преимущества. Во-первых, оказывается невыгодным использовать "неохраняемые" произведения, в результате стимулируется создание и использование произведений "охраняемых". Во-вторых, появляется заинтересованность широкого круга юридических и физических лиц, конкретных органов государственной власти в соблюдении авторских и смежных прав, в поддержке обществ, управляющих исключительными имущественными правами, в полном и своевременном сборе отчислений за использование произведений, перешедших в общественное достояние, а следовательно, и сборе вознаграждения правообладателям, в постепенном распространении такой системы на все виды произведений и все способы их коммерческого использования.

Н.Н. Артюшенко

ЧИУиП, Минск

О СИСТЕМНО-ПРАВОВОМ СТАТУСЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ

Приоритетная роль транспортной отрасли в социально-экономической жизни государства немыслима без ее дальнейшего развития и совершенствования. Транспорт требует к себе особого внимания в сфере правового регулирования и систематизации нормативных актов, обеспечивающих надежное выполнение транспортных работ и услуг. Для Республики Беларусь это актуально.

Во-первых, находясь на перекрестке основных автомобильных, воздушных и железнодорожных потоков с Запада на Восток и с Юга на Север, Беларусь занимает доминантное положение в сфере

транспортного обслуживания, так как отвечает наиболее экономичным и безопасным перевозкам.

Во-вторых, интеграционные процессы стран СНГ позволили восстановить единый транспортный коридор на постсоветском пространстве, где Беларуси отводится роль основного посредника, что возлагает на нее ответственность за качество и надежность функционирования путей сообщения.

Однако в реализации транспортных правоотношений имеется немало проблем, связанных, прежде всего, с таможенными противоречиями, расчетными трудностями, конфликтами в обеспечении общественной безопасности на дорогах. Во многом этому способствует наличие различных, самостоятельных законодательных и ведомственных актов в Беларуси и сопредельных государствах. Электику в транспортные правоотношения вносят разночтения в системе права и иерархии нормативных актов.

Прежде всего, определим, к какой отрасли (подотрасли) или институту права относится транспортное право. Исходя из общего понимания, что отрасль права есть совокупность обособленных юридических норм, регулирующих определенный род общественных отношений, либо это отрасль законодательства, которая регулирует комплекс взаимосвязанных разнородных общественных отношений, транспортное право вполне обоснованно претендует по меньшей мере на отрасль права, по большей — на подотрасль гражданского законодательства. Однако в структуре национального законодательства транспортное право не является ни отраслью, ни подотраслью, что вынуждает ссылаться на нормы гражданского права, которые носят общий характер и содержат в Гражданском кодексе лишь положения о договоре перевозки и транспортной экспедиции. По утверждению А.Б. Венгерова, право — это тот логический уровень, который может существовать только в неразрывной связи родовых отношений, очищая от частных, выделяя и закрепляя закономерности государственно-правового развития общества. В нашем случае транспортные правоотношения носят ярко выраженный самостоятельный род общественных отношений, что требует дополнения перечня отраслей права Республики Беларусь новой отраслью с вытекающими отсюда организационными последствиями.

Утверждение, что механизм правотворчества, который в максимальной степени предусматривает соединение правовых теоретических конструкций, политико-правовое содержание принимаемых решений, должен облекаться в соответствующие правовые формы, точно определяет подход к легитимности и юридической значимости нормативных актов. Однако, если воздушные и водные пе-

ревозки в Республике Беларусь регулируются самостоятельными кодексами, то автомобильные и железнодорожные — уставами, которые по своему и смысловому значению, и иерархическому положению относятся к локальным актам. Более того, в гражданском праве, определяющем основу транспортных правоотношений, уставы вообще относятся к учредительным документам юридических лиц. В этих условиях такое разнотечение вносит диссонанс в правоотношения вообще, а в сферу транспортного правового регулирования — алогичность в преимуществе применения юридических актов. Учитывая курс национального законодательства на кодификацию различных сфер общественных отношений, необходима подготовка и принятие единого Транспортного кодекса.

Принимая во внимание, что транспортная отрасль в Республике Беларусь является высокодоходным источником бюджета страны, перспективной для внешнеэкономической деятельности, складываются благоприятные условия для придания белорусским дорогам международного статуса.

В.Ф. Байнев, Н.И. Лис, О.В. Мякинник

БГУ, Министерство образования Республики Беларусь, Минск

КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОБ ОБРАЗОВАНИИ КАК ОСНОВА ЗАКОНОТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ

В условиях формирования постиндустриальной, основанной на знаниях и интеллекте экономики национальная система образования выступает в качестве важнейшего гаранта стабильности, основы экономического развития общества, источника роста интеллектуального, культурного и духовно-нравственного потенциала нации.

В соответствии со Стратегией устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2020 г. и Концепцией социально-экономического развития Республики Беларусь на период 2006—2010 гг. образование является одним из важнейших приоритетов государственной политики. С учетом этого в рамках реализации Концепции совершенствования законодательства Республики Беларусь, одобренной Указом Президента Республики Беларусь от 10.04.2002 г. № 205, в стране ведется активная работа по законодательному обеспечению комплексного развития всех звеньев системы образования. Приняты Законы Республики Беларусь “Об образовании”, “О профессионально-техническом образовании”, “Об образовании лиц с особенностями психофизического развития (спе-