

Белорусский национальный технический университет
Факультет Технологий управления и гуманитаризации
Кафедра «Экономика и право»

СОГЛАСОВАНО
Заведующий кафедрой
_____ С.Ю. Солодовников
_____ 20__ г.

СОГЛАСОВАНО
Декан факультета
_____ Г.М. Бровка
_____ 20__ г.

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ПО
УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ**

ПРАВО И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НА ТРАНСПОРТЕ

для студентов специальностей 1-44 01 01 «Организация перевозок и управление на автомобильном и городском транспорте» и 1-44 01 02 «Организация дорожного движения»

Составитель:
Хотько Ольга Александровна, к.ю.н., доцент

Рассмотрено и утверждено
на заседании Совета ФТУГ
протокол № 7

« 25 » 04 2016 г.

Перечень материалов

Программа дисциплины, тексты лекций, контрольные вопросы, список нормативных правовых актов и литературы.

Пояснительная записка

Цели данного ЭУМК – повышение эффективности организации учебного процесса с использованием дистанционных технологий; представление возможности студентам заниматься самообразованием, пользуясь комплектом учебно-методических материалов по курсу «Право и законодательство на транспорте».

ЭУМК содержит четыре раздела: программный, теоретический, контроля знаний и информационно-справочный.

В программном разделе находится программа курса «Право и законодательство на транспорте».

В теоретическом разделе представлен лекционный материал в соответствии с основными разделами и темами учебной программы.

Раздел контроля знаний включает контрольные вопросы.

В информационно-справочном разделе содержится список нормативных правовых актов и литературы.

ЭУМК содержит перекрестные и гиперссылки, позволяющие оперативно найти необходимый материал, перейти к нужной теме.

СОДЕРЖАНИЕ

1. **ПРОГРАММНЫЙ РАЗДЕЛ**
2. **ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ**
3. **РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ**
4. **ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ**

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт как важнейшая составная часть экономики обеспечивает ее единство и целостность. Развитие транспорта и коммуникаций определяет безопасность и обороноспособность страны. Именно поэтому транспортная политика во всех развитых странах рассматривается в качестве составляющей общегосударственной стратегии, и транспорт находится под постоянным и достаточно жестким контролем государства. Более того, эффективно работающая и высоко интегрированная транспортная система считается решающим условием формирования внутреннего и внешнего товарных рынков. Вместе с тем необходимо учитывать, что транспорт зависит состояния экономики, инвестиционного климата в государстве, его валютной, налоговой, таможенной политики, но и от развития транспорта зависит преодоление кризиса в народном хозяйстве Беларуси.

Главной целью государственной транспортной политики является формирование высокоэффективной национальной транспортной системы, призванной обеспечить удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повышение их безопасности и качества, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта за счет инвестиционной активности, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутреннем и внешнем рынке транспортных работ и услуг. Осуществление государственной транспортной политики предусматривает реализацию закрепленных в Конституции Республики Беларусь прав граждан на свободное передвижение, обеспечение единого экономического пространства и перемещение товаров.

Транспорт всегда был и останется важнейшей составной частью экономики, фактором, обеспечивающим ее единство и целостность. Развитие транспорта и коммуникаций во многом определяет национальную безопасность страны, ее обороноспособность, решение социальных задач.

Дисциплина «Право и законодательство на транспорте», изучаемая студентами специальности 1-44 01 01 «Организация перевозок и управление на автомобильном и городском транспорте» и 1-44 01 02 «Организация дорожного движения», является одной из важнейших дисциплин при подготовке специалистов в области организации перевозок и управления на транспорте. Правовые знания – необходимое условие для успешной работы организации или индивидуального предпринимателя на рынке.

Предмет изучения дисциплины – правовые взаимоотношения между транспортными предприятиями и другими хозяйствующими субъектами в процессе доставки грузов, а также перевозки пассажиров и багажа.

Цель преподавания дисциплины – формирование у студентов системы надежных и профессиональных знаний и навыков в части правового регулирования при перевозке грузов и пассажиров различными видами транспорта.

Основными задачами дисциплины являются: изучить правовые нормы, регулирующие отношения и определяющие ответственность при перевозке пассажиров, багажа, грузов автомобильным транспортом, научиться рассматривать и решать вопросы, связанные с нарушениями положений нормативных правовых актов и договоров перевозки, обеспечением сохранности перевозимых грузов, предъявлением и рассмотрением претензий.

В ЭУМК последовательно представлен материал для изучения источников правового регулирования транспортной деятельности, содержания транспортных правоотношений, организации и управления транспортной деятельностью, взаимодействия транспортных предприятий, договорных отношений на транспорте, страхованию в этой сфере, законодательному регулированию перевозок, международному сотрудничеству.

Освоение дисциплины базируется на знаниях, приобретенных ранее студентами при изучении дисциплин: «Автомобильные перевозки грузов и пассажиров», «Административное и уголовное право» и др.

1. ПРОГРАММНЫЙ РАЗДЕЛ

Программа дисциплины

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

В настоящее время в условиях развития рыночных отношений широкое распространение получают перевозки различными видами транспорта, базирующиеся на договорных началах. Эффективное регулирование транспортной деятельности, целенаправленное влияние на процесс перевозок, установление гарантий строгого соблюдения сторонами обязательств являются важными элементами функционирования государства. При обеспечении транспортной политики специалистам требуются знания в области транспортных правоотношений и транспортной деятельности. Такие знания дает дисциплина «Право и законодательство на транспорте», в рамках которой предусмотрено изучение правовых основ транспортной деятельности, гарантий ее обеспечения, государственного регулирования и управления в данной сфере отношений, правила осуществления перевозок. В настоящее время в республике действует весьма обширная база транспортного законодательства.

Основной целью курса «Право и законодательство на транспорте» является усвоение студентами правовых норм действующих актов законодательства в области транспортных правоотношений и транспортной деятельности, правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, регулируемого законодательством порядка перевозки различными видами транспорта, его организацию и осуществление.

Достижение вышеопределенной цели осуществляется посредством реализации следующих задач:

- выработка умения систематизировать и обобщать факты и события, отражающие ситуацию в сфере транспортной политики в Республике Беларусь; критически их оценивать;
- формирование и укрепление навыков овладения системой понятий права;
- изучение системы правовых источников в области транспортной деятельности и содержательной стороны конкретных нормативных правовых актов;
- ознакомление с механизмом государственного регулирования и управления транспортной деятельностью;
- формирование понятий и сущности отдельных видов перевозок, регламентируемых в нормативных правовых актах;
- анализ основ правового регулирования транспортных договоров.

Студент должен **знать**:

1) основные категории и понятия права, систему транспортного законодательства;

2) основы законодательства в сфере транспортной деятельности в Республике Беларусь;

2) принципы транспортной деятельности, сущность и содержание транспортной деятельности в Республике Беларусь;

3) основные задачи и функции государственного регулирования и управления транспортной деятельности;

3) понятие и виды транспортных договоров по законодательству Республики Беларусь;

4) перечень административных правонарушений и составы преступлений, предусмотренных законодательством Республики Беларусь.

Студент должен **уметь**:

1) применять сравнительно-правой подход при характеристике закономерностей и особенностей правового регулирования транспортных правоотношений;

2) определять сущностные характеристики понятий и категорий транспортных правоотношений;

3) анализировать содержание и структуру норм и правоотношений в сфере транспортной деятельности;

4) характеризовать состояние и тенденции развития транспортного законодательства;

5) использовать знания в профессиональной деятельности.

Курс «Право и законодательство на транспорте» связан с общей теорией права, административным правом, гражданским правом, экологическим правом, уголовным правом и другими науками.

Овладению студентами знаниями по данному курсу призваны аудиторные занятия (34 часа – лекции, 16 часов – практические занятия), дискуссии.

ПРИМЕРНЫЙ ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

№	Название темы	Кол-во часов	
		Лекц.	Сем. зан.
<i>ОБЩАЯ ЧАСТЬ</i>			
1.	Понятие права. Законодательство, обеспечивающее транспортную деятельность.	4	2
2.	Сущность и особенности транспортных правоотношений	2	-
3	Транспортные организации	2	2

4	Государственное регулирование и управление транспортной деятельностью в Республике Беларусь	2	2
5.	Правовое обеспечение транспортной безопасности.	2	2
6.	Ответственность за нарушение транспортного законодательства	2	2
7.	Транспортные договоры	4	2
<i>ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ</i>			
8.	Перевозки автомобильным транспортом	4	1
9.	Перевозки железнодорожным транспортом	2	-
10.	Перевозки воздушным транспортом	2	1
11.	Перевозки морским и внутренним водным транспортом	2	1
12.	Перевозки городским электрическим транспортом.	2	-
<i>СПЕЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ</i>			
13.	Правовое регулирование международных перевозок	4	1
Всего часов:		34	16
		68	

СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Тема 1. ПОНЯТИЕ ПРАВА. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЕ ТРАНСПОРТНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

Транспортная система Республики Беларусь. Транспорт, виды транспорта и его роль в экономике страны. Виды транспортных коммуникаций. Классификация перевозок. Транспортная политика.

Понятие права и правоприменительной деятельности. Понятие источников права, их система. Классификация и характеристика основных источников, регулирующих транспортную деятельность. Особенности национального и международного законодательства. Действие транспортного законодательства во времени, в пространстве и по кругу лиц.

Тема 2. СУЩНОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ

Понятие, признаки и особенности транспортных правоотношений. Понятие структуры транспортных правоотношений. Характеристика

транспортных правоотношений. Юридические факты и юридические составы в транспортных правоотношениях. Субъекты, объекты и содержание транспортных правоотношений. Правовой статус физических лиц как субъектов транспортных правоотношений. Права и обязанности производителей и потребителей транспортных услуг. Характеристика объектов транспортной деятельности.

Тема 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Понятие, признаки и виды юридических лиц. Порядок создания, реорганизации и прекращения деятельности юридических лиц. Организационно-правовые формы юридических лиц. Правовое положение организаций транспорта.

Тема 4. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Понятие и правовое регулирование транспортной деятельности в Республике Беларусь. Основные принципы осуществления транспортной деятельности.

Понятие и содержание государственного регулирования и управления транспортной деятельностью в Республике Беларусь. Система органов управления и регулирования транспортной деятельностью. Лицензирование деятельности на транспорте. Правовое регулирование дорожного хозяйства. Государственный контроль на транспорте.

Тема 5. ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Понятие транспортной безопасности. Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности. Правовое обеспечение безопасности дорожного движения. Законодательное регулирование безопасности отдельных видов транспорта. Экологические требования при осуществлении транспортной деятельности.

Тема 6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Понятие и виды ответственности. Административная ответственность за нарушение транспортного законодательства. Уголовная ответственность за нарушение транспортного законодательства. Дисциплинарная и

материальная ответственность. Гражданско-правовая ответственность. Разрешение споров в области транспортной деятельности.

Тема 7. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОГОВОРЫ

Понятие, признаки и классификация договоров. Содержание договора. Изменение и прекращение договора.

Система и виды транспортных договоров. Договоры об организации перевозки грузов, их классификация. Смешанные перевозки. Договор перевозки пассажиров и багажа. Договор фрахтования. Договор транспортной экспедиции. Ответственность по обязательствам, вытекающим из договора перевозки.

Договор страхования, его содержание, субъекты, его прекращение. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Страхование гражданской ответственности перевозчика.

ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ

Тема 8. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Понятие, правовое регулирование и принципы деятельности на автомобильном транспорте. Виды автомобильных перевозок. Государственное регулирование и управление на автомобильном транспорте. Лицензирование автомобильных перевозок. Автомобильные перевозки пассажиров и багажа.

Права и обязанности по договору автомобильных перевозок пассажиров. Автомобильные перевозки грузов. Товарно-транспортная накладная, ее значение. Ответственность, вытекающая из перевозки автомобильным транспортом.

Тема 9. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Правовые основы организации и управления железнодорожным транспортом. Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей. Договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов. Договор об оказании перевозок грузов железнодорожным транспортом. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом. Транспортная железнодорожная накладная. Договоры перевозки пассажиров и багажа

железнодорожным транспортом. Ответственность участников железнодорожных перевозок.

Тема 10. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Организационно-правовые основы управления гражданской авиации. Понятие воздушной перевозки. Понятие и виды воздушной перевозки груза. Заключение договоров об организации перевозок грузов воздушным транспортом. Договор воздушной перевозки грузов. Грузовая накладная, ее значение и порядок заполнения. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Воздушная перевозка пассажира и багажа. Ответственность, вытекающая из договора воздушной перевозки.

Тема 11. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ И ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Понятие и виды морской перевозки, договор об организации морских перевозок грузов. Заключение договора фрахтования судна (чартера). Составление коносамента. Договор морской перевозки груза. Морская перевозка пассажиров и багажа. Договор морской буксировки. Ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договоров морской перевозки груза, пассажира и багажа и договора морской буксировки.

Договор перевозки грузов внутренним водным транспортом. Накладная, ее значение, порядок заполнения. Квитанция о принятии груза, дорожная ведомость. Договор перевозки пассажира, багажа и почты внутренним водным транспортом. Договор буксировки плота и судна. Ответственность пароходств, грузополучателей, грузоотправителей, пассажиров.

Тема 12. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГОРОДСКИМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Понятие городского электрического транспорта и метрополитена. Нормативно-правовое обеспечение перевозок городским электрическим транспортом. Особенности перевозок городским электрическим транспортом.

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Тема 13. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Понятие и черты международной перевозки. Виды международных перевозок. Международные правовые акты, регламентирующие перевозки. Договор международной перевозки железнодорожным транспортом. Договор международной перевозки воздушным транспортом. Договор международной перевозки морским и речным транспортом.

2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Тема 1. ПОНЯТИЕ ПРАВА. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЕ ТРАНСПОРТНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

1.1 Понятие права. Роль и значение регулирования правовыми нормами транспортной деятельности.

Во всяком обществе в процессе производства материальных благ люди вступают друг с другом в определенные общественные отношения. Участвуют в общественных отношениях и коллективные образования: предприятия, организации, объединения, общества и др. Для того чтобы указанные отношения осуществлялись нормально, необходимо их урегулировать, т. е. установить порядок, согласованность поведения людей и организаций. Это относится и к деятельности транспорта.

Право – это система установленных государственными органами общеобязательных правил поведения.

Праву присущи следующие особенности:

- 1) это совокупность правовых норм или правил поведения. Норма права – это первичное звено системы права, неразрывно связанные с государством, реализуемые им и в любой ситуации рассчитаны на всех. Совокупность взаимосвязанных норм, регулирующих однородные общественные отношения, составляют отрасль права.
- 2) системность права – не только совокупность правил поведения, но и стройная их система;
- 3) обязательность этих правил для всех;
- 4) право выражает государственную волю.

Одним из основных специфических условий работы транспорта является то, что его основная производственная деятельность невозможна без совместных действий всех участников транспортного процесса:

- предприятий и организаций - грузоотправителей, обязанных подготовить груз к перевозке, обеспечить своевременную погрузку и сдать груз к перевозке транспортному предприятию или организации;

- транспортных предприятий и организаций - перевозчиков, обязанных выделить транспортные средства для перевозки в соответствии с заявкой или договором, принять груз от отправителя, доставить груз получателю в сохранности, в установленные сроки и с минимальными затратами на перевозку;

- предприятий и организаций - грузополучателей, обязанных своевременно принять прибывшие в их адрес грузы, разгрузить в определенные сроки подвижной состав, очистить его от остатков груза и сдать транспортному предприятию или организации.

Специфика деятельности транспорта требует четкого урегулирования деятельности, прав и обязанностей всех участников перевозочного процесса. Это достигается установлением государством специальных правил поведения, на основе

которых осуществляется транспортная деятельность. Подобные правила поведения называются правовыми нормами. Правовая норма - обычно такое правило поведения, которое установлено государством в лице его компетентных органов власти и управления. Следовательно, правовые нормы имеют следующие признаки:

1) государственно-властный характер, т.е. они как предписания государства обязательны для граждан, должностных лиц, предприятий и организаций, органов управления, других юридических и физических лиц, на которые они рассчитаны.

2) Правовая норма содержит предписания общего характера. Это значит, что она рассчитана не на какое-либо конкретное лицо, а на всех тех лиц и во всех тех случаях, которые подпадают под ее действие. Например, если в правовой норме указано, что грузоотправители обязаны осуществлять погрузку транспортных средств в установленные сроки, значит, такая обязанность лежит вообще на всех грузоотправителях, пользующихся транспортом. Этим признаком правовая норма отличается от других обязательных юридических актов, которые адресованы конкретному лицу и распространяются только на него (например, указание вышестоящей организации, данное конкретному транспортному предприятию).

3) Поскольку правовая норма содержит предписания общего характера, она всегда рассчитана на длительное или многократное применение. Посредством правовой нормы определенным образом направляется поведение участников общественных отношений, обеспечивается нормальное развитие последних, осуществление прав и исполнение обязанностей граждан и организаций.

4) Правовая норма является регулятором общественных отношений. Так, посредством правовых норм регулируются отношения транспортных предприятий и организаций данного вида транспорта друг с другом, с предприятиями и организациями других видов транспорта, с грузоотправителями, грузополучателями и пассажирами.

5) Важнейшей особенностью правовой нормы является то, что ее предписания охраняются государством от нарушений. В абсолютном большинстве правовые нормы исполняются точно и добросовестно. Однако имеются случаи неисполнения, ненадлежащего исполнения либо иного нарушения предписаний правовых норм. Тогда государство в лице своих органов власти, управления и иных органов принимает меры, направленные на понуждение к исполнению правовой нормы, в том числе возложение ответственности на нарушителя.

Таким образом, правовые нормы - это правила поведения, установленные государством, содержащие государственно-властные предписания общего характера, которые регулируют общественные отношения и охраняются от нарушений силой государственного принуждения. Каждая правовая норма имеет гипотезу, диспозицию и санкцию. Гипотеза - часть правовой нормы, в которой указывается, при каких обстоятельствах она применяется. Диспозиция содержит указание на то поведение, которое предписывается (запрещается) или дозволяется. Санкция - указание на те неблагоприятные последствия, которые наступают в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения действий (воздержания от действий), предписанных в диспозиции. Например, согласно действующим правилам, пассажир при проезде в автобусе обязан оплатить стоимость проезда и приобрести билет; если же он едет без билета, с него взыскивается штраф. Гипотезой здесь будет указание на те обстоятельства, при которых появляется обязанность пассажира оплатить проезд и

приобрести билет - при проезде в автобусе; диспозиция - указание на соответствующую обязанность пассажира; санкция - установление правовой нормой меры взыскания, применяемой к пассажиру, не оплатившему проезд (штраф за безбилетный проезд).

Правовые предписания, содержащиеся в правовых нормах, облакаются в определенную форму, доступную для восприятия людей. Те формы, в которых правовые нормы находят объективное выражение, и называются нормативными актами.

Совокупность норм права, регламентирующих перевозки грузов, деятельность и взаимоотношения транспортных предприятий и организаций, грузоотправителей и грузополучателей, составляет транспортное право. Знание транспортного права - необходимое условие эффективной организации транспортной деятельности. Большую роль в осуществлении стоящих перед транспортом задач играет правильное применение норм права, которые регулируют перевозки грузов, пассажиров и багажа. Эти нормы права в основном относятся к *гражданскому праву*, которое регулирует имущественные отношения между организациями, между организациями и гражданами, а также имущественные отношения граждан между собой.

Значительное большинство норм права, регулирующих отношения по перевозкам относится к одному из основных разделов гражданского права - *обязательственному праву*. Содержание обязательства составляют право кредитора требовать совершения определенного действия и обязанность должника совершить его. Основаниями возникновения обязательств между транспортными предприятиями и организациями, грузоотправителями и грузополучателями являются, во-первых, план перевозок (или заявка на перевозки) и, во-вторых, договор перевозки. Устанавливая плановую норму перевозок, обязательное количество маршрутов для грузоотправителей, выдавая разрешение на примыкание подъездных путей, осуществляя наблюдение за техническим состоянием подъездных путей и выполняя другие административные функции, органы железнодорожного транспорта выступают как органы государственного управления. Указанная распорядительная деятельность является областью *административного права*, которое представляет собой совокупность норм, регулирующих общественные отношения, возникающие в процессе исполнительно-распорядительной деятельности государственных органов.

Порядок рассмотрения претензий и исков, возникающих при перевозках, регулируются нормами *гражданского процессуального права*.

Соглашения о международных сообщениях основываются на нормах *международного права*.

1.2 Транспортная система.

Транспортная система представляет собой совокупность автомобильного, железнодорожного, наземного и подземного городского электрического, воздушного, водного и иных видов транспорта. В структуру транспортной системы входят транспортные средства и транспортные коммуникации (автомобильные дороги, железнодорожные пути, воздушные трассы, водные пути, информационные и навигационные системы и т.д.), транспортные предприятия и прочие организации и службы, обеспечивающие функционирование транспорта.

Транспортная политика во всех развитых странах рассматривается как одна из важнейших составляющих общегосударственной стратегии, а сам транспорт, как правило, находится под постоянным и достаточно жестким контролем со стороны государства. При этом транспортная система и единая транспортная политика считаются решающими элементами развития как внутреннего, так и внешнего рынков.

В отличие от понятий «транспорт» и «транспортный комплекс» понятие «транспортная система» представляется более широким, включающим в себя государственную транспортную политику, а также систему органов управления. Таким образом, транспортная система - это такое территориальное сочетание сети путей сообщения, технических средств транспорта и организации перевозок, которое на основе единой политики, обеспечивает взаимодействие отдельных видов транспорта и звеньев транспортного процесса для реализации транспортно-экономических связей и бесперебойного функционирования всего народнохозяйственного комплекса.

Системные качества транспорта проявляются на разных уровнях управления - на республиканском, областном, районном, а также на уровне крупных промышленных узлов. Транспортная система построена по территориально-отраслевому принципу и сочетает в себе элементы отраслевого и регионального управления. Транспортная система имеет и свою внутреннюю отраслевую (видовую) структуру, отражающую состав и соотношение элементов различных видов транспорта.

Транспортный комплекс Республики Беларусь занимает исключительно важное место в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики и реализации социальной политики государства. Устойчивое и эффективное его функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей экономики республики, обеспечения национальной безопасности, улучшения условий и повышения уровня жизни населения.

На предприятиях транспортного комплекса занято около 5% от общей численности работающих в республике. Он объединяет около 17% производственных фондов и ежегодно на его развитие отчисляется свыше 11% всех капитальных вложений республики. Кроме того, он является крупным потребителем топливно-энергетических ресурсов. Ежегодно от общего объема потребления в республике им используется около 5% электроэнергии, 75% бензина и 54% дизельного топлива. Его удельный вес в валовом внутреннем продукте составляет более 8%.

Виды транспорта

В Республике Беларусь перевозки грузов и пассажиров осуществляются шестью видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным, городским электрическим (троллейбусы, трамваи, метро) и трубопроводным.

Республика Беларусь располагает всеми современными, кроме морского, видами транспорта, а ее транспортные коммуникации по своей структуре и размещению в основном отвечают внутренним потребностям страны, но нуждаются в совершенствовании.

Транспорт как вид хозяйственной деятельности подразделяется на транспорт общего и индивидуального пользования.

По характеру выполняемой работы транспорт делится на *пассажирский и грузовой*.

Транспорт общего пользования подразделяется на виды: *железнодорожный, автомобильный, водный (морской, речной), воздушный, трубопроводный*.

Автомобильный транспорт

Осуществляет перевозки грузов и пассажиров по безрельсовым путям. Он подразделяется на грузовой и пассажирский.

Управление автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики.

Количество автобусных и грузовых парков в структуре Минтранса - 155, среднесписочное количество грузовых автомобилей - 4613 ед., автобусов - 5982 ед. Услуги по перевозке пассажиров и грузов на автотранспортном рынке республики оказывают:

- на автомобильном транспорте — 36240 субъектов хозяйствования, имеющих лицензию (разрешение) на право осуществления деятельности в области автомобильного транспорта;

- на городском электрическом транспорте — 8 организаций коммунальной формы собственности.

В настоящее время автотранспортными организациями Минтранса внутриреспубликанские автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются по 4460 маршрутам, в т.ч. 949 городским, 2893 пригородным, 618 междугородным. За последние годы парк автобусов пополнился современными отечественными моделями: «Радзіміч», «Неман», «МАЗ».

Перевозки пассажиров городским электрическим транспортом (троллейбусами, трамваями и метро) осуществляются в девяти наиболее крупных городах республики. Ежедневно этим видом транспорта перевозится около 3,78 млн. чел., или 56 % от всего городского населения республики. Перевозки пассажиров автомобилями-такси в Республике Беларусь осуществляют 7235 субъекта хозяйствования различной формы собственности.

Железнодорожный транспорт

Отличается от других видов наземного транспорта массовостью потоков разнообразных грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью их перевозок на большие расстояния.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь объединяет магистральный и промышленный виды транспорта. Первый из них представлен производственным комплексом «Белорусская железная дорога», второй – транспортом, обслуживающим подъездные пути предприятий.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Она граничит с Октябрьской и Московской железными дорогами России, с Юго-Западной и Львовской дорогами Украины, с железными дорогами Литвы, Латвии и Польши.

В структуре дороги 6 отделений — Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское и Витебское. Наиболее значимые железнодорожные узлы — Минск, Молодечно, Орша, Барановичи, Гродно, Волковыск, Лида, Лунинец, Брест, Гомель, Жлобин, Калинковичи, Могилев, Осиповичи, Кричев, Витебск, Полоцк,

которые обслуживают соответствующие центры республики, работая на 2—6 направлениях. Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет 5511 км, в т.ч. электрифицированных — 989 км.

Благоприятные условия для перевозки грузов и пассажиров создает двухпутейная электрифицированная железнодорожная линия Брест - Минск - граница России протяженностью 615 км, которая обеспечивает движение грузовых поездов со скоростью до 100 км/ч и пассажирских - до 160 км/ч.

Большое значение придается оснащению дороги автоматикой и электроникой. Автоматической блокировкой оборудовано 65,1%, а диспетчерской централизацией — 52,5% эксплуатационной длины путей, 98,1% стрелок управляется дистанционно с помощью новейших систем электрической централизации. Современными видами тяги — электрической и тепловозной обеспечивается 21,2% и 78,8% грузооборота дороги. В техническом отношении произошел переход на наиболее совершенные виды тяги — более мощные тепловозы и электровозы. Центры управления перевозочным процессом отделений дороги оборудованы устройствами быстродействующей электроники. На долю железной дороги приходится более 70% всех выполняемых в республике грузовых и пассажирских перевозок. В системе обеспечения перевозок грузов по сухопутным путям сообщения между Европой и Азией магистраль географически расположена на основном направлении.

Основными задачами развития железнодорожного транспорта на ближайшие пять лет являются: обеспечение безопасности движения поездов; обновление тягового и моторвагонного подвижного состава; модернизация железнодорожной инфраструктуры; создание новых и совершенствование действующих технологий перевозок грузов и пассажиров; снижение энергоемкости перевозок.

Для достижения поставленных целей предусмотрена реализация ряда стратегически важных инвестиционных проектов.

Внутренний водный транспорт — вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река-море) плавания и маломерных судов.

Внутренний водный транспорт является одним из звеньев транспортной системы Республики Беларусь. В государственном судовом реестре зарегистрировано 931 судно. В том числе 251 судно транспортного флота, 404 судна технического и вспомогательного флота. Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта согласно Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь осуществляется Президентом Республики Беларусь, Правительством Республики Беларусь, республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта и иными органами государственного управления в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

В системе водного транспорта работают 10 речных портов (Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно), 4 предприятия водных путей (Гомель, Пинск, Мозырь, Бобруйск), обслуживающие водные пути на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Муховец и Днепро-Бугском канале.

Строительство и ремонт судов осуществляются на судостроительно-судоремонтных заводах (Пинск, Речица, Гомель). Проектирование судов и плавсредств осуществляется на ОАО «Белсудопроект» (Гомель).

Контроль за техническим состоянием судов, сертификацию изделий, используемых в судостроении осуществляет РУП «Белорусская инспекция Речного Регистра» (Пинск).

Контроль за соблюдением правил плавания на водных путях, обеспечением безопасных судоходных условий, а также ведение Государственного реестра судов осуществляет Белорусская инспекция речного судоходства (Гомель).

В системе организаций водного транспорта работают транспортно-экспедиционные компании, осуществляющие морские перевозки грузов ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская судоходная компания», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания». Общая протяженность эксплуатационных водных путей составляет около 1800 км, которые полностью используются для судоходства транспортом общего пользования в течение всей навигации.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами. Все они являются государственными учреждениями и организационно входят в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

В его состав входят предприятия и организации: открытое акционерное общество «Национальная авиакомпания «Белавиа»; открытое акционерное общество «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»; Республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Гомельавиа»; Республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Гродно»; Республиканское унитарное предприятие «Национальный аэропорт Минск»; Республиканское унитарное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация»; Республиканское унитарное предприятие «Минский авиаремонтный завод»; открытое акционерное общество «Оршанский авиаремонтный завод»; Республиканское унитарное предприятие «Информационно-вычислительный центр авиации»; Республиканское унитарное предприятие «Торговый комплекс «Аэродромный»; государственное учреждение «Медицинская служба гражданской авиации» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь; учреждение образования «Минский государственный высший авиационный колледж».

Перспективы развития воздушного транспорта Беларуси возможны с расширением пассажирских перевозок. Авиация по-прежнему будет применяться в межгосударственных и международных перевозках пассажиров на дальние и сверхдальние расстояния.

Важнейшими направлениями развития воздушного транспорта в Республике Беларусь являются: обеспечение безопасности полетов; обеспечение рентабельной и прибыльной работы авиапредприятий; расширение объемов применения авиации в экономике страны и др.

Трубопроводный транспорт осуществляет передачу на расстояние жидких, газообразных или твердых грузов по трубопроводам под давлением, которая

обеспечивается насосными станциями. Предназначен, главным образом, для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов.

Различают *магистральный и промышленный трубопроводный транспорт*.

К магистральному трубопроводному транспорту относятся трубопроводы, по которым транспортируют продукты от мест добычи или производства к местам переработки или потребления. Промышленный трубопроводный транспорт используется для транспортировки грузов в пределах производственного предприятия для продолжения технологического процесса.

Трубопроводный транспорт характеризуется большой экономичностью - дешевизной перевозок и высокой производительностью труда, сравнительно небольшими удельными капиталовложениями. В грузообороте всех видов транспорта общего пользования доля трубопроводного транспорта — более 53%. В общем объеме грузоперевозок трубопроводным транспортом большая доля принадлежит магистральным трубопроводам.

Магистральный трубопроводный транспорт — вид транспорта, предназначенный для транспортировки магистральными трубопроводами продукции, подготовленной в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, от пункта приемки продукции до пункта ее сдачи, передачи в другие трубопроводы, на иной вид транспорта или хранение.

Проходящие по территории страны магистральные трубопроводы, обеспечивающие перекачку нефти, имеют протяженность 3,0 тыс. км; природного газа — 6,7 тыс. км и нефтепродуктов - 1,2 тыс. км. ОАО «Газпром трансгаз Беларусь» обеспечивает бесперебойное газоснабжение потребителей Республики Беларусь и является надежным партнером в международной системе транспортировки газа. По магистральным трубопроводам, проходящим по территории республики, осуществляются транзитные поставки российского природного газа в Калининградскую область России, Литву, Украину, Польшу.

Первый нефтепровод проходит от добывающих районов Поволжья через Мичуринск и Унечу Брянской области на Кричев - Оршу - Полоцк и далее в Прибалтийский экономический район к Вентспилсу. Другая линия проходит на западе, через Мозырь к Бресту и далее в Польшу и Германию. От Мозыря его ветвь идет на юго-запад через Ельский район в Волинскую область Украины и далее за границу. Эта великая «нефтяная река» получила название «нефтепровод «Дружба»». Его протяженность 5 тыс. км (крупнейший в мире) при диаметре труб 1020 мм. Строительство было начато в 1960 г. и закончено в 1964 г. В 1972—1975 гг. построена вторая линия нефтепровода с диаметром труб 1220 мм.

Нефтепровод «Дружба» обеспечивает сырой нефтью полоцкий, мозырский, мяжейкяйский нефтеперерабатывающие заводы. Транзит сырой нефти выполняется по следующим направлениям: гомельское предприятие — Адамова Застава (Россия) — Мозырь - Польша - Германия с ответвлением на Украину, Венгрию, Словению, Чехию, Абрию (через Броды); новополоцкое предприятие — Сургут — Полоцк с ответвлениями на Новополоцк, Мажейкяй (Литва), Вентспилс (Латвия).

В Республике Беларусь функционируют три магистральных нефтепродуктопровода, по которым осуществляется перекачка дизельного топлива и бензина: Унеча - Полоцк, Унеча - Западная граница, Новополоцк - Минск (Фаниполь).

Первые два нефтепродуктопровода проходят в одних коридорах с нефтепроводами и выполняют, в основном, транзитную перекачку нефтепродуктов за пределы республики. Общая длина нефтепродуктопроводов составляет 913 км, а годовая мощность перекачки - 90 млн. тонн. Незначительное количество нефтепродуктов (менее 1 млн. т) перекачивается по нефтепродуктопроводу Новополоцк — Минск, остальное количество - транзитная перекачка. Длина отводов от магистральных нефтепродуктопроводов до предприятий нефтепродуктообеспечения республики — около 70 км. На продуктопроводах расположены 4 перекачивающих станции и 2 наливных пункта. В соответствии с межправительственным Соглашением Республики Беларусь и Российской Федерации нефтепродуктопроводы остаются в собственности Российской Федерации.

Городскому электрическому транспорту уделяется приоритетное внимание. Широкое внедрение этого вида транспорта позволит значительно улучшить экологическое состояние в 17 самых крупных городах, где проживает более 5 млн. жителей и свыше 70% городского населения республики, а также уменьшить финансовую нагрузку на местные бюджеты за счет более низкой себестоимости перевозки пассажиров по сравнению с автобусами.

В Минске работает метро, строительство которого продолжается. Транспортный комплекс Республики Беларусь занимает исключительно важное место в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики и реализации социальной политики государства. Устойчивое и эффективное его функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей экономики республики, обеспечения национальной безопасности, улучшения условий и повышения уровня жизни населения.

Актуальность регулирования отношений в сфере перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном связана с тем, что в настоящее время услугами наземного городского электрического транспорта пользуется население девяти крупных городов Республики Беларусь. Ежедневно около 4 млн. человек, или 56% от всего городского населения Республики Беларусь, перевозится по 21 трамвайному маршруту и 127 троллейбусным маршрутам, а также по двум линиям метрополитена в г. Минске.

Специальный транспорт включает транспортные средства, предназначенные для выполнения производственных работ (например, сельхозтехника) или определенных технологических операций (напольный и вертикальный транспорт - краны, фуникулеры, погрузчики и т.д.).

Для перевозки малогабаритных грузов и перемещения одиночных пассажиров предназначены **механические маломерные транспортные средства** (мотоциклы, мопеды, лодки).

Посредством тягловой силы животных для перемещения сельскохозяйственных грузов функционирует **гужевой транспорт**.

Таким образом, виды транспорта классифицируются в зависимости от силы тяги, путей сообщения и назначения и представляют собой сложные отраслевые системы, каждая из которых имеет свои особенности как в организационном, так и в технологическом плане. Интересен и территориальный аспект транспортной системы, характеризующийся сочетанием линейного типа размещения коммуникаций и их точечных элементов. К первым относятся железные и автомобильные дороги, речные

и судоходные участки, трубопроводы и воздушные линии. Ко вторым - транспортные пункты, среди которых железнодорожные станции, автостанции, речные пристани, эксплуатационные транспортные предприятия, вокзалы и порты, а также транспортные узлы. Под транспортными узлами понимают преимущественно места стыка, пересечения или разветвления путей сообщения различных видов транспорта или одного из них.

Виды транспортных коммуникаций

Транспортный комплекс включает более 100 000 км автомобильных дорог, 5,5 000 км железнодорожных путей, 1,7 000 км внутренних водных путей, 1000 км трамвайных и троллейбусных линий, 48 км метрополитена, 12 000 магистральных трубопроводов.

Автомобильные дороги. Предназначены и используются для движения транспортных средств и пешеходов. Сеть автомобильных дорог в Республике Беларусь имеет протяженность 85,7 тыс. км, в том числе 74 тыс. км – дороги с твердым покрытием.

Железнодорожные пути. Протяженность железнодорожных путей общего пользования составляет 5,5 тыс. км, в том числе электрифицированных – 897 км. Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте открыты 247 станций и 56 грузовых дворов. На Белорусской железной дороге имеется 16 контейнерных терминалов по переработке большегрузных 20-футовых контейнеров, из которых 7 имеют возможность перерабатывать 40-футовые контейнеры.

Водные пути. Водный транспорт обеспечивает перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях протяженностью около 2 тыс. км и переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах судоходных рек республики. Система «Буг – Днепро-Бугский канал – Припять – Днепр» с выходом в Черное море включена в состав Европейских внутренних водных путей. Портовое хозяйство оснащено плавучими и порталными кранами, грузовыми механизированными линиями скоростной обработки судов. Технические возможности портов позволяют перевозить более 8 млн. тонн и обрабатывать 15 млн. тонн грузов в год.

Воздушные трассы. Через воздушное пространство республики проходят кратчайшие авиалинии из Японии, Австралии, Сингапура в Европу, из Америки – на Ближний Восток, по которым каждые сутки обеспечивается безопасность до 700 полетов, выполняемых самолетами, принадлежащими более чем 920 авиакомпаниям из 96 стран.

В республике размещено 7 аэропортов. Из Беларуси осуществляются регулярные полеты самолетов по более чем 20 международным авиалиниям.

Национальный аэропорт «Минск» является «воздушными воротами» столицы республики. Его пропускная способность составляет 5,8 млн. пассажиров в год. Взлетно-посадочная полоса аэродрома имеет длину 3,6 км. В аэропорту одновременно могут разместиться 34 воздушных судна. Грузовой комплекс общей площадью 2,8 тыс. кв. м позволяет обрабатывать свыше 400 тонн грузов в сутки.

Каждый из областных аэропортов – в городах Брест, Могилев, Гродно, Витебск и Гомель – имеет статус международного, располагает пограничными, таможенными и другими службами, необходимыми для обеспечения международных полетов.

Классификация перевозок на различных видах транспорта

Перевозки можно классифицировать по различным основаниям.

В зависимости от территории, по которой выполняется перевозка, различают:

- международные перевозки – пункт отправки груза и пункт назначения находятся в разных государствах;
- национальные перевозки – пункт отправки и пункт назначения находятся в одном государстве.

В зависимости от вида транспорта различают:

- железнодорожные перевозки;
- автомобильные перевозки;
- воздушные перевозки;
- перевозки водным транспортом;
- морские перевозки и т.д.

Согласно Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» автомобильные перевозки различают внутриреспубликанские и международные. Внутриреспубликанские, выполняемые в пределах Республики Беларусь, делятся на городские, пригородные, междугородные (внутриобластные и межобластные). Международные автомобильные перевозки – это перевозки, выполняемые между пунктами, расположенными на территории разных государств.

Автомобильные перевозки могут выполняться в регулярном и нерегулярном сообщении.

В зависимости от предмета перевозки разделяются на

- перевозки грузов;
- перевозки пассажиров;
- перевозки багажа.

В зависимости от участвующих в перевозке транспортных организаций различают перевозки:

- в местном сообщении (перевозки в пределах одного транспортного предприятия (например, железнодорожного));
- в прямом сообщении (перевозки, осуществляемые двумя или более транспортными предприятиями, но одним видом транспорта и по одному транспортному документу);
- в прямом смешанном сообщении (груз перевозится несколькими транспортными организациями на разных видах транспорта по одному транспортному документу).

1.3 Транспортная политика

Транспорт – одна из важнейших отраслей экономики, которая обеспечивает производственные связи отраслей хозяйства, перевозки грузов и пассажиров, является составляющей общественного разделения труда.

Повышение эффективности транспортной системы происходит как за счет слаженной работы всех видов транспорта, так и на основе доступности, надежности и мобильности каждого из них. При этом все средства сообщения рассматриваются как составные части единой транспортной системы, учитывающей сильные стороны каждого вида транспорта, а также местные условия его работы. Важность такого

замечания очевидна, поскольку транспортные сети проектировались исходя преимущественно из ведомственных интересов, т.е. упор делался на развитие отдельных видов транспорта, а не на взаимодействие и взаимосвязь между ними, тем более на необходимость их интеграции в единую транспортную систему.

Формирование и реализация транспортной политики представляет собой непрерывный процесс, обусловленный целым рядом политических и экономических обстоятельств. Так, в Европе с 1992 года начался качественно новый этап в транспортной политике, целью которой является образование единого рынка транспортных услуг, а также обеспечение беспрепятственного развития перевозок различными видами транспорта. Предусматривается комплексное развитие транспортной инфраструктуры, ее модернизации и взаимодействия, а также постепенное упрощение порядка пересечения границ и устранение всех препятствий в осуществлении перевозок.

Поставлена задача создания транспортной системы, сочетающей в себе аспекты безопасности, защиты окружающей среды, а также комплексного развития транспортных коммуникаций.

Формирование единой транспортной системы даже в рамках Европейского Союза идет достаточно медленно и сложно. Причины этого кроются в структурных, географических и экономических различиях национальных транспортных систем, существовании конфликтных интересов и приоритетов отдельных стран. Например, железнодорожный транспорт в одних странах находится в государственной собственности, в других - в частной, а для многих характерно их сочетание. По-разному решаются и вопросы дополнительного финансирования транспортной деятельности из бюджета, субсидирования транспорта. Во многом различаются национальные традиции, существует специфика в решении экологических и энергетических проблем.

Поскольку европейская транспортная политика и стратегия направлены прежде всего на снижение отрицательного влияния транспорта на окружающую среду и повышение безопасности движения, то соответственно, поощряется снижение спроса на грузовые и пассажирские перевозки. А это уже требует координации в использовании территорий, согласованного экономического и транспортного планирования, стимулирования развития экологически чистых видов транспорта, принятия более жестких норм и стандартов на выбросы, шум, и безопасность движения. Предусматривается максимальное использование потенциала существующей транспортной инфраструктуры и усовершенствование существующих транспортных систем. При этом их модернизация, как правило, имеет преимущество перед инвестициями в новые си

Транспортная система Республики Беларусь в целом постепенно приспособляется к новым политическим и хозяйственным условиям жизни, однако многие вопросы ее эффективной работы и дальнейшего развития требуют еще своего решения.

В соответствии с Концепцией развития транспортного комплекса Республики Беларусь, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь 27 мая 1997 г. № 589 стратегической целью развития транспорта является создание экономической, надежной транспортной системы, способной обеспечить потребности

населения и экономики в перевозках и услугах, выход белорусских перевозчиков на международный транспортный рынок.

Необходимость интеграции Республики Беларусь в мировую экономику, особенности ее географического положения во многом также определяют приоритеты транспортной политики, среди которых:

- формирование конкурентоспособной транспортной системы на международном и внутреннем рынках;
- создание условий для роста доходов от транспортной деятельности, сервисного обслуживания транспортных перевозок, содействия развитию коммуникационных сообщений и международной торговли;
- развитие рыночных структур, обеспечивающих эффективное взаимодействие субъектов транспортной деятельности;
- формирование механизма стабильной государственной поддержки наиболее важных международных, национальных и региональных транспортных программ;
- модернизация транспортных технологий на основе логических систем, современных грузораспределительных центров (терминалов), располагающихся в транспортных узлах и промышленных зонах и обеспечивающих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание;
- модернизация инфраструктуры общеевропейских транспортных коридоров, проходящих через территорию республики, в том числе рационализация и обустройство пограничных переходов, увеличение их пропускной способности;
- развитие материально-технической базы и организация интермодальных транспортных систем, а также комбинированных (смешанных) перевозок;
- обновление и модернизация подвижного состава всех видов транспорта, совершенствование его структуры, исходя из потребностей в перевозках, конъюнктуры рынка транспортных услуг, а также снижения негативного воздействия на окружающую среду.

Ключевым вопросом транспортной политики являются совершенствование государственного регулирования транспортной деятельности, прежде всего, пересмотр порядка предоставления дотаций из бюджета, правил налогообложения, тарифной политики, а также антимонопольное регулирование.

Государственная поддержка требуется, прежде всего, пассажирскому транспорту, источником же инвестиций в грузовой транспорт могли бы стать льготные долгосрочные кредиты банков. Обновление транспортных средств за счет приобретения его по лизингу.

Актуальными являются для государственной транспортной политики и приоритеты, определенные во внешнеэкономической сфере, а именно:

- всемерное развитие внешнеэкономических связей на различных уровнях транспортной деятельности и в области совместного использования коммуникаций;
- стимулирование экспорта и рационализация импорта, в том числе за счет расширения спектра экспорта услуг, обеспечения на этой основе равновесия торгового и платежного балансов;
- создание инфраструктуры внешнеэкономической деятельности (в том числе для транспортной - пункты таможенного оформления, технического обслуживания транзита, обустройство рекреационных зон);

- разработка и внедрение механизма защиты отечественных производителей на рынке транспортных работ и услуг и др.

1.4 Источники правового регулирования транспортной деятельности. Состав транспортного законодательства.

Для характеристики нормативных актов применяется специальный юридический термин – источник права. Источники права – это официальные документы (нормативные правовые акты), в которых содержатся правовые нормы. В мире имеются такие источники права, как юридический прецедент, нормативный правовой акт, религиозные нормы, нормативные правовые акты.

В Республике Беларусь источником права является нормативный правовой акт. Все нормативные акты подразделяются на две большие группы: законы и подзаконные акты исходя из юридической силы. Юридическая сила определяет обязательность его применения к соответствующим отношениям и соподчиненность нормативных правовых актов друг другу.

Законы принимаются Парламентом – Национальным Собранием Республики Беларусь и включают в себя основной закон – Конституцию – и текущие законы, в том числе Кодексы. Транспортные уставы и кодексы - основные нормативные акты, регламентирующие транспортную деятельность, отношения транспортных предприятий и организаций с грузоотправителями и грузополучателями. К подзаконным актам относятся Указы Президента, постановления правительства и Палат Парламента, приказы и постановления министерств, в частности Министерства транспорта, госкомитетов, решения исполкомов и т.под. Они устанавливают правила дорожного движения, правила перевозок грузов, положения и инструкции, в которых транспортными министерствами конкретизируются правовые нормы транспортных уставов.

Нормативные акты взаимосвязаны друг с другом. Эта связь выражается в том, что нормативный акт, изданный вышестоящим органом, является определяющим по отношению к нормативному акту нижестоящего органа. Из этого следует, что транспортные уставы и кодексы не могут содержать правовых норм, противоречащих Гражданскому Кодексу Республики Беларусь.

Каждый нормативный акт принимается компетентным государственным органом только в пределах предоставленных ему прав, т.е. в пределах своей компетенции.

Правовая норма и нормативный правовой акт – различные понятия. Правовая норма устанавливает правила поведения, нормативный же акт - форма, в которой правило поведения выражается. Одна и та же правовая норма может быть выражена в одном либо в нескольких нормативных актах. Бывает и наоборот: в одном нормативном акте выражено несколько правовых норм. Так, Транспортные уставы - единые нормативные акты - содержат множество правовых норм.

Если совокупность правовых норм, взятых в единстве, образует право, то совокупность нормативных актов составляет законодательство. Таким образом, под

термином «законодательство» понимается система нормативных актов, взятых как единое целое.

В общей системе законодательства нормативные акты, регулирующие транспортные отношения, составляют транспортное законодательство.

В процессе становления белорусского государства и в соответствии со стоящими перед ним задачами развивается и законодательство о транспорте. Его развитию присущи определенные особенности, обусловленные воздействием объективных факторов и субъективного представления законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования транспортной деятельности.

Нормы права, регламентирующие деятельность транспорта и содержащиеся в нормативных актах, составляют национальное транспортное законодательство, которое в каждой стране имеет свои особенности. Правовая норма - прежде всего определенное правило поведения в обществе, в социальных, т.е. в общественных отношениях. Она либо требует от гражданина или организации определенного поведения (т.е. выполнения тех или иных действий, а иногда воздержания от них), либо разрешает им совершение действий по собственному усмотрению.

На основании представленных в Законе Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» видов нормативных правовых актов представим структуру источников транспортного законодательства.

1) **Конституция Республики Беларусь.** Конституция как основной закон государства занимает определяющее положение по отношению ко всем другим законам и является источником регулирования транспортной деятельности, выступая в качестве юридической базы его развития. Конституция содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту. Конституция Республики Беларусь была принята 15 марта 1994 г, вступила в силу 30 марта 1994 г., действует с изменениями и дополнениями, внесенными на основе референдума 24 ноября 1996 года.

2) **Кодексы Республики Беларусь** (Гражданский кодекс Республики Беларусь (далее – ГК), сконцентрировал в отдельной главе (гл. 41) нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика и другие положения; Воздушный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Налоговый кодекс Республики Беларусь, устанавливающий ставки государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении);

3) **Законы Республики Беларусь** (законы Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», «О городском электрическом транспорте и метрополитене», «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» 2001 г., «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» 1994 г., «О железнодорожном транспорте», Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» 2006 г., «О перевозке опасных грузов» от 06.06.2001 г. и др.);

4) **Декреты и Указы Президента Республики Беларусь** (Указ Президента «О мерах по повышению безопасности движения» № 551 от 28.11.2005 г., утвердивший Правила дорожного движения и другие, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений);

5) **Постановления палат Парламента;**

6) **Постановления Совета Министров Республики Беларусь** (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.14 г. № 1296 «Об

утверждении Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015-2019 гг.», Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» 2003 г., Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 г. «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» и «Об утверждении правил перевозок грузов», « О некоторых вопросах взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь»;

7) **Акты Конституционного Суда Республики Беларусь, Верховного Суда Республики Беларусь (постановления Пленума Верховного Суда Республики Беларусь), Генерального прокурора Республики Беларусь** (например, постановления Пленумов Верховного суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров;

8) **Постановления республиканского органа государственного управления и Национального банка Республики Беларусь** (постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 2002 г., утвердившее Правила автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь, постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 25.11. 2010 г. № 82 «Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей», постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 21.04. 2008 г. № 57 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом общего пользования в Республике Беларусь», постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 18.04. 2008 г. № 54 «Типовое положение о контрольно-ревизорской службе на автомобильном транспорте»);

9) **Инструкции** (Инструкция о порядке выдачи международного сертификата технического осмотра транспортных средств, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 27.05.2004 № 19);

10) **Правила** (Правила дорожного движения, Правила автомобильной перевозки пассажиров от 30.06.2008 г.);

11) **Уставы (положения)** (например, Устав железнодорожного транспорта общего пользования 1999 г., который определяет правовой статус субъектов и объектов железной дороги, устанавливает правовой режим перевозок грузов и пассажиров, регламентирует взаимную ответственность производителей и потребителей транспортных услуг).

12) **Приказы.**

К источникам транспортной деятельности права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т.п.). Например, согласно ст. ст. 130-132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простои разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

1.5 Характеристика основных законов транспортной деятельности.

Особую роль в регулировании транспортной деятельности занимает Гражданский кодекс республики Беларусь, который определяет общий правовой порядок перевозки груза. Пассажиров и багажа (глава 40), и транспортной экспедиции (глава 41). Детализация транспортных правоотношений содержится в законах и иных законодательных актах.

Основная роль правового регулирования транспортной деятельности возложена на законы. Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» от 5 мая 1998 г., который определяет сущность и назначение транспорта, направлен на определение правовых, экономических и организационных основ транспортной деятельности и принципов ее осуществления, установление основных прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности. Закон определяет понятие транспортной деятельности и утверждает принципы транспортной деятельности. Глава 3 данного Закона посвящена организации транспортной деятельности.

Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» от 5 января 2008 г. определяет правовые и организационные основы дорожного движения на территории государства в целях охраны жизни, здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц. Закон регулирует отношения в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, определяет права, обязанности и ответственность участников дорожного движения, органов управления. В частности, глава 3 посвящена организации дорожного движения, под которой понимается комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий, распорядительных действий по управлению движением на дорогах, нормы главы 4 Закона направлены на обеспечение безопасности дорожного движения.

Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» от 14.08.2007 г. № 278-З определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности на автомобильном транспорте в Республике Беларусь. Закон регулирует отношения. Возникающие при оказании транспортных услуг на автомобильном транспорте, устанавливает порядок и условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров и грузов, права и обязанности автомобильных перевозчиков, клиентов и пассажиров. Закон устанавливает виды, общие условия выполнения автомобильных перевозок.

В области дорожного хозяйства принят Закон Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 02.12.1994 г. направлен на обеспечение сохранности автомобильных дорог, улучшения их технического уровня и эксплуатации в целях удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах.

Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6.01.1999 г. определил правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь. Закон регулирует отношения по поводу выполнения работ и услуг железнодорожным транспортом, обеспечения движения транспортных средств, охраны окружающей среды и формирования рынка потребления. Закон определяет понятие и структуру железнодорожного транспорта, организационные основы осуществления коммерческой деятельности, специфические деятельности железнодорожных администраций.

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-З устанавливает правовые и организационные основы использования воздушного пространства и деятельности авиации в целях удовлетворения потребностей

экономики и населения, обороны и безопасности государства. В кодексе определены структура и порядок использования воздушного пространства республики Беларусь; приоритеты государственного регулирования по использованию воздушного пространства; система контроля за соблюдением правил использования воздушного пространства; классификация транспортных средств и коммуникаций, авиационного персонала; правила оказания авиационных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа, выполнения транспортных работ.

Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24.06.2002 г. № 118-З устанавливает правовые, экономические и организационные основы судоходства по внутренним водным путям. Он содержит общие положения (понятие и основы государственного регулирования внутренних водных путей, структуру); порядок использования портов и плавсредств; права и обязанности экипажа судна; условия заключения договоров; нормы безопасности и судоходства; ответственность перевозчика за надлежащее исполнение обязательств.

Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15.11.1999 г. № 321-3 закрепляет правила регистрации судов, права и обязанности капитана судна, правила морской перевозки грузов.

Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13.06.2006 № 124-3 определил правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь. Закон содержит основные понятия транспортно-экспедиционной деятельности, устанавливает правила и принципы оказания транспортно-экспедиционных услуг и определяет их перечень.

Закон Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов» от 06.06.2001 г. № 32-З устанавливает правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений в области перевозки опасных грузов в Республике Беларусь и направлен на повышение уровня безопасности перевозок опасных грузов, предупреждение аварий и инцидентов при осуществлении этих перевозок.

Закон Республики Беларусь «О магистральном трубопроводном транспорте» от 9 января 2002 г. № 87-З регулирует отношения в области магистрального трубопроводного транспорта, возникающие при функционировании, создании, эксплуатации, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов или системы магистральных трубопроводов.

Сферу действия Закона «О городском электрическом транспорте» от 05.05.2014 г. составляют отношения, возникающие при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, а также при организации, выполнении работ и оказании услуг, связанных с такими перевозками. Определения основных терминов в области городского электрического транспорта и метрополитена закреплены в статье 1 Закона. Впервые на законодательном уровне даны определения таких терминов, как «городской электрический транспорт», «метрополитен», «линии городского электрического транспорта», «линии метрополитена», «перевозчик пассажиров городским электрическим транспортом», «перевозчик пассажиров метрополитеном» и др.

Закон принят относительно недавно, целями его принятия являются следующие:

- устранение пробелов законодательного регулирования в сфере перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном;
- повышение эффективности государственного управления в области городского электрического транспорта и метрополитена;

- повышение качества транспортного обслуживания населения.

Принятый Закон закрепляет:

- 1) определения основных терминов в области городского электрического транспорта и метрополитена;
- 2) определить государственные органы, осуществляющие государственное регулирование в области городского электрического транспорта и метрополитена, а также их полномочия;
- 3) установить общие условия организации и выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, в том числе установить требования к содержанию договора об организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, договора об оказании услуг оператора таких перевозок и порядку их заключения;
- 4) законодательно закрепить права, обязанности и ответственность заказчика и оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, перевозчика, права и обязанности пассажиров согласно договору перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и договору перевозки пассажира метрополитеном;
- 5) установить общие условия перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в нерегулярном сообщении;
- 6) установить основные требования по обеспечению безопасности транспортной деятельности при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном.

1.6 Особенности национальных нормативных правовых актов как источников, регулирующих транспортные правоотношения. Международные правовые акты в сфере транспортной деятельности.

Транспортному законодательству присущи определенные особенности.

1. Транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в законодательстве. На всех видах транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие значительное количество отношений между перевозчиками и клиентурой, причем это законодательство постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны.
2. В транспортном законодательстве отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и т. д. В российском законодательстве до сих пор действуют принятые еще первыми уставами и кодексами правила об ограниченной ответственности транспортных предприятий перед клиентурой за нарушение условий договора. Обязательно предъявление претензии к транспортной организации в пределах срока исковой давности.
3. В транспортном законодательстве в отличие от других подотраслей гражданского законодательства действует большое количество императивных норм.
4. На транспортное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международных перевозок, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в

законодательстве, регулирующем международные перевозки. Особенно это заметно в статьях Воздушного кодекса и Кодекса торгового мореплавания. Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 года, протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие «либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству».

Транспортному законодательству должны быть свойственны три наиболее характерных черты: динамичность развития, тенденция к унификации, которая стала заметно проявляться в последнее время, стабильность отдельных основных положений, регулирующих взаимоотношения транспортных организаций с клиентурой.

Становление и совершенствование транспортного законодательства должно быть направлено на достижения конечного результата – создания комплексного и эффективного механизма (правового поля) регулирования транспортной деятельности в Республике Беларусь. Необходимо совершенствование нормативных правовых актов, регулирующих деятельность транспорта, поскольку динамичность развития транспортного законодательства находит свое выражение в систематическом внесении в него изменений и дополнений, связанных с изменяющимися реалиями жизни. На смену дифференциации транспортного законодательства должна придти его унификация.

Унификация транспортного законодательства – одно из средств повышения эффективности регулирования транспортных правоотношений. Она позволяет систематизировать правовые нормы по родственным направлениям и сократить до разумных пределов дифференцирование транспортного законодательства. Применительно к транспортным обязательствам унификация имеет большое значение и с той точки зрения, что на транспорте, как ни в какой другой сфере хозяйствования, имеет место чрезмерное дублирование одних и тех же положений законодательства применительно к различным видам транспорта. Даже беглый анализ транспортных уставов и кодексов (уже принятых в Республике Беларусь и в Российской Федерации, а также действовавших во времена СССР), показывает, что в них содержится множество однотипных положений.

Пока существует разделение сфер правового регулирования транспортной деятельности, в т.ч. и перевозок по отдельным видам транспорта, такую родственность в названных выше нормативных правовых актах устранить полностью практически невозможно. Дело в том, что хозяйственная (коммерческая) деятельность всех видов транспорта строится на одних и тех же принципах управленческих и перевозочных процессов.

Построение стройной системы транспортного законодательства невозможно без стержневого, основополагающего акта, общего для всех видов транспорта. Необходимость такого единого кодификационного акта, аккумулирующего основополагающие моменты правовой регламентации транспортной деятельности в масштабе республики, определяется целым рядом факторов, в т.ч. значением транспорта для экономики государства, единством целей и задач, стоящих перед этой отраслью хозяйства. Это требует единообразного подхода к регулированию важнейших отношений, общих для различных видов транспорта.

Создание единого акта, унифицирующего то общее, что свойственно правовому регулированию деятельности различных видов транспорта диктуется включением их в единую транспортную сеть государства, необходимостью рационализации транспортных связей и координации деятельности всех звеньев транспорта и другими обстоятельствами.

Безусловно, специфических особенностей, присущих деятельности различных видов транспорта много, и поэтому полная унификация невозможна, но, на наш взгляд, она и не требуется. Нужно и можно ликвидировать необоснованные различия в транспортном законодательстве.

Наиболее приемлемой правовой формой такой унификации мог бы стать Транспортный кодекс Республики Беларусь. В каком-то смысле прообразом Общей части Транспортного кодекса Республики Беларусь должен стать базовый Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности». Что касается транспортных правоотношений, являющихся специфическими для видов транспорта, они могли бы регулироваться Особенной частью Транспортного кодекса Республики Беларусь. Одна из основных проблем, касающихся структуры данного акта - сбалансированное соотношение Общей и Особенной частей.

Реализация этих предложений могла бы решить две важные задачи, стоящие перед транспортным законодательством: а) выработать единые основные законоположения для всей транспортной системы страны, сосредоточив их в едином для всех видов транспорта документе, именуемом Основами транспортного законодательства; б) значительно сократить число нормативных актов, регламентирующих транспортные отношения, поскольку в предлагаемой схеме вместо основных актов, действующих на всех видах транспорта - Уставов (Кодексов), с одной стороны, и Правил перевозок с другой стороны, предлагалось оставить один их них, назвав его либо Устав (Кодекс) либо Правила перевозок.

Необходимо предусмотреть принятие соответствующих нормативных актов, регулирующих международные транспортные отношения. Соответствующие разделы должны иметь и Транспортный кодекс Республики Беларусь, а также Правила перевозки, особенности воздушного, железнодорожного, морского и в меньшей степени, внутреннего водного транспорта.

Транспортное законодательство Республики Беларусь должно представлять целостную систему, включающую уровень законов – общетранспортных и отраслевых, подзаконных нормативных актов по видам транспорта, и иметь хорошие предпосылки для его инкорпорации, консолидации и дальнейшего качественного совершенствования через кодификацию. Системный подход ко всем нормативным правовым актам, регулирующим транспортную деятельность, будет способствовать формированию относительно самостоятельной ветви транспортного законодательства и совершенствованию правоприменительной практики на транспорте. В конечном итоге формирование и систематизация транспортного законодательства позволит устойчиво функционировать и эффективно развиваться транспортной системе Республики Беларусь.

Международные правовые акты. К числу международных источников в сфере транспортной деятельности необходимо отнести:

- международные договоры по различным вопросам организации регулирования транспортного процесса;
- внутренне законодательство соответствующих государств. По территории которых проходят транспортные пути;
- акты международных транспортных организаций;
- международные транспортные и торговые обычаи.

Международные соглашения в области транспорта получили наименование «транспортные конвенции». Это конвенции об общих принципах деятельности соответствующего вида транспорта. Они создают правовую базу для заключения специальных соглашений по конкретным вопросам международного транспорта. Например, Конвенция ООН по морскому праву 1958, Женевская конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 г.

В последнее время широкое распространение получили соглашения об условиях имущественной ответственности в сфере международных перевозок. В качестве примера можно назвать Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г., предусматривающую ответственность за ущерб, причиненный здоровью пассажиров или их имуществу.

Взаимодействие транспортных конвенций с национальным законодательством определяется 2 факторами: участием в конвенции Республики Беларусь и правовым уровнем конвенции. В соответствии со ст. 6 гражданского кодекса Республики Беларусь нормы международного договора являются частью действующего на территории Республики Беларусь законодательства и имеют юридическую силу того акта, которым выражено согласие республики Беларусь на обязательность международного договора. Если Республика Беларусь участвует в международном соглашении по транспорту, то такое соглашение действует на территории также, как и акты внутреннего законодательства.

Норма международной транспортной конвенции всегда имеет приоритет перед аналогичной нормой внутреннего законодательства. В иерархии нормативных актов международное транспортное соглашение Республики Беларусь занимает место, соответствующее тому нормативному правовому акту, которым данное согласие введено в национальное право. Например, международный договор, ратифицированный парламентом, приобретает силу закона, межправительственное соглашение – силу акта правительства, межведомственное – акта министерства и т.д.

Важное значение в регулировании вопросов транспорта имеют акты международных организаций. В настоящее время действует более 100 таких организаций. Указанные организации разрабатывают нормативные документы, призванные урегулировать различные аспекты трудовых отношений. К примеру, действует международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый межправительственной консультативной организацией (ИМКО) и Специальные правила транспортировки опасных грузов воздушным путем, изданные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

Тема 2. СУЩНОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ

2.1 Понятие и принципы транспортных правоотношений

Правоотношение – это одна из основных категорий права.

Под ним понимается урегулированная нормами права общественная связь (отношение), участники которой имеют соответствующие субъективные права и юридические обязанности.

Для выяснения сущности правоотношений необходимо обратить внимание на их основные признаки, позволяющие отличать правоотношения от других разновидностей общественных отношений:

1) правоотношение возникает на основе норм права (т. е. абстрактные требования правовых норм индивидуализируются применительно к субъектам и реальным ситуациям, в которых они находятся);

2) участники правоотношений наделяются взаимными юридическими правами и обязанностями;

3) правоотношение является волевым, т. к. для его возникновения необходима воля его участников;

4) правоотношение охраняется и гарантируется государством (при необходимости – принудительной силой государства).

Важным представляется изучение классификации правоотношений, которая осуществляется по различным признакам. При изучении вопроса необходимо рассмотреть **классификацию правоотношений**:

1) по отраслевому признаку (с учетом предмета правового регулирования): на конституционные, гражданские, уголовные и т. д.;

2) по функциональному признаку: на регулятивные и охранительные;

3) по юридической природе: на материально-правовые и процессуально-правовые;

4) по методу правового регулирования: на гражданско-правовые, семейные, трудовые, административно-правовые, уголовно-процессуальные, уголовно-исполнительные и др.;

5) по составу участников: на простые (двухсторонние) и сложные (более двух сторон);

6) по своей продолжительности: на кратковременные и долговременные.

Правовые отношения – предусмотренные правовыми нормами отношения, участники которых являются носителями субъективных юридических прав и обязанностей.

Правовые нормы регулируют различные общественные отношения лиц, в которые они вступают в процессе своей деятельности. Подобные общественные отношения, урегулированные нормами права, называются правоотношениями. Правоотношения являются той юридической формой, в которой существуют и развиваются фактические общественные отношения.

Правоотношения, в которые вступают транспортные предприятия и организации, носят самый разнообразный характер (хозяйственные, трудовые и др.). Транспортные правоотношения могут быть направлены либо на организацию транспортного процесса (например, прием заявок на перевозки, прием груза к перевозке), либо на непосредственное осуществление перевозок (например, отношения по перевозке конкретного груза). Ими являются отношения по организации транспортного процесса и по непосредственному его осуществлению. Таким образом,

транспортные правоотношения – это отношения, регулирующие с помощью правовых норм транспортную деятельность, возникающую в связи с организацией и выполнением транспортных работ и услуг.

Особенности транспортных правоотношений:

- 1) порядок транспортной деятельности определяется исключительно государством;
- 2) транспортная деятельность не имеет локального характера;
- 3) транспорт обслуживает все виды производства;
- 4) транспортная деятельность тесно связана с экономической, таможенной, международной сферами таможенного регулирования;
- 5) транспорт относится к источникам повышенной опасности.

Непосредственно из нормы права правоотношение не возникает. Для его формирования необходимо, чтобы наступили определенные обстоятельства, предусмотренные в правовой норме. Такие обстоятельства (факты), с которыми нормы права связывают возникновение правоотношений, называются юридическими фактами. Юридические факты имеют большое значение. На их основе реализуются правовые нормы, возникают правоотношения. В частности, транспортные правоотношения возникают при регистрации субъектов, выполняющих транспортные работы и оказывающие транспортные услуги, на основании административных актов, обеспечивающих производство транспортных работ и услуг; при заключении сделок на перевозку грузов, пассажиров, багажа, при причинении вреда источником повышенной опасности. На основе юридических фактов правоотношения не только возникают, но могут также изменяться либо прекращаться. Например, при сдаче груза к перевозке начинаются правоотношения по договору перевозки; при выдаче груза получателю такие правоотношения заканчиваются.

Транспортные правоотношения базируются на системе принципов, корреспондирующих с принципами транспортной деятельности:

- 1) государственного регулирования и управления независимо от форм собственности;
- 2) равенства субъектов транспортной деятельности и свободного выбора и форм перевозок;
- 3) взаимной ответственности транспортных организаций;
- 4) сочетания государства и общества в разумных объемах;
- 5) соответствия нормам международного права.

Транспортные правоотношения имеют особенности по субъектам, содержанию (наличию прав и обязанностей субъектов) и объектам.

Содержание транспортных правоотношений составляет совокупность прав и обязанностей сторон, связанных с оказанием транспортных услуг. Права и обязанности участников правоотношения взаимосвязаны. Праву одной стороны соответствует юридическая обязанность другой.

2.2 Субъекты и объекты транспортных правоотношений

Под *объектами* правоотношений понимают вещи (имущество), услуги и т.д., по поводу которых складываются урегулированные правовыми нормами общественные отношения. Объекты транспортных отношений – те материальные и нематериальные блага, по поводу которых правоотношения возникают. К ним относятся транспортные

средства и коммуникации, системы управления движением, сооружения и иное имущество, используемые для осуществления транспортной деятельности. Нематериальные блага включают жизнь, здоровье, честь, достоинство человека. Его свободу и безопасность, неприкосновенность личности и т.д. Объекты транспортной деятельности могут находиться в собственности Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, юридических и физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, а также в собственности иностранных государств.

В транспортных правоотношениях объектом выступают и транспортные услуги. Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» закрепляет перечень объектов транспортной деятельности. Они являются непосредственно и объектами транспортных правоотношений. К ним относятся транспортные средства и коммуникации, системы управления движением, сооружения и иное имущество, используемые для осуществления транспортной деятельности. Кроме того, в этот перечень следует включить договорные отношения на перевозку груза, пассажиров, багажа, почты и на выполнение транспортных работ, а также страхование перевозок и транспортных средств.

Субъекты правоотношений – государство, граждане (физические лица) или организации (юридические лица), которые выступают в качестве участников правоотношений. Республика Беларусь выступает в лице республиканских органов и административно-территориальных единиц. Физические лица – непосредственные участники транспортных отношений (водители, пешеходы, пассажиры, клиенты, индивидуальные предприниматели). Юридические лица представлены организациями, оказывающими транспортные услуги либо пользующиеся такими услугами. Правовой статус физических лиц и юридических лиц как участников транспортных правоотношений определяется Гражданским кодексом Республики Беларусь, Правилами дорожного движения и иными нормативными актами.

Возможность того или иного субъекта быть участником правоотношения определяется его правосубъектностью. Правосубъектность включает следующие элементы:

1. Правоспособность – способность иметь субъективные права и юридические обязанности;

2. Дееспособность – способность реализовать права и и обязанности своими действиями и способность нести юридическую ответственность за свои действия.

Объем правосубъектности различных субъектов права различен. Для физических лиц он зависит от возраста, гражданства, состояния душевного здоровья. Правосубъектность государственных образований определяется международно-правовыми актами, конституцией государства, другими законами. Правосубъектность организаций определяется статусом юридического лица. Объем компетенции и юридического статуса зависит, прежде всего, от целей создания и деятельности государственного органа или юридического лица.

Гражданская правоспособность возникает с рождения, а дееспособность позднее – частичная (с 14 лет) и полная (с 18 лет). И правоспособность и дееспособность гражданина могут быть ограничены только в случаях, установленных законом и только в судебном порядке.

Субъектов транспортных отношений можно подразделить на следующие виды:

- потребители транспортных работ и услуг (юридические и физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, Республика Беларусь в лице

уполномоченных государственных органов и организаций, ее административно-территориальные единицы, иностранные государства, пользующиеся транспортными работами и услугами)

- производители транспортных работ и услуг (юридические лица и индивидуальные предприниматели, Республика Беларусь в лице уполномоченных государственных органов и организаций, ее административно-территориальные единицы, иностранные государства, осуществляющие транспортную деятельность).

В соответствии с Законом «О дорожном движении» участниками дорожного движения являются физические лица, находящиеся в пределах дороги в (на) транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщиков и работников, выполняющих в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

К участникам дорожного движения относятся:

водитель транспортного средства, самоходной машины;

пешеход;

пассажир;

всадник, погонщик скота;

лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством, самоходной машиной и находящееся в них;

лицо, сдающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством, самоходной машиной.

Кроме того, исходя из анализа юридической литературы следует, что абсолютно по разному сможет трактоваться понятие «статус перевозчика». Это обусловлено особенностями характера объема перевозки, вида транспорта, субъектного состава правоотношений, различным подходом к правовому регулированию и т.д. Перевозчик – это лицо, осуществляющее в соответствии с законодательством предпринимательскую деятельность по перевозкам на основании договора перевозки или иных законных основаниях непосредственно либо посредством сотрудничества с иными субъектами гражданского оборота. Перевозчик является стороной договора перевозки и указывается как таковой в соответствующих транспортных документах.

Таким образом, под правовым статусом лица понимают систему закрепленных в нормативных правовых актах и гарантированных государством прав, свобод, обязанностей, ответственности, согласно которой субъект права (имеющий правосубъектность) координирует свои действия в обществе.

2.3. Особенности правового обеспечения транспортного обслуживания индивидуальными предпринимателями.

Индивидуальный предприниматель (ИП) – физическое лицо, оказывающее транспортные услуги на основании государственной регистрации и получения лицензии.

Образование, регистрация и прекращение деятельности ИП, оказывающего транспортные услуги определены Декретом Президента Республики Беларусь «Об упорядочении государственной регистрации и ликвидации (прекращении деятельности) субъектов хозяйствования» от 16.01. 2009 г. № 1. Индивидуальный предприниматель считается зарегистрированным со дня подачи документов в регистрирующий орган и внесения записи о его государственной регистрации в

Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Общие условия деятельности ИП:

- 1) государственной регистрации подлежат граждане, осуществляющую предпринимательскую деятельность;
- 2) государственная регистрация производится по месту их нахождения;
- 3) деятельность ИП возможна с момента включения ИП в Единый государственный регистр и получения свидетельства о государственной регистрации;
- 4) деятельность ИП может быть прекращена по инициативе самого предпринимателя либо по решению регистрационного органа либо суда в порядке, установленном для коммерческих организаций.

При осуществлении транспортной деятельности ИП обязан:

- иметь лицензию на осуществление транспортной деятельности;
- обеспечить публичность своей деятельности;
- соблюдать правила перевозки пассажиров и грузов;
- вести кассово-расчетные операции;
- своевременно и в полном объеме уплачивать налоги от полученной прибыли;
- в установленный срок сообщить о прекращении своей деятельности.

Незарегистрированная предпринимательская деятельность влечет исключительно негативные последствия как для государства, так и для легального бизнеса: это не только недопоступление денежных средств в бюджет, но и создание недобросовестной конкуренции законопослушным налогоплательщикам.

Предпринимательская деятельность, осуществляемая без государственной регистрации влечет применение мер административной ответственности в виде наложения штрафа в размере до 100 базовых величин с конфискацией предметов административного нарушения, орудий и средств совершения правонарушения, а также дохода, полученного в результате такой деятельности или без конфискации (ч. 1 ст. 12.7 КоАП Республики Беларусь).

2.4 Содержание транспортных отношений

Содержание правоотношений образуют взаимные права и обязанности сторон. Содержание – самый главный элемент правоотношения.

Субъективное право – это установленная юридической нормой мера возможного поведения участника правоотношения. Юридически возможное поведение имеет три формы своего проявления: возможность собственных поступков, возможность требовать определенного поведения от обязанных лиц; возможность обратиться за поддержкой и защитой к государству.

Юридическая обязанность – это вид и мера должного поведения обязанного субъекта.

Содержание транспортных отношений составляют права и обязанности субъектов транспортной деятельности. Их основные права и обязанности изложены в законодательстве, например, права и обязанности автомобильного перевозчика – в Законе Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и Правилах автомобильных перевозок, водителей, пешеходов, пассажиров – в Правилах дорожного движения. Все участники транспортных правоотношений обладают определенными правами и несут обязанности, предусмотренные соответствующими правовыми нормами. Совокупность указанных прав и

обязанностей и составляет содержание правоотношений. Способность нести права и выполнять обязанности называется правосубъектностью, которая включает правоспособность и дееспособность. Правоспособность возникает с рождения гражданина и заканчивается физической смертью. Дееспособность возникает с момента достижения совершеннолетия. В соответствии с гражданским кодексом гражданин может быть ограничен в дееспособности либо лишен дееспособности.

Производители транспортных работ и услуг **имеют право**:

- владеть и пользоваться транспортными средствами, другими объектами транспортной деятельности, принадлежащими им на праве собственности или иных законных основаниях;
- получать плату за выполненные транспортные работы и оказанные транспортные услуги, установленную соглашением сторон, за исключением случаев, когда плата за транспортные работы и услуги определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном актами законодательства Республики Беларусь;
- отказаться от выполнения транспортных работ и оказания транспортных услуг при нарушении потребителем транспортных работ и услуг существенных условий договора и в иных случаях, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь или договором;
- требовать в порядке и размерах, установленных актами законодательства Республики Беларусь или договором, возмещения убытков.

Производители транспортных работ и услуг **обязаны**:

- в случаях, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь, иметь специальные разрешения (лицензии) и сертификаты соответствия и (или) декларации о соответствии объектов транспортной деятельности, а также выполняемых транспортных работ и оказываемых транспортных услуг обязательным для соблюдения требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации;
- осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа, транспортно-экспедиционную деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь;
- соблюдать условия договоров, заключенных с потребителями транспортных работ и услуг;
- соблюдать условия добросовестной конкуренции;
- предоставлять информацию о выполняемых транспортных работах и оказываемых транспортных услугах и условиях их выполнения (оказания), в том числе информацию о тарифах на транспортные работы и услуги, обеспечивать потребителям свободу выбора этих работ и услуг;
- обеспечивать соблюдение требований безопасности транспортной деятельности, в том числе экологической безопасности, соблюдение санитарных норм, правил и гигиенических нормативов;
- участвовать в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в случаях, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь;
- в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь или договором возмещать потребителям транспортных работ и услуг, а также третьим лицам убытки и вред, причиненный в связи с осуществлением транспортной деятельности;
- обеспечивать надлежащую культуру обслуживания пассажиров, сохранность перевозимых грузов и багажа;

- обеспечивать условия перевозок опасных грузов, предусмотренные актами законодательства Республики Беларусь.

Потребители транспортных работ и услуг имеют право:

- свободно выбирать производителей транспортных работ и услуг в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь;

- отказаться от транспортных работ и услуг при нарушении их производителем существенных условий договора и в иных случаях, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь или договором;

- требовать в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь или договором возмещения убытков и вреда, причиненных производителями транспортных работ и услуг в связи с осуществлением ими транспортной деятельности;

- требовать от производителей транспортных работ и услуг предоставления информации о тарифах на транспортные работы и услуги.

Потребители транспортных работ и услуг обязаны соблюдать требования Закона «Об основах транспортной деятельности» и иных актов законодательства Республики Беларусь в области транспортной деятельности, в том числе обязательные для соблюдения требования технических нормативных правовых актов.

Общие права и обязанности участников дорожного движения закреплены в законе Республики Беларусь «О дорожном движении». Права и обязанности перевозчиков отдельных видов транспорта и пассажиров конкретизируются в соответствующих нормативных правовых актах.

Одна из сторон транспортных правоотношений - всегда транспортное предприятие или организация, выполняющие перевозку, транспортно-экспедиционные операции и иные транспортные услуги. Другая сторона - грузоотправители, грузополучатели, пассажиры, предприятия связи, организации другого вида транспорта. Могут быть также транспортные правоотношения, в которых обеими сторонами являются организации одного вида транспорта (например, в случае предоставления автохозяйствами автомобилей грузовым автостанциям).

Тема 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

3.1 Понятие, признаки и виды юридических лиц.

В соответствии с п.1 ст. 44 ГК Республики Беларусь юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество, несет самостоятельную ответственность по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Юридическое лицо должно иметь самостоятельный баланс или смету.

Юридическое лицо характеризуется следующими признаками, выражающими его сущность.

- **Организационное единство.** Организационное единство – внутренние, структурирующие юридическое лицо элементы (подразделения, службы, отделы и

т.п.), объединяемые и действующие при помощи органов управления (единоличных и/или коллегиальных). Организационное единство юридического лица закрепляется в его учредительных документах (устав и/или учредительный договор).

- **Имущественная обособленность.** Имущественная обособленность рассматривается не как признак юридического лица, а как *условие*, необходимое для деятельности юридического лица. По мнению В.Ф.Чигира, согласно которому ***имущество юридического лица обособлено от имущества его учредителей (участников) и от имущества всех других физических, юридических лиц, государства и административно-территориальных единиц. Обособленность имущества юридического лица во многих случаях простирается до признания его собственником находящегося в его ведении имущества.***¹ Так, отдельные структурные подразделения юридического лица (например, отделы, цехи, кафедры и др.) организационно в известной степени обособляются. Однако они сами по себе ни в каких экономических отношениях и связях не состоят и состоять не могут.

- **Самостоятельная гражданско-правовая ответственность.** Юридическое лицо само несет ответственность по своим обязательствам, гражданско-правовая ответственность становится возможной благодаря наличию у юридического лица обособленного имущества. В ст. 52 ГК содержатся общие положения, касающиеся гражданско-правовой ответственности юридического лица. Так, в соответствии с п.3 ст. 52 ГК учредитель (участник) юридического лица или собственник его имущества не отвечают по обязательствам юридического лица, а юридическое лицо не отвечает по обязательствам учредителя (участника) или собственника, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами либо учредительными документами юридического лица.

Гражданский кодекс, иные нормативные правовые акты определяют особенности ответственности юридических лиц различных организационно-правовых форм, а также их учредителей (участников). Например, согласно п. 5 ст. 113 ГК унитарное предприятие отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. Унитарное предприятие не несет ответственности по обязательствам собственника его имущества, за исключением случаев, предусмотренных Гражданским кодексом.

- **Выступление в гражданском обороте от собственного имени.** Юридическое лицо может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

В целях индивидуализации юридического лица и обеспечения регулирования гражданско-правовых отношений с его участием ст. 50 ГК определяет такие понятия, как место нахождения юридического лица и наименование юридического лица. ***Место нахождения юридического лица определяется местом его государственной регистрации,*** если только в соответствии с законодательными актами в учредительных документах юридического лица не установлено иное. Место нахождения юридического лица указывается в его учредительных документах. По месту нахождения юридического лица предъявляются иски, определяется место исполнения обязательств и др. Так, если место исполнения обязательства не определено законодательством или договором, не явствует из существа обязательства,

¹ Гражданское право: Учебник. В 2 ч. Ч. 1 / Под общ. ред. проф. В.Ф. Чигира. – Мн.: Амалфея, 2000. С. 196-197.

исполнение должно быть произведено: по денежному обязательству в котором кредитором является юридическое лицо в месте нахождения юридического лица (п.4 ст. 297 ГК). Особое значение указание на место нахождения юридического лица имеет при территориальной разобщенности его подразделений. **Наименование юридического лица** должно содержать указание на его организационно-правовую форму. Наименования некоммерческих организаций и унитарных предприятий, а в предусмотренных законодательством случаях – и иных коммерческих организаций должны содержать указание на характер деятельности юридического лица. **Коммерческая организация должна иметь фирменное наименование.** Порядок регистрации и использования фирменных наименований определяется законодательными актами.

Гражданский кодекс делит юридические лица на **коммерческие** и **некоммерческие организации**. Разграничение делается по целям их деятельности. **Основная цель деятельности коммерческих организаций** – это извлечение прибыли и /или распределение полученной прибыли между участниками. Такие организации создаются и действуют во всех сегментах рынка и во всех отраслях экономики, в том числе в производственной и торговой сфере, на рынке ценных бумаг, банковских услуг и т.д. Для некоммерческих организаций извлечение и / или распределение прибыли не является основной целью их деятельности. **Некоммерческие** организации могут создаваться для достижения социальных, природоохранных, благотворительных, культурных, образовательных, научных и управленческих целей, охраны здоровья граждан, развития физической культуры и спорта, удовлетворения духовных и иных нематериальных потребностей граждан, защиты прав, законных интересов граждан и юридических лиц, разрешения споров и конфликтов, оказания юридической помощи в соответствии с законодательством и в иных целях, направленных на достижение общественных благ. Некоммерческие организации могут создаваться и для удовлетворения материальных (имущественных) потребностей граждан либо граждан и юридических лиц в случаях, предусмотренных Гражданским кодексом и другими законодательными актами. Вместе с тем, некоммерческие организации могут осуществлять и предпринимательскую деятельность, но лишь постольку, поскольку это необходимо для их уставных целей, ради которых они созданы и лишь если такая деятельность соответствует этим целям и отвечает предмету деятельности некоммерческих организаций. Для отдельных форм некоммерческих организаций законодательными актами могут быть установлены требования, предусматривающие их право на занятие предпринимательской деятельностью только посредством образования коммерческих организаций и / или участия в них.

Юридические лица, являющиеся **коммерческими** организациями, могут создаваться в форме хозяйственных товариществ и обществ, производственных кооперативов, унитарных предприятий, крестьянских (фермерских) хозяйств и иных формах, предусмотренных ГК (п. 2 ст. 46 ГК).

Юридические лица, являющиеся **некоммерческими** организациями, могут создаваться в форме потребительских кооперативов, общественных или религиозных организаций (объединений), финансируемых собственником учреждений, благотворительных и иных фондов, а также в других формах, предусмотренных законодательными актами (п. 3 ст. 46 ГК):

1) **государственным объединением (концерном, производственным, научно-производственным или иным объединением)** признается объединение государственных юридических лиц, государственных и иных юридических лиц, а также государственных и иных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, создаваемое по решению Президента Республики Беларусь, Правительства Республики Беларусь, а также по их поручению (разрешению) республиканскими органами государственного управления либо по решению органов местного управления и самоуправления. Государственные объединения являются некоммерческими организациями, за исключением случаев принятия в соответствии с законодательством решений о признании их коммерческими организациями (п. 1 и 4 ст. 123¹ ГК);

2) **республиканскими государственно-общественными объединениями** признаются основанные на членстве некоммерческие организации, целью деятельности которых является выполнение возложенных на них государственно значимых задач (п. 1 ст. 1171 ГК);

3) Коммерческие организации и (или) индивидуальные предприниматели, а также коммерческие и (или) некоммерческие организации в целях координации их деятельности, представления и защиты общих интересов могут создавать объединения в форме **ассоциаций или союзов**, являющихся некоммерческими организациями.

3.2 Порядок создания и прекращения деятельности юридических лиц.

Выделяют распорядительный, разрешительный, явочно-нормативный порядок и способ их создания. Суть **распорядительного порядка** состоит в том, что юридическое лицо создается (возникает) по распоряжению (решению) собственника имущества или уполномоченного им органа. В таком порядке создаются государственные юридические лица.

В **разрешительном** порядке создаются юридические лица по инициативе граждан или организаций, но после получения на это согласия компетентного государственного органа либо общественного объединения. Соответствующий орган проверяет, соблюдено ли законодательство о создании такого вида юридических лиц, во-вторых, независимо от положительного ответа на этот вопрос, принимает решение, следует ли разрешить создание юридического лица.

При **явочно-нормативном (регистрационном)** порядке государственный орган должен **лишь** проверить, соблюден ли установленный законодательством порядок образования соответствующего юридического лица.

Порядок создания коммерческой организации:

1. Согласование с регистрирующим органом наименования коммерческой, некоммерческой организации.
2. Определение предполагаемого места размещения организации.
3. Принятие решения о создании организации и подготовка ее устава (учредительного договора – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора).
4. Формирование уставного фонда (для коммерческих организаций), открытие временного счета в банке (при внесении денежного вклада в уставной фонд).

Для согласования наименования в регистрирующий орган заявителями представляются следующие документы:

заявление по форме согласно приложению (если в эл. виде, то подписывается электронной цифровой подписью (ЭЦП));

копия документа, подтверждающего в установленном порядке полномочия заявителя, в случае представления документов представителями юридического или физического лица, если иное не установлено данным Положением;

разрешения на использование фамилий, псевдонимов известных лиц или использование наименований в случаях, установленных законодательством (если в эл. виде, то должны быть сканированными в формате pdf (п. 5 Положения).

До обращения в регистрирующий орган заявитель может проверить выбранное наименование с помощью перечня согласованных (зарезервированных) наименований юридических лиц, размещаемого в глобальной компьютерной сети Интернет на официальном сайте Министерства юстиции. База данных наименований юридических лиц, содержащихся в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей Министерства юстиции Республики Беларусь, размещена по эл. адресу <http://egr.minjust.by/>.

Коммерческая организация обязана, а некоммерческая организация может иметь специальное наименование, то есть индивидуализирующую юридическое лицо часть наименования, содержащуюся в кавычках (подп. 1.5 п. 1 постановления Министерства юстиции «О согласовании наименований юридических лиц» от 5 марта 2009 г. № 20).

По результатам рассмотрения документов о согласовании наименования в случаях личного обращения заявителя или направления в регистрирующий орган документов по почте заявителю выдаются оформленные в письменном виде подтверждение о согласовании наименования либо отказ в согласовании наименования – при наличии оснований для отказа в согласовании наименования. Формы указанных документов утверждаются Министерством юстиции (постановления Министерства юстиции от 5 марта 2009 г. № 20).

Заявители, которым согласовано наименование, в течение трех месяцев со дня согласования обязаны использовать это наименование для государственной регистрации создаваемого юридического лица, государственной регистрации изменений и (или) дополнений, вносимых в устав юридического лица (учредительный договор – для коммерческих организаций, действующих только на основании учредительных договоров). На указанный срок наименование юридического лица резервируется в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в базе данных согласованных наименований.

Государственная регистрация осуществляется по месту нахождения юридического лица.

Место нахождения юридического лица определяется местом нахождения его постоянно действующего исполнительного органа (административно-территориальная единица, населенный пункт, а также дом, квартира или иное помещение, если они имеются), а в случае отсутствия постоянно действующего исполнительного органа – иного органа или лица, имеющих право действовать от имени юридического лица без доверенности (п. 2 ст. 50 ГК).

Для государственной регистрации коммерческих и некоммерческих организаций, включая коммерческие организации с иностранными инвестициями, создаваемых в

том числе в результате реорганизации в форме выделения, разделения и слияния, в регистрирующий орган представляются заявление с приложением необходимых документов.

Истребование иных документов для государственной регистрации коммерческих и некоммерческих организаций, в том числе коммерческих организаций с иностранными инвестициями, запрещается.

Документы могут быть поданы в регистрирующий орган непосредственно лицами, уполномоченными подписывать заявление, либо иными лицами. При подаче заявления о государственной регистрации такие лица должны представить документы, подтверждающие их полномочия, в случае, если они действуют от имени юридического или физического лица. В случае представления интересов иностранного юридического лица представляется копия нотариально удостоверенной доверенности.

Юридическое лицо считается зарегистрированным с даты проставления штампа на его уставе (учредительном договоре) и внесения записи о государственной регистрации в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Свидетельство о государственной регистрации установленного Советом Министров Республики Беларусь образца выдается не позднее рабочего дня, следующего за днем подачи документов для государственной регистрации.

По желанию юридического лица свидетельство о государственной регистрации может быть выдано **одновременно с документом**, подтверждающим постановку юридического лица на учет в налоговых органах, органах государственной статистики, органах Фонда социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты, регистрацию в Белорусском республиканском унитарном страховом предприятии «Белгосстрах».

Реорганизация – прекращение юр. лица или изменение его организационно-правовой формы с переходом их прав и обязанностей к другим созданным на их базе юр. лицам, т.е. правопреемством.

Реорганизация юридического лица может осуществляться в форме слияния, присоединения, разделения, выделения, преобразования (изменение организационно-правовой формы).

Она может быть осуществлена по решению собственника его имущества (учредителей, участников) либо органа юридического лица, уполномоченного на то учредительными документами, а в случаях, предусмотренных законодательными актами, – по решению уполномоченных государственных органов, в том числе суда.

Обязательным документом, требуемым для реорганизации, является передаточный акт или разделительный баланс. Они должны содержать положения о правопреемстве по всем обязательствам реорганизованного юридического лица в отношении всех его кредиторов и должников, включая и обязательства, оспариваемые сторонами. Передаточный акт и разделительный баланс утверждаются собственником имущества (учредителями, участниками) юридического лица или органом, принявшими решение о реорганизации юридического лица, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь (передаточный акт – слияние, присоединение, преобразование; разделительный баланс – разделение, выделение).

Если разделительный баланс не дает возможности определить правопреемника реорганизованного юридического лица, вновь возникшие юридические лица несут

солидарную ответственность по обязательствам реорганизованного юридического лица перед его кредиторами.

Юридическое лицо считается реорганизованным, за исключением случаев реорганизации в форме присоединения, с момента государственной регистрации вновь возникших юридических лиц.

При реорганизации юридического лица в форме присоединения к нему другого юридического лица первое из них считается реорганизованным с момента внесения в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей записи о прекращении деятельности присоединенного юридического лица.

При преобразовании товарищества в общество, производственный кооператив и унитарное предприятие каждый полный товарищ, ставший участником (акционером) общества, в течение двух лет несет субсидиарную ответственность всем своим имуществом по обязательствам, перешедшим к обществу от товарищества. Отчуждение бывшим товарищем принадлежавших ему долей (акций) не освобождает его от такой ответственности.

Ликвидация коммерческой организации с иностранными инвестициями осуществляется только по решению собственника имущества (учредителей, участников) или органа этой организации, уполномоченного на то ее уставом (учредительным договором – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора), **либо в судебном порядке.**

Срок ликвидации (прекращения деятельности), устанавливаемый собственником имущества (учредителями, участниками) либо органом юридического лица, уполномоченным уставом (учредительным договором – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора) (индивидуальным предпринимателем), не может превышать девяти месяцев со дня принятия решения о ликвидации (прекращении деятельности). Данный срок может быть продлен по решению указанных лиц, но не более чем до двенадцати месяцев.

При ликвидации юридического лица по решению собственника имущества (учредителей, участников) либо органа этого юридического лица, уполномоченного на то уставом (учредительным договором – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора), в регистрирующий орган путем личного обращения председателя ликвидационной комиссии (ликвидатора) либо лица, уполномоченного в соответствии с доверенностью действовать от имени председателя ликвидационной комиссии (ликвидатора), представляются:

- заявление о ликвидации по форме, установленной Министерством юстиции, с указанием в нем сведений о порядке и сроках ликвидации, составе ликвидационной комиссии, ее председателе или назначении ликвидатора. Заявление о ликвидации подписывается председателем и членами ликвидационной комиссии (в случае назначения ликвидационной комиссии) либо ликвидатором (в случае назначения ликвидатора). Если председателем ликвидационной комиссии (ликвидатором) является юридическое лицо, заявление о ликвидации подписывается руководителем этого юридического лица или иным лицом, уполномоченным в соответствии с уставом (учредительным договором – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора) действовать от имени этого юридического лица;

- решение о ликвидации. При этом решение, составленное на иностранном языке, должно быть переведено на белорусский или русский язык (подпись переводчика нотариально удостоверяется);

- легализованная выписка из торгового регистра страны учреждения или иное эквивалентное доказательство юридического статуса организации в соответствии с законодательством страны ее учреждения либо нотариально заверенная копия указанного документа (выписка должна быть датирована не позднее одного года до дня подачи заявления о ликвидации) с переводом на белорусский или русский язык (подпись переводчика нотариально удостоверяется) – для собственников имущества (учредителей, участников), являющихся иностранными организациями.

Сведения о том, что юридическое лицо (индивидуальный предприниматель) находится в процессе ликвидации (прекращения деятельности), о порядке и сроке заявления требований его кредиторами размещаются в глобальной компьютерной сети Интернет на официальном сайте юридического научно-практического журнала «Юстиция Беларуси» с последующим опубликованием в приложении к указанному журналу.

Ликвидационная комиссия (ликвидатор) представляет в регистрирующий орган:

- печати организации либо заявление собственника имущества (учредителей, участников) об их неизготовлении или сведения о публикации объявлений об их утрате;

- ликвидационный баланс, подписанный членами ликвидационной комиссии (ликвидатором) и утвержденный собственником имущества (учредителями, участниками) либо органом коммерческой организации, уполномоченным на то уставом (учредительным договором – для коммерческой организации, действующей только на основании учредительного договора);

- оригинал свидетельства о государственной регистрации юридического лица или заявление собственника имущества (учредителей, участников) о его утрате с приложением сведений о публикации объявления об утрате.

Субъект хозяйствования исключается из Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при получении регистрирующим органом информации от государственных органов.

Юридическое лицо считается ликвидированным, а деятельность индивидуального предпринимателя – прекращенной с даты принятия регистрирующим органом решения о внесении записи в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей об исключении их из этого регистра.

Юридическое лицо обязано прекратить свою деятельность, а индивидуальный предприниматель – предпринимательскую деятельность с даты принятия регистрирующим органом решения о внесении записи в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей об исключении из него этого юридического лица (индивидуального предпринимателя), за исключением случая, предусмотренного в части второй настоящего пункта.

3.3 Правовое положение транспортных организаций.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь включает ряд научных и промышленных организаций и предприятий.

Научные и проектные организации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : РУП "Белорусский научно-исследовательский институт транспорта "Транстехника", РДУП "Белорусский дорожный научно-исследовательский институт "БелдорНИИ", РУП "Белорусский дорожный инженерно-технический центр", РУП "БЕЛГИПРОДОР", ПИ РУП "Белжелдорпроект" Белорусской железной дороги, ОАО "Белсудопроект", РУП "Информационно-вычислительный центр авиации".

Промышленные предприятия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь включают

- **предприятия дорожного хозяйства** (ОАО "Белдортехника", ОАО "Дорстройиндустрия", Филиал "Мадикор" РДУП "БелдорНИИ", Филиал УПТК ОАО "ДСТ-2" г. Гомель)

- **предприятия авторемонтной промышленности** (ОАО "Борисовский авторемонтный завод", ОАО "Гомельский авторемонтный завод", ОАО "Мозырский авторемонтный завод", ОАО "Ремида")

- **предприятия управления морского и речного транспорта** (ОАО "Пинский судостроительно-судоремонтный завод")

- **предприятия Департамента по авиации** (ОАО "Минский завод гражданской авиации № 407");

- **предприятия Белорусской железной дороги** (ОАО "Барановичский завод запасных частей "Автако", ОАО "Барановичский завод автоматических линий", ОАО "Борисовский шпалопродовольный завод", ОАО "Брестский электротехнический завод", ЗАО "Гомельский вагоностроительный завод", ОАО "Гомельский электромеханический завод", РММ Столбцы ЭРУП "ОЗПМ", ОАО "Дорстроймонтажтрест", ОАО "Минский вагоноремонтный завод", Могилёвский филиал РО РУП "Белжелдорснаб").

Организациями, подведомственными Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, являются: Белорусская железная дорога, ГУ "Транспортная инспекция", УП "Белтехосмотр", Национальная авиакомпания «Белавиа», РУП «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», РУП "Национальный аэропорт Минск", РУП «Белдорсвязь», ОАО «Миноблавтотранс», ОАО «Витебскоблавтотранс», ОАО «Гроднооблавтотранс», ОАО «Гомельоблавтотранс», ОАО «Могилевооблавтотранс», РТУП "Белорусское речное пароходство», ОАО "Брестоблавтотранс», Центр транспортной оценки, ОАО «Белмагистральавтотранс».

Автотранспортные организации создаются учредителями и регистрируются государственными органами. Их правовой режим детально определен гражданским кодексом, законом «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Уставами предприятий. Такие организации могут выступать в различных организационно-правовых формах в зависимости от характера транспортных работ и услуг. Производственные отношения регулируются трудовым кодексом и Уставами предприятий.

Государственное предприятие «Белтрансгаз» Гомельское и Новополоцкое предприятия транспортировки нефти нефтепровода «Дружба» создаются, реорганизуются и ликвидируются Советом Министров, находятся в собственности государства. Правовой режим их деятельности регулируется совместными соглашениями между Республикой Беларусь и Российской Федерацией.

Транспортные экспедиционные организации могут создаваться как государственной, так и частной форм собственности. Их правовой статус определяется Гражданским кодексом, законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» и учредительными документами предприятий.

Правовой режим *Белорусской железной дороги* закреплён в Законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» 1999 г., в котором регламентированы правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь, его взаимоотношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными органами, потребителями работ и услуг транспорта. Уставом железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 г. №1196, регулируются отношения, возникающие между Белорусской железной дорогой и ее предприятиями или грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, физическими и юридическими лицами при пользовании ими услугами железнодорожного транспорта общего пользования, их права, обязанности и ответственность. Организации Белорусской железной дороги являются государственными предприятиями. Создание, реорганизация и ликвидация организаций железнодорожного транспорта общего пользования производятся Управлением Белорусской железной дороги на основании гражданского законодательства и учредительных документов.

Республиканские органы государственного управления, органы местного управления и самоуправления не вправе вмешиваться в деятельность железнодорожного транспорта.

Производственные отношения работников железнодорожного транспорта регулируются Трудовым кодексом Республики Беларусь. Работники железнодорожного транспорта имеют право ношения форменной одежды, знаков различия и обязаны систематически проходить медицинское обследование.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят: 32 организации, имеющие статус юридического лица, из них: 3 учреждения; 29 республиканских унитарных предприятий, из которых — 7 дочерних; 6 обособленных структурных подразделений; 3 представительства.

Дорога имеет необходимые проектные мощности (РУП «Белжелдорпроект»).

Материально-техническое обеспечение на дороге производится через РУП «Белжелдорснаб» и отделы материально-технического снабжения отделений.

Транспортно-экспедиторскую и логистическую деятельность на дороге осуществляет Белинтертранс - транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги.

Всю коммерческую работу на дороге осуществляет РУП «Главный расчетный информационный центр», через которое производятся провозные платежи за выполненные перевозки грузов.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами. Все они являются государственными учреждениями и организационно входят в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В его состав входят предприятия и

организации: открытое акционерное общество «Национальная авиакомпания «Белавиа»; открытое акционерное общество «Авиакомпания Трансавиаэкспорт»; республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Гомельавиа»; республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Гродно»; республиканское унитарное предприятие «Национальный аэропорт Минск»; республиканское унитарное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация»; республиканское унитарное предприятие «Минский авиаремонтный завод»; открытое акционерное общество «Оршанский авиаремонтный завод»; республиканское унитарное предприятие «Информационно-вычислительный центр авиации»; республиканское унитарное предприятие «Торговый комплекс «Аэродромный»; государственное учреждение «Медицинская служба гражданской авиации» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь; учреждение образования «Минский государственный высший авиационный колледж».

Национальная авиакомпания «Белавиа» создается по решению Президента Республики Беларусь. Правовое положение этой организации определено Гражданским кодексом, Воздушным кодексом Республики Беларусь, Уставом предприятия. Производственные отношения работников воздушного транспорта регулируются трудовым кодексом, они имеют право ношения форменной одежды, знаков различия.

Внутренний водный транспорт представлен следующими организациями:

1. **РУП «Белорусское речное пароходство»** (речные порты «Брест», «Пинск», «Микашевичи», «Мозырь», «Гомель», «Бобруйск», «Могилев», «Витебск») создается по решению Совета Министров, его подразделения могут находиться как в государственной, так и в частной собственности и управляются городскими администрациями портов. Правовое положение этих организаций указано в Гражданском кодексе, Кодексе внутреннего водного транспорта Республики Беларусь и Уставах предприятий.

2. **ОАО «Белсудопроект»** имеет статус юридического лица, является коммерческой организацией, имеет в хозяйственном ведении обособленное имущество. Оно осуществляет проектирование судов и плавсредств, разработку нормативных правовых актов, регламентирующих работу водного транспорта.

ОАО «Белсудопроект» внесло большой вклад в технический прогресс на речном транспорте Республики Беларусь.

За время деятельности ОАО «Белсудопроект» разработано более 60 проектов судов различных типов, которые составляют значительную часть судов внутреннего плавания Республики Беларусь.

По проектам ОАО «Белсудопроект» построено и модернизировано более 1500 различных судов.

По проектам ОАО «Белсудопроект» с успехом суда строились и эксплуатируются за пределами Республики Беларусь.

Главной задачей ОАО «Белсудопроект» является научное обеспечение внутреннего водного транспорта: разработка конструкторской документации на суда и плавсредства, необходимые для обеспечения перевозочного процесса и выполнения путевых работ, создание достаточной нормативной правовой базы для работы организаций внутреннего водного транспорта.

3. РУП «Белорусская инспекция Речного Регистра» осуществляет контрольные функции, а именно:

- государственный технический надзор за судами внутреннего и смешанного «река-море» плавания и их классификацию с выдачей соответствующих документов в соответствии с классификацией водных бассейнов в зависимости от их ветроволнового режима;

- государственный технический надзор за проектированием, постройкой, переоборудованием, модернизацией, ремонтом судов и плавучих средств, изготовлением материалов и изделий, предназначенных для установки на судах; освидетельствует организации, выполняющие указанные работы, на соответствие правилам с выдачей соответствующих документов;

- участвует в разработке правил, устанавливающих принципы классификации судов и технические требования, отвечающие условиям безопасности плавания судов в соответствии с их назначением;

На территории каждой области на водных путях оказывают туристические услуги.

Открытое акционерное общество «Газпром трансгаз Беларусь» является 100-процентным дочерним предприятием ПАО «Газпром». Компания обеспечивает бесперебойное газоснабжение потребителей Республики Беларусь и является надежным партнером в международной системе транспортировки газа. По магистральным трубопроводам, проходящим по территории республики, осуществляются транзитные поставки российского природного газа в Калининградскую область России, Литву, Украину, Польшу. Газотранспортная система Республики Беларусь, эксплуатируемая ОАО «Газпром трансгаз Беларусь», включает в себя более 7,9 тыс. км газопроводов, 13 компрессорных станций, 3 подземных хранилища газа, 226 газораспределительных станций, 27 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, 7 газоизмерительных станций.

Тема 4. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

4.1 Понятие и содержание государственного регулирования и управление транспортной деятельностью

Транспортная деятельность, согласно ст. 3 Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», это совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, речным и другими видами транспорта или комбинацией этих видов транспорта, а также транспортно-экспедиционная деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые на договорной основе или других законных основаниях.

Правовую основу управления транспортом, кроме указанного выше закона составляют также, Законы Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и

автомобильных перевозках», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», «О транспортно-экспедиционной деятельности» и др.

Транспортная деятельность осуществляется на следующей системе принципов:

- государственного регулирования и управления независимо от форм собственности;
- равенства субъектов транспортной деятельности и свободного выбора и форм перевозок;
- взаимной ответственности транспортных организаций;
- сочетания государства и общества в разумных объемах;
- соответствия нормам международного права.

Объекты транспортной деятельности - это транспортные средства и коммуникации, системы управления движением, сооружения и иное имущество, используемые для осуществления транспортной деятельности. Объекты транспортной деятельности могут находиться в собственности Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, юридических и физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, а также в собственности иностранных государств.

Государственное регулирование и управление транспортной деятельностью представляет собой урегулированную нормами права исполнительно-распорядительную деятельность государственных органов по организации эффективного осуществления транспортной деятельности.

Ключевым вопросом транспортной политики являются совершенствование государственного регулирования транспортной деятельности, прежде всего, пересмотр порядка предоставления дотаций из бюджета, правил налогообложения, тарифной политики, а также антимонопольное регулирование.

Государственное управление в сфере транспортной деятельности имеет административный характер и основано на началах власти и подчинения.

Государственное регулирование транспортной деятельности включает:

- проведение единой государственной политики в области транспортной деятельности;
- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;
- формирование системы информационного обеспечения в области транспортной деятельности;
- разработку и реализацию направлений и программ развития транспортной деятельности, а также ее государственную поддержку;
- обеспечение условий для развития рынка транспортных работ и услуг, конкурентной среды в области транспортной деятельности через подтверждение соответствия объектов транспортной деятельности, транспортных работ и услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, лицензирование, приватизацию;
- разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды;
- организацию международного сотрудничества в области транспортной деятельности;

- иное государственное регулирование в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

Содержание государственного управления транспортной деятельностью составляют функции, вид и характер которых определяется социально-экономическими и научно-техническими требованиями, предъявляемыми к организации эффективного осуществления транспортной деятельности. К таким функциям относятся лицензирование и стандартизация транспортной деятельности, государственный учет транспортных средств и транспортных коммуникаций; государственный контроль транспортной деятельности; экологический контроль и сертификация автотранспортных средств, обеспечение транспортной безопасности и др.

4.2 Система органов управления транспортом

Регулирование транспортной деятельностью осуществляет государство – особый субъект, наделенный Конституцией правом законодательного регулирования и контроля транспортной деятельности. От имени государства осуществляют руководство и управление транспортной отраслью Президент, Национальное собрание и Правительство Республики Беларусь. В данной сфере непосредственными функциями выступают: издание или санкционирование нормативных актов, регулирующих транспортную деятельность; распределение полномочий транспортного управления между государственными и учреждениями и ведомственными организациями; оказание государственной поддержки транспортным организациям и индивидуальным предпринимателям; создание органов контроля за соблюдением правил перевозки грузов и пассажиров, эксплуатации транспортных средств.

Государственное управление транспортной деятельностью осуществляется Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, и местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции в целях реализации возложенных на них функций по управлению подведомственными им субъектами транспортной деятельности в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

В законе Республики Беларусь «О дорожном движении» четко определены **полномочия Главы государства** в области дорожного движения: Президент определяет государственную политику в области дорожного движения, утверждает Правила дорожного движения, осуществляет иные полномочия, возложенные на него Конституцией Республики Беларусь, Законом «О дорожном движении» и иными законодательными актами.

На Правительство возложены полномочия по обеспечению проведения государственной политики в области дорожного движения:

- утверждение по согласованию с Президентом Концепции обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление порядка государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, самоходных машин;

- порядка проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении;
- порядка исчисления водительского стажа, принудительной эвакуации транспортных средств;
- размера платы за обучение управлению механическим транспортным средством и ряд иных функций.

Также детально регламентированы полномочия МВД и ГАИ МВД, Минтранса, Минсельхозпрода, МЧС, Минобразования.

На местные исполнительные и распорядительные органы возложены полномочия по выявлению в пределах своей компетенции причин и условий, способствующих нарушению Правил дорожного движения, совершению ДТП; по принятию своевременных мер по их устранению, а также принятию мер по обеспечению водителей специально оборудованными местами для стоянки (хранения) транспортных средств.

Непосредственным уполномоченным органом, обеспечивающим управление транспортной отраслью, является **Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь**. Согласно Положению о Министерстве транспорта и коммуникаций, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (Минтранс) является республиканским органом государственного управления и подчиняется Совету Министров Республики Беларусь. В рамках своих полномочий и в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31.07.2006 г. № 985 «Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций» оно осуществляет координацию деятельности других республиканских органов государственного управления в пределах своей компетенции. В структуру министерства входят: управление внешнеэкономических связей; управление автомобильного транспорта; отдел дорожно-транспортной политики и др.

Основными задачами Минтранса являются:

- реализация единой дорожно-транспортной политики, направленной на создание условий для удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, с учетом минимизации вредного воздействия на окружающую среду;
- разработка и реализация совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления, иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами программ развития в области транспортной деятельности;
- проведение совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления, иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами анализа деятельности и разработки прогнозов развития в области транспортной деятельности;
- осуществление развития смешанных перевозок, содействие установлению прямых связей между транспортными организациями Республики Беларусь и других государств, привлечение инвестиций;
- проведение в области транспортной деятельности экономической, научно-технической и социальной политики;
- формирование и совершенствование правовых основ функционирования в области транспортной деятельности;

- обеспечение эффективного управления республиканской собственностью в области транспортной деятельности;
- повышение эффективности и конкурентоспособности экспорта в области транспортной деятельности;
- развитие международного сотрудничества и внешнеэкономических связей, в том числе товаропроводящей сети за рубежом, по вопросам, отнесенным к компетенции Минтранса;
- привлечение внешних государственных займов (кредитов) в области транспортной деятельности в соответствии с законодательными актами.

Минтранс возглавляет Министр, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Президентом Республики Беларусь. Министр имеет заместителей, которые назначаются на должность и освобождаются от должности в соответствии с законодательством.

В Минтрансе создается коллегия в составе Министра (председатель коллегии), его заместителей по должности. В состав коллегии могут включаться руководящие работники Государственного комитета по авиации и Белорусской железной дороги, структурных подразделений центрального аппарата Минтранса, подведомственных ему юридических лиц. Численность и персональный состав коллегии утверждаются Советом Министров Республики Беларусь. Решения коллегии проводятся в жизнь, как правило, приказами Министра. В случае разногласий между Министром и коллегией Министр реализует свое решение, докладывая об этом Совету Министров Республики Беларусь, а члены коллегии, в свою очередь, могут информировать Совет Министров Республики Беларусь о своей позиции.

Для рассмотрения важнейших вопросов в области транспортной деятельности в Минтрансе образуется научно-технический совет. Положение о научно-техническом совете и его персональный состав утверждаются Министром.

В структуру центрального аппарата Минтранса входит департамент «Белавтодор» с правами юридического лица, осуществляющий специальные (исполнительные, контрольные, регулирующие и другие) функции в области дорожной деятельности.

Правовой статус департамента определен в Положении о департаменте «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденном Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19.02.2003г. № 46-Ц.

Основными задачами департамента являются:

- реализация дорожной политики, направленной на рациональное развитие и улучшение технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей экономики и населения республики в автотранспортных связях, создание условий для развития социальной сферы;
- проведение экономической и научно-технической политики в области дорожного хозяйства;
- осуществление мер по управлению республиканскими автомобильными дорогами.

Департамент возглавляет первый заместитель Министра транспорта и коммуникаций - директор департамента «Белавтодор». Директор департамента назначается на должность и освобождается от должности Советом Министров Республики Беларусь по согласованию с Президентом Республики Беларусь по представлению Министра. Директор департамента имеет заместителей, численность которых определяется Министерством. Заместители директора департамента

назначается на должность на контрактной основе и освобождаются от должности Министром по согласованию с Советом Министров Республики Беларусь по представлению директора департамента.

Для коллективного обсуждения наиболее важных вопросов в Департаменте образуется коллегия в количестве 7 человек. В состав коллегии входят - директор Департамента (председатель коллегии), его заместители, другие работники центрального аппарата Минтранса, руководители государственных организаций.

Коллегией рассматриваются основные вопросы развития государственного дорожного хозяйства, иные вопросы деятельности департамента и организаций, подведомственных департаменту. Решения коллегии реализуются, как правило, приказами и распоряжениями директора департамента. Решения коллегии, направленные на регулирование вопросов в сфере дорожного хозяйства и требующие нормативного закрепления, оформляются протоколом и представляются в Министерство для принятия соответствующих постановлений или приказов. В случае возникновения разногласий между директором департамента и членами коллегии решение принимает директор департамента, докладывая о нем Министру. Члены коллегии могут проинформировать Министра о своей позиции. При департаменте создается научно-технический совет для рассмотрения важнейших вопросов функционирования и развития государственного дорожного хозяйства. Положение о научно-техническом совете и его персональный состав утверждаются директором департамента.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь осуществляет регулирование в сфере автомобильного, железнодорожного и речного транспорта.

Одним из составляющих элементов **автомобильного транспорта** и транспортной деятельности являются дороги и управление ими. Имеющиеся в Республике Беларусь дороги в зависимости от их значения делятся на: автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги не общего пользования. Автомобильные дороги общего пользования в зависимости от функционального назначения подразделяются на республиканские автомобильные дороги и местные автомобильные дороги.

Автомобильные дороги в зависимости от эксплуатационных характеристик, геометрических параметров и условий дорожного движения классифицируются также по категориям, которые устанавливаются в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

Согласно ст.7 Закона Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», государственное регулирование и управление дорожной деятельностью осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности, местными Советами депутатов, местными исполнительными и распорядительными органами и иными государственными органами в пределах их компетенции и в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь.

Важную роль в деле управления дорожной деятельностью играют *местные органы государственного управления*. К полномочиям местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов в области дорожной деятельности относятся:

- разработка и реализация программ развития местных автомобильных дорог;

- распоряжение в пределах своей компетенции средствами местных дорожных фондов и осуществление контроля за их целевым использованием;
- руководство организациями государственного дорожного хозяйства, владеющими автомобильными дорогами и (или) иным имуществом, находящимися в коммунальной собственности;
- управление дорожной деятельностью, связанной с автомобильными дорогами не общего пользования; осуществление иных полномочий в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Систему местных органов управления транспортом составляют автотранспортные управления, которым непосредственно подчиняются расположенные на их территориях автохозяйства (автобазы, автопарки и др.).

Низовой производственно-технической и хозяйственной единицей являются дорожно-эксплуатационные участки.

Одним из основных правовых документов регулирующих правоотношения в области **железнодорожного транспорта** является закон Республики Беларусь от 06. 01 1999 г. «О железнодорожном транспорте». В нем дано определение, согласно которого, железнодорожный транспорт - вид наземного рельсового транспорта, представляющий собой совокупность его коммуникаций и транспортных средств, обеспечивающих управление и эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта. Здесь же имеется и классификация железнодорожного транспорта. Исходя из нее, железнодорожный транспорт подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и железнодорожный транспорт не общего пользования. Согласно законодательства управление железнодорожным транспортом общего пользования осуществляется Белорусской железной дорогой.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Белорусская железная дорога подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и является коммерческой организацией. В состав Белорусской железной дороги входят организации, занятые основной, вспомогательной и иной деятельностью на железнодорожном транспорте общего пользования. Управление перевозочным процессом, руководство деятельностью организаций железнодорожного транспорта общего пользования осуществляются централизованно и являются компетенцией Белорусской железной дороги.

Основными задачами Белорусской железной дороги являются:

- своевременное и качественное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения республики в перевозках; повышение эффективности хозяйственной деятельности;
- обеспечение безопасности движения поездов; повышение качества и культуры обслуживания пассажиров; планомерное и комплексное развитие материально-технической базы и социальной сферы дороги; содержание в исправном состоянии сооружений, устройств и технических средств; охрана окружающей среды от загрязнения и других вредных воздействий;
- обеспечение мобилизационной готовности соответствующих объектов, защита от разглашения секретных и служебных сведений.

Руководство деятельностью Белорусской железной дороги осуществляется начальником, назначаемым на должность и освобождаемым от должности Президентом Республики Беларусь. Начальник Белорусской железной дороги имеет заместителей, в том числе одного первого. Заместители Начальника и главный

инженер Белорусской железной дороги назначаются на должность и освобождаются от должности Советом Министров Республики Беларусь.

Аппаратом управления Белорусской железной дороги является Управление Белорусской железной дороги, структура и численность работников которого утверждаются начальником Белорусской железной, службы, отделы и другие структурные подразделения. На Белорусской железной дороге создается технико-экономический совет. Положение о совете и его персональный состав утверждаются Начальником Белорусской железной дороги.

Систему органов управления транспортом Республики Беларусь составляют также **Департамент по авиации Республики Беларусь и Управление морского и речного транспорта** Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. К основным задачам Департамента по авиации Республики Беларусь относятся: удовлетворение потребностей экономики и населения Республики Беларусь в воздушных перевозках пассажиров, грузов и багажа; определение и реализация основных направлений экономической и научно-технической политики в гражданской авиации Республики Беларусь; государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации.

Департамент возглавляет Председатель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Президентом Республики Беларусь. Председатель имеет заместителей, в том числе одного первого, назначаемых на должность и освобождаемых от должности в соответствии с законодательством Республики Беларусь. Численность заместителей определяется Президентом Республики Беларусь по представлению Совета Министров Республики Беларусь. В департаменте образуется коллегия в составе Председателя (председатель коллегии), его заместителей по должности и других работников департамента. В состав коллегии могут входить руководители подчиненных организаций. Состав коллегии утверждается Советом Министров Республики Беларусь. Коллегия рассматривает важнейшие вопросы деятельности департамента. Решения коллегии проводятся в жизнь постановлениями и приказами Председателя. В случае возникновения разногласий между Председателем и коллегией Председатель проводит в жизнь свои решения, докладывая о них Совету Министров Республики Беларусь. Члены коллегии могут сообщить свое мнение в Совет Министров Республики Беларусь.

Управление морского и речного транспорта является структурным подразделением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В процессе своей деятельности управление осуществляет: контрольные, регулирующие и другие функции; анализ экономической деятельности организаций водного транспорта; функции национальной морской администрации. К задачам управления относятся также определение морской транспортной политики и разработка концепции и программы развития водного транспорта Республики Беларусь.

Непосредственное управление транспортной деятельностью осуществляют административно-территориальные единицы, обеспечивающие транспортные услуги населению и организациям. Их функции: регистрация транспортных организаций, выдача лицензий на оказание транспортных услуг индивидуальным предпринимателям, оказание им поддержки, регулирование вопросов ценообразования, взаимодействия, соблюдения требований экологического законодательства и законодательства в сфере транспортной безопасности.

4.3 Законодательные основы государственного регулирования дорожного хозяйства

Правовое регулирование дорожного хозяйства обеспечивается посредством следующих нормативных правовых актов:

- Закон Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;
- Указ Президента Республики Беларусь «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования»;
- Указ Президента Республики Беларусь «Об отдельных вопросах функционирования системы электронного сбора платы за проезд транспортных средств по определенным дорогам Республики Беларусь»;
- Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О совершенствовании управления республиканским дорожным хозяйством»;
- Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О некоторых вопросах взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь»;
- Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положения о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь»;
- СТБ 1291-2007 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»;
- Ставки государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении (Налоговый кодекс Республики Беларусь).

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» функции управления республиканскими дорогами осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций. В составе министерства функционирует Главное управление автомобильных дорог (ГУАД). ГУАД организывает и контролирует деятельность организаций государственного дорожного хозяйства, подчиненных Минтрансу.

Республиканские автомобильные дороги закреплены на праве хозяйственного ведения за 6 унитарными предприятиями (автодорами): РУП «Минскавтодор-Центр», РУП «Бреставтодор», РУП «Витебскавтодор», РУП «Гомельавтодор», РУП «Гродноавтодор», РУП «Могилевавтодор». Независимый технический надзор за работами на республиканской сети дорог осуществляет РУП «Белдорцентр». В системе дорожного хозяйства функционируют подрядные организации, которые выполняют работы по капитальному ремонту, возведению и реконструкции дорог и сооружений на них в соответствии с договорами строительного подряда и предприятия науки (ГП «БелдорНИИ»), проектирования (ГП «Белгипродор»), связи (РУП «Белдорсвязь»), обучения (ГУО «Белдорстрой») и платных дорог (ГУ «Белавтострада»).

В настоящее время в Республике Беларусь сеть автомобильных дорог общего пользования составляет 86 648 километров. При этом к республиканским

автомобильным дорогам относится 15 757 километров, к местным автомобильным дорогам – 70 891 километр.

Географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы: республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB.

Автомобильная дорога **М-1/Е 30 Брест – Минск – граница Российской Федерации** является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот транспортный коридор определен Европейским Союзом как высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500-10000 автомобилей в сутки.

Сегодня автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения. Большой ее части придан статус дороги для автомобилей, а значит, здесь увеличена разрешенная максимальная скорость движения до 120 км/ч, что позволяет увеличить пропускную способность дороги и улучшить экологическую обстановку.

Автомобильная дорога **М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины** пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора **IXB Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград** имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Следует отметить, что на участках трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики, имеется сеть объектов дорожного сервиса. Расширению объема и повышению качества оказываемых услуг государство уделяет особое внимание, а приоритетом в данной области является строительство комплексов с полным набором сервисных услуг. Министерство транспорта и коммуникаций обеспечивает реализацию разработанного Межправительственным советом дорожников Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ, в котором сформулированы основные принципы и подходы к формированию и развитию сети международных автомобильных дорог Содружества; определены меры, направленные на интеграцию автодорог СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог и транспортных коридоров, на создание современной сети объектов дорожного сервиса и оказания услуг международным автоперевозчикам, а также на организацию взаимодействия дорожных администраций.

Поддержанию в надлежащем состоянии важнейших международных транспортных магистралей Министерство транспорта и коммуникаций постоянно уделяет самое серьезное внимание и, исходя из имеющихся возможностей, выделяет необходимые ресурсы и финансовые средства для повышения технической оснащенности и эксплуатационного состояния трансъевропейских коридоров. Предприятия отрасли делают все возможное, чтобы проезд по международным магистралям был максимально безопасным, быстрым и более комфортным. Главные дороги республики – это визитная карточка страны, истинное достояние белорусского народа, поэтому дорожники стараются не только его сохранить, но и приумножить.

В Республике Беларусь функционирует национальная электронная система взимания платы за проезд по платным дорогам. Данная система имеет торговую марку BelToll. С 1 августа 2013 года она введена в коммерческую эксплуатацию. Принцип работы системы электронной оплаты заключается в следующем: над дорогой установлены специальные порталы, которые расположены на перегонах между транспортными развязками, что практически полностью исключает возможность проезда, минуя портал. На данные конструкции смонтировано специальное оборудование, которое фиксирует проезд транспортного средства, идентифицирует его, а затем автоматически списывает оплату за проезд конкретного сегмента дороги. В случае отсутствия бортового устройства либо его использования на другом автомобиле система фиксирует нарушение и автоматически в режиме реального времени направляет данную информацию в Транспортную инспекцию. На Транспортную инспекцию возложены функции контроля за оплатой за проезд. Эта служба оснащена специальными автомобилями, которые круглосуточно осуществляют мобильное и стационарное патрулирование на платных дорогах. Таким образом, новая система обеспечивает высокую эффективность взимания платы и предполагает практически безусловную неотвратимость наказания за уклонение от оплаты за проезд.

4.4. Государственный контроль транспортной деятельности

Контроль в области транспортной деятельности осуществляется Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами и иными государственными органами и организациями в пределах их полномочий и направлен на обеспечение соблюдения субъектами транспортной деятельности актов законодательства Республики Беларусь.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О дорожном движении» государственный контроль в области дорожного движения осуществляется Министерством внутренних дел Республики Беларусь, Государственной автомобильной инспекцией, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и организациями, им уполномоченными, Министерством сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь и организациями, им уполномоченными, Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и иными государственными органами в пределах их компетенции.

Должностные лица Министерства внутренних дел Республики Беларусь, Государственной автомобильной инспекции, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и организаций, им уполномоченных, Министерства сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь и организаций, им уполномоченных, Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь в пределах своей компетенции вправе выдавать юридическим и физическим лицам, включая индивидуальных предпринимателей, обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений законодательства Республики Беларусь в области дорожного движения, в том числе требований технических нормативных правовых актов, а также об устранении нарушений требований экологической безопасности и при неисполнении этих предписаний привлекать виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь.

Постановлением Совета Министров от 4 сентября 2002 г. № 1218 «О создании Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» создана Транспортная инспекция и утверждено Положение о транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Транспортная инспекция) является органом по обеспечению контроля за транспортной деятельностью.

Транспортная инспекция руководствуется в своей деятельности Конституцией Республики Беларусь, законодательством Республики Беларусь, Положением и осуществляет ее во взаимодействии с республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами.

Транспортная инспекция является государственным учреждением с правами юридического лица, имеет самостоятельный баланс, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, открывать счета в банках, имеет печать и бланки документов с изображением Государственного герба Республики Беларусь и со своим наименованием, геральдический знак-эмблему.

Транспортная инспекция имеет филиалы в областях и городе Минске.

Основная задача транспортной инспекции – обеспечение контроля за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности.

Основные функции Транспортной инспекции:

- контроль за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства о транспортной деятельности, требований безопасности и экологических требований при эксплуатации транспорта, выполнении перевозок по территории Республики Беларусь (контроль за осуществлением транспортной деятельности);

- контроль за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь, в том числе на основе разрешений, выдаваемых в соответствии с международными договорами Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении (автомобильный контроль);

- проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования, включая контроль за соблюдением допустимых параметров тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (весогабаритный контроль) и контроль за наличием у владельцев (пользователей) тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования, а также за соблюдением ими установленных маршрутов и условий дорожного движения;

- контроль за соблюдением допустимых параметров тяжеловесных и крупногабаритных автомобильных транспортных средств (весогабаритный контроль);

- состоянием объектов транспортной деятельности;

- организацией обеспечения безопасности транспортной деятельности, авиационной безопасности и безопасности полетов;

- осуществляет в соответствии с законодательством на территории Республики Беларусь контроль за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности в пределах компетенции Минтранса;

- контроль за соблюдением пользователями платной автомобильной дороги установленного законодательством порядка взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам;

- участие в разработке и согласовании проектов, программ, технических условий, связанных с осуществлением транспортной деятельности, в том числе безопасностью транспортной деятельности, участвует в работе комиссий Минтранса по вопросам транспортной деятельности;

- рассмотрение документов по вопросам выдачи Минтрансом юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям специальных разрешений (лицензий) на право осуществления соответствующих видов деятельности и готовит необходимые предложения для решения указанных вопросов;

- проведение проверки на соответствие требованиям законодательства документов, необходимых для получения в Минтрансе юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями специальных разрешений (лицензий) на право осуществления соответствующих видов деятельности, готовности к осуществлению указанных видов деятельности транспортных средств, производственной базы и технологического оборудования;

- рассмотрение заявлений юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на получение лицензионных карточек на транспортные средства, выдает их, принимает решения об аннулировании этих карточек, осуществляет их изъятие;

- проведение анализа выявленных нарушений законодательства при осуществлении транспортной деятельности, разработка мероприятий по их предотвращению;

- внесение на основе анализа выявленных нарушений законодательства при осуществлении транспортной деятельности соответствующим республиканским органам государственного управления и иным государственными организациями, подчиненным Правительству Республики Беларусь, местным исполнительным и распорядительным органам предложений для принятия необходимых мер по

устранению условий и причин, способствующих нарушению указанного законодательства;

- участие в мероприятиях по профилактике нарушений законодательства при осуществлении деятельности в области автомобильного транспорта, выполняет функции полномочного органа по расследованию авиационных происшествий;

- осуществление иных функций в соответствии с законодательством.

Имущество Транспортной инспекции закрепляется за ней на праве оперативного управления.

Реорганизация и ликвидация Транспортной инспекции осуществляется в порядке, установленном законодательством для реорганизации, ликвидации соответствующих юридических лиц.

В соответствии с Координационным планом контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь за январь - октябрь 2015 года работниками Транспортной инспекции проведено 270 плановых и 14 внеплановых проверок, в результате которых выявлено 1 387 нарушений законодательства в области автомобильного транспорта, выдано 204 предписания об устранении выявленных нарушений.

В результате проведенных с начала 2015 года контрольных мероприятий Транспортной инспекцией проверена работа более 178 тыс. автотранспортных средств, выявлено 24 403 нарушения законодательства в области автомобильного транспорта, составлено 9 455 актов проверок на линии, 4 074 акта осмотра транспортных средств в ходе проведения мероприятий технического (технологического) характера, выдано 6 826 предписаний об устранении выявленных нарушений законодательства, направлено 2 633 сообщения в другие органы контроля и надзора.

Из общего числа выявленных нарушений законодательства в области автомобильного транспорта, влияющих на безопасность дорожного движения, установлено: отсутствие путевого листа, нарушения в заполнении путевого листа (1 540 фактов); необеспечение контроля технического состояния транспортного средства перед началом работы (1 004 факта); допуск водителя, не прошедшего предрейсовый медицинский осмотр, к выполнению автомобильных перевозок (1 198 фактов); отсутствие отметки о прохождении государственного технического осмотра – 2 760 фактов; наличие неисправностей, при которых запрещается участие транспортного средства в дорожном движении – 1 221 факт; нарушение режима труда и отдыха для водителей автомобилей (4 333 факта).

К административной ответственности привлечено 21 391 лицо. За 10 месяцев 2015 года сумма штрафа, наложенного по делам об административных правонарушениях, составила свыше 29,3 млрд. руб. По выявленным нарушениям законодательства материалы в отношении 595 перевозчиков направлены в Минтранс для принятия решения о прекращении действия специального разрешения (лицензии). Транспортной инспекцией особое внимание уделяется контролю порядка осуществления автомобильных перевозок без наличия специального разрешения (лицензии).

4.5. Лицензирование транспортной деятельности

Правовое регулирование лицензирования в том числе в области транспортной деятельности осуществляется Указом Президента Республики Беларусь от 1 сентября 2010 года № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности». Согласно п. 4 приложения 1 к Положению о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденному Указом Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее - Положение о лицензировании), лицензированию подлежит деятельность в области автомобильного транспорта, которая включает в себя следующие составляющие работы (услуги):

- 1) городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров;
- 2) междугородные автомобильные перевозки пассажиров;
- 3) перевозки пассажиров автомобилями-такси;
- 4) международные автомобильные перевозки пассажиров;
- 5) международные автомобильные перевозки грузов.

Не требуется получения лицензии для выполнения:

- 1) внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров для собственных нужд;
- 2) международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонны.

Получение лицензии осуществляется в порядке, установленном Положением о лицензировании. Выдача специальных разрешений (лицензий) производится Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Согласно Указа Президента Республики Беларусь от 26 ноября 2015 г. № 475, который вступил в силу 1 марта 2016 г., с 1 марта 2016 года лицензии действуют бессрочно, в том числе и те, которые были выданы ранее.

В главе 12 Положения о лицензировании определен ряд лицензионных требований, предъявляемых к соискателю лицензии.

Ниже приведен алгоритм действий по получению лицензии на деятельность в области автомобильного транспорта.

Подготовка соискателя лицензии к подаче документов

Оформление в штат работника, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, уровень профессиональной подготовки которого соответствует требованиям, установленным законодательством.

Для юридических лиц. Уровень профессиональной подготовки лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, должен подтверждаться в соответствии с требованиями, установленными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 971 "Об установлении требований к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, и утверждении Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств".

Для индивидуального предпринимателя. Для индивидуального предпринимателя, осуществляющего международные автомобильные перевозки, подтверждением соответствия уровня его профессиональной подготовки требованиям, установленным

законодательством, являются прохождение им курса в качестве водителя автомобиля по выполнению международных перевозок пассажиров и грузов и получение соответствующего свидетельства.

Индивидуальному предпринимателю, осуществляющему внутриреспубликанские пассажирские перевозки, необходимо пройти курсы по выполнению автомобильных перевозок в соответствии с программой курса подготовки индивидуального предпринимателя в случае исполнения им обязанностей лица, ответственного за организацию и выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров, утвержденной приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.05.2010 № 270-Ц "Об утверждении программ курса подготовки индивидуального предпринимателя в случае исполнения им обязанностей лица, ответственного за организацию и выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок", и получить свидетельство об окончании курса по выполнению автомобильных перевозок по форме, установленной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 04.05.2010 № 34 «Об установлении формы свидетельства об окончании курса по выполнению автомобильных перевозок и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства транспорта и коммуникаций республики Беларусь».

Обучение специалистов по организации и выполнению автомобильных перевозок и водителей-международников проводят следующие учебные центры:

- учебный центр "Академтранс";
- курсы повышения квалификации "Бамап-Веды";
- курсы повышения квалификации "Бамэ-Экспедитор".

При оформлении работника подписывается соответствующий приказ.

Приобретение транспортного средства.

У соискателя лицензии должно быть на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании (аренда, безвозмездное пользование) как минимум одно механическое транспортное средство соответствующей категории (в зависимости от работ и (или) услуг, составляющих лицензируемую деятельность, которые намерен выполнять (оказывать) соискатель лицензии), которое должно отвечать требованиям нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов, и международных договоров Республики Беларусь в области автомобильного транспорта.

Технический осмотр. Национальный технический осмотр проводится в соответствии с Положением о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.04.2008 № 630 «О реализации Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. «О дорожном движении».

Международный технический осмотр проводится в соответствии с Инструкцией о порядке выдачи международного сертификата технического осмотра транспортных средств, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 27.05.2004 № 19.

Подача документов для получения лицензии и получение лицензии определены в Положении о лицензировании отдельных видов деятельности.

По новому Указу соискатель лицензии или лицензиат может отправить необходимые материалы в лицензирующий орган по почте или в виде электронного документа. Это актуальное изменение избавляет от длительного ожидания своей очереди для подачи документов в отдельные лицензирующие органы.

Юридическим лицам, созданным в результате реорганизации в форме преобразования или выделения, теперь не нужно получать новую лицензию. Такие субъекты вправе осуществлять деятельность на основании ранее выданной лицензии при условии внесения изменений в лицензию в месячный срок с даты реорганизации. Ранее многие компании вынуждены были отказываться от процедур реорганизации.

Изменены и основания прекращения лицензии. Раньше такими основаниями были истечение срока действия лицензии и решение лицензирующего органа (в случае нарушений). С 1 марта 2016 действие лицензии будет прекращено в следующих случаях:

- ликвидации юридического лица/прекращения деятельности индивидуального предпринимателя.

- смерти (объявления умершим), признания недееспособным/ограничение в дееспособности, признания безвестно отсутствующим физического лица (ИП).

- по решению лицензирующего органа или суда о прекращении действия лицензии.

С учетом новых изменений лицензирующий орган обязан принимать решение о прекращении лицензии в присутствии лицензиата. Изложенный подход даст возможность лицензиату представить лицензирующему органу документы, подтверждающие позицию об отсутствии фактов повторного или грубого нарушения законодательства и, как следствие, оснований для прекращения лицензии.

С 1 марта 2016 года основаниями лишения лицензии признаются следующие случаи:

- водитель повторно (в течение 12 месяцев подряд), перевозил пассажиров, не пройдя предрейсовый медосмотр;

- уровень подготовки водителя не соответствует требованиям законодательства.

К грубым нарушениям отнесены:

- выпуск на линию транспорта с неисправностью, при которой запрещается его эксплуатация.

- повторный выпуск на линию машины без оформленного в установленном порядке путевого листа и/или других транспортных документов.

- использование транспорта, не прошедшего гостехосмотр либо переоборудованного с нарушением требований законодательства.

- выполнении автоперевозок без заключения договора обязательного страхования (если это предусмотрено законодательством).

- выполнение автоперевозок пассажиров в регулярном сообщении – без заключения соответствующего договора (если это предусмотрено законодательством).

- повторное (в течение 12 месяцев подряд) выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении без оформленного заказа-наряда на фрагование транспортного средства.

- повторное использование транспортного средства, неоформленного в соответствии с установленными требованиями к оформлению автомобиля-такси.

4.6 Сертификация транспортной деятельности

Одним из методов, представляющих собой наиболее эффективный метод воздействия на деятельность предприятий автомобильного транспорта является сертификация. Под сертификацией понимается процедура подтверждения соответствия, посредством которой независимо от изготовителя (продавца, исполнителя) и потребителя (покупателя) организация удостоверяет в письменной форме, что продукция (услуги или иные объекты) соответствуют установленным требованиям.

Проведение сертификации осуществляется в целях:

- создания условий для деятельности организации и предпринимателей на едином товарном рынке, а также для участия в международном, экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле.
- содействия потребителям в компетентном выборе продукции.
- защиты потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя).
- контроля безопасности продукции для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества.
- подтверждения показателей качества продукции, заявленных изготовителем.

Под сертификатом соответствия понимается документ, выданный по правилам системы сертификации для подтверждения соответствия сертифицируемой продукции установленным требованиям. Реализация процедур сертификации обеспечивается комплексом нормативных правовых актов, создавших необходимые предпосылки формирования систем сертификации на автомобильном транспорте.

Общие требования к порядку сертификации услуг в рамках Национальной системы подтверждения соответствия Республики Беларусь изложены в ТКП 5.3.21-2014 «Сертификация оказания услуг по обслуживанию транспортных средств». Сертификацию услуг проводят аккредитованные органы по сертификации. В соответствии с ТКП 5.3.21-2014 проводится обязательная и добровольная сертификация. Перечень услуг по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей, подлежащих обязательной сертификации, указан в «Перечне продукции, услуг и персонала и иных объектов оценки соответствия, подлежащих обязательному подтверждению соответствия в Республике Беларусь». Для начала проведения работ по сертификации услуг заявителю необходимо подать заявку в орган по сертификации (в г. Минске: БелГИМ, Старовиленский тракт, 93). К заявке прилагаются копии регистрационных документов предприятия (свидетельство о регистрации, устав)

Перечень ТНПА, на соответствие которым проводится сертификация:

- СТБ 1175-2011 «Обслуживание транспортных средств организациями автосервиса. Порядок проведения»;
- СТБ 1641-2006 «Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»;
- СТБ 960-2011 «Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. Общие требования безопасности»;

- СТБ 2169-2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения»;
- СТБ 2170-2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием. Выбросы загрязняющих веществ в отработавших газах. Нормы и методы измерения»

Сертификация услуг проводится в соответствии с:

- ТКП 5.1.04-2012. Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Сертификация выполнения работ, оказания услуг. Основные положения.
- СТБ 5.3.11-2004. Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Порядок проведения сертификации услуг, предоставляемых пассажирам на железнодорожном транспорте.
- СТБ 1493-2004. Услуги, предоставляемые пассажирам на железнодорожном транспорте. Общие требования.
- ТКП 5.3.12-2009. Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Порядок проведения сертификации услуг, предоставляемых на железнодорожном транспорте при перевозке грузов.
- СТБ 1494-2009. Услуги, предоставляемые на железнодорожном транспорте при перевозке грузов. Общие требования.
- СТБ 5.3.09-2004. Национальная система сертификации Республики Беларусь. Порядок сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава железнодорожного транспорта.
- СТБ 1453-2004. Услуги по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава железнодорожного транспорта. Общие технические условия.

Тема 5. ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1 Понятие транспортной безопасности

Понятие «безопасность» используется в нормативных актах и литературных источниках как многоаспектное явление. Согласно Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента 9 ноября 2010 г. под безопасностью понимается состояние защищенности каких-либо объектов и интересов от различных угроз внутреннего и внешнего характера. В сфере транспорта к таковым объектам следует отнести транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры (транспортные коммуникации). Защищаемыми интересами являются жизнь и здоровье, имущество физических лиц, имущественные интересы физических лиц, Республики Беларусь, административно-территориальных единиц, а также окружающая среда. Безопасность в сфере транспорта регламентируется по двум направлениям:

- 1) обеспечение безопасности при эксплуатации транспорта и пользовании транспортными коммуникациями (безопасность дорожного движения, безопасность полетов и т.д.);

- 2) обеспечение безопасности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства (авиационная безопасность и т.д.).

Угрозу транспортной безопасности создают факторы, способные привести к понижению уровня транспортной безопасности, нарушению устойчивости транспортной деятельности, нанесению вреда здоровью и жизни людей, ущербу имуществу и окружающей среде, общенациональным экономическим потерям. Основной угрозой в транспортной сфере являются террористические вызовы, что затронуло и транспортную систему Республики Беларусь. Кроме того, к таким факторам относятся техногенные и природные угрозы и иные. Угрозы могут быть как внутренние (незаконные действия сотрудников транспортных организаций, низкий уровень квалификации сотрудников, техногенные происшествия в самой организации и др., так и внешние (терроризм, незаконные действия государственных органов и должностных лиц, недобросовестная конкуренция, военные действия); как потенциальные, так и реальные.

Определенные угрозы рассматриваются как противоправные действия, за которые, как правило, следует ответственность для виновного лица. В частности, УК предусматривается ответственность за умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения (ст. 309), умышленное блокирование транспортных коммуникаций (ст. 310), самовольная без необходимости остановка поезда, нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 321).

Факторы, влияющие на транспортную безопасность, можно условно разделить на четыре группы:

- 1) факторы, оказывающее воздействие на реализацию экономических интересов транспортной деятельности, наносящие ущерб национальным интересам страны;
- 2) факторы, влияющие на социальную удовлетворенность потребностей в транспортных работах и услугах, а также противоправная деятельность, наносящая вред жизни и здоровью и имуществу граждан;
- 3) факторы, влияющие на окружающую среду, способные привести к техногенным и экологическим бедствиям;
- 4) несовершенство законодательства, регулирующего транспортную деятельность.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» безопасность транспортной деятельности – это состояние транспортной деятельности, при котором обеспечена минимальная вероятность возникновения опасности для жизни, здоровья и имущества граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее – физические лица), имущества юридических лиц Республики Беларусь, иностранных и международных юридических лиц (организаций, не являющихся юридическими лицами) (далее – юридические лица), Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, иностранных государств, а также для окружающей среды.

В литературе предлагается под транспортной безопасностью понимать состояние защищенности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера.

Обеспечение транспортной безопасности включает в себя комплекс мер, направленных на устранение реальных и потенциальных угроз нормальному функционированию транспортного комплекса. Система обеспечения безопасности должна функционировать с учетом особенностей отдельных объектов, а также специфики деятельности на различных видах транспорта. Обеспечение транспортной безопасности направлено на достижение таких результатов, как:

- безопасное перемещение грузов и перевозка пассажиров;
- своевременное выявление угроз транспортному движению;
- добросовестное исполнение правил пользования транспортом;
- наиболее полное удовлетворение социальных и экономических потребностей потребителей, государства.

5.2 Правовое регулирование безопасности дорожного движения.

Под организацией дорожного движения понимается комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Изменение организации дорожного движения осуществляется посредством изменения направления, введения временного запрещения или временного ограничения движения пешеходов, транспортных средств и самоходных машин по дорогам, в том числе ограничения скорости движения транспортных средств, самоходных машин, их массы и нагрузок на оси, габаритных размеров.

Временное запрещение или временное ограничение движения по дорогам могут вводиться в случае:

- угрозы безопасности дорожного движения, в том числе жизни и (или) здоровью граждан;
- угрозы сохранности дорог, в том числе вследствие неблагоприятных погодных (метеорологических) условий;
- дорожно-транспортного происшествия и производства процессуальных действий;
- объявления в установленном порядке предупреждения о неблагоприятных погодных (метеорологических) условиях;
- стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера;
- ремонтных и иных работ;
- массовых мероприятий;
- сопровождения (эскортирования) транспортных средств, самоходных машин, участников проводимых на дороге массовых мероприятий.

В главе 4 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» закреплены правила, регулирующие безопасность дорожного движения.

В соответствии со ст. 22 вышеуказанного закона информационное обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется в целях правового информирования населения, профилактики совершения дорожно-транспортных происшествий и правонарушений в области дорожного движения, формирования

знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге, привлечения внимания к проблемам безопасности дорожного движения.

Для информационного обеспечения безопасности дорожного движения используются средства массовой информации, наглядная агитация, печатная, рекламная, сувенирная и иная продукция.

Согласно ст. 23 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя:

- обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители механических транспортных средств, самоходных машин и обязательное медицинское переосвидетельствование водителей механических транспортных средств, самоходных машин;

- проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств, самоходных машин;

- оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

В законе «О дорожном движении» установлены основные требования к подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин и лиц, обучающих управлению ими, требования к водителям механических транспортных средств, выполняющим отдельные виды перевозок, требования к техническому состоянию и конструкции транспортных средств, самоходных машин, принадлежностей к ним и запасных частей.

В ст. 34 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» регламентируются обязанности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения. В целях обеспечения безопасности дорожного движения юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие транспортные средства, самоходные машины, обязаны:

- осуществлять контроль за соответствием технического состояния и конструкции принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин требованиям технических нормативных правовых актов и недопущением транспортных средств, самоходных машин с нарушением установленных требований к участию в дорожном движении;

- организовывать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей принадлежащих им механических транспортных средств, самоходных машин;

- проводить анализ причин и условий, способствующих нарушению Правил дорожного движения и (или) совершению дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин, и принимать своевременные меры по их устранению;

- разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на уменьшение вредного воздействия принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин на окружающую среду и сохранность дорог;

- соблюдать режим труда и отдыха водителей механических транспортных средств, самоходных машин, установленный в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

- обеспечивать повышение квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин в порядке и сроки, установленные законодательством Республики Беларусь;

По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий во всем мире становятся 1,2 млн. человек, а около 50 млн. получают ранения или остаются инвалидами. Дорожно-транспортный травматизм обходится странам в 518 млрд. долл. в год, что составляет в среднем от одного до двух процентов их валового национального продукта. К 2020 году ДТП будут находиться на десятом месте среди причин смертности на планете.

Основную группу риска смерти, получения травмы и инвалидности в результате дорожно-транспортных происшествий составляют дети и молодежь.

Самые распространенные виды происшествий – наезд на пешехода и столкновение транспортных средств.

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий являются: превышение скоростных режимов, нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение правил маневрирования. Сопутствующим фактором в ряде случаев являлось неудовлетворительное состояние дорог.

Большинство аварий происходило в выходные дни при резком повышении плотности автомобильного потока.

Каждое седьмое дорожно-транспортное происшествие было совершено водителями в нетрезвом виде. В таких авариях погибли и получили ранения более 1 тыс. человек, или свыше 12% от общего числа пострадавших в ДТП.

Еще одной нерешенной проблемой является низкая культура участников дорожного движения. Неоправданная агрессия водителей и явное пренебрежение правилами дорожного движения со стороны пешеходов – частая причина дорожных инцидентов.

Главой государства была поставлена задача Совету Министров совместно с Государственным секретариатом Совета Безопасности разработать **Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения** в Республике Беларусь. Разработанная концепция была утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757. **Основной задачей Концепции** является снижение общих потерь в дорожном движении не менее чем на 25%, в том числе сокращение не менее чем на 500 человек числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В рамках программы реализации Концепции были разработаны **региональные программы повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** и комплексы мероприятий по их реализации.

Одним из основных шагов по приведению законодательства в сфере дорожного движения в соответствие с требованиями Директивы № 1 Главы государства стала **разработка новой редакции Закона «О дорожном движении»** с учетом изменений законодательства по вопросам обеспечения безопасности движения и вступления в силу новой редакции Правил дорожного движения. Этот закон был подписан Президентом Республики Беларусь 5 января 2008 г.

В новом Законе более конкретно определено, кто является участником дорожного движения, а также общие правила и обязанности этих участников.

В новой редакции Закона расширены права участников дорожного движения, в частности, право на получение от госорганов достоверной информации об условиях

дорожного движения, о причинах изменения направления, введения временного запрещения или временного ограничения движения по дорогам, о качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

К числу обязанностей участников дорожного движения отнесены: обязанность действовать добросовестно, корректно, быть внимательными и взаимно вежливыми. Уточнена обязанность по принятию мер по недопущению загрязнения дорог и окружающей среды (например, выбрасывать мусор и иные предметы в специально отведенных местах).

Введена обязанность участников движения не повреждать дороги и технические средства организации дорожного движения.

Отдельная статья специально посвящена водительскому удостоверению. Установлены сроки действия выдаваемого в республике водительского удостоверения – 10 лет, если иное не предусмотрено законодательными актами Республики Беларусь.

Водительское удостоверение, выданное до вступления в силу настоящего Закона, сохраняет свое действие в течение срока, на который оно было выдано. Установлен срок действия водительских удостоверений, выданных иными государствами, в т. ч. международного образца, – три месяца с даты въезда в нашу страну.

В вышеназванном Законе также введена норма, согласно дорожного движения и совершению ДТП с участием принадлежащих которой юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие транспортные средства, самоходные машины, обязаны проводить анализ причин и условий, способствующих нарушению Правил им транспортных средств, самоходных машин; разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на уменьшение вредного воздействия принадлежащих им транспортных средств, самоходных машин на окружающую среду и сохранность дорог. На них также возложена обязанность обеспечивать повышение квалификации своих водителей.

Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» утверждена новая редакция правил дорожного движения.

Документ ужесточил требования к организациям, осуществляющим подготовку водителей, были введены ограничения на использование транспортных средств с тонированными стеклами. Поставлена задача обеспечить организацию массового производства световозвращающих элементов, предназначенных для обозначения пешеходов при их движении по проезжей части дороги в темное время суток.

В соответствии с Указом в учебные программы учреждений образования было включено изучение Правил в объеме требований, предъявляемых к пешеходам, пассажирам, водителям велосипедов, мопедов, гужевых транспортных средств.

Министерству внутренних дел и Министерству транспорта и коммуникаций предписано осуществлять постоянный контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и технических средств организации дорожного движения, определении требований к конструкции и техническому состоянию транспортных средств, участвующих в дорожном движении.

Для координации работы органов государственной власти в области безопасности дорожного движения в апреле 2007 г. **создана Постоянная комиссия по**

обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь. В ее задачи входит осуществление информационно-аналитической деятельности по вопросам, относящимся к сфере безопасности дорожного движения, и подготовка предложений по вопросам повышения безопасности дорожного движения в рамках совершенствования системы экономических, социальных, организационных, научно-технических, правовых и иных мер, направленных на предупреждение гибели и травмирования людей в дорожно-транспортных происшествиях.

В рамках программы реализации Концепции были разработаны **региональные программы повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** и комплексы мероприятий по их реализации, результаты которых должны явиться основой для разработки республиканской программы повышения безопасности дорожного движения.

Ежегодно издаются аналитический сборник «Сведения о состоянии аварийности в Республике Беларусь и состоянии транспортной дисциплины в автотранспортных организациях Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Анализ состояния подготовки водителей в Республике Беларусь», а также аналитический доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Республике Беларусь».

В 2007 году Министерством внутренних дел совместно с другими органами государственного управления была реализована программа «Минус 100». Она была направлена на снижение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в течение года минимум на 100 человек. В результате комплекса мероприятий программы удалось добиться сокращения гибели людей на дорогах республики по сравнению с 2006 годом почти на 200 человек.

В 2007 году под эгидой Министерства транспорта и коммуникаций в Республике Беларусь проведен комплекс мероприятий в рамках Первой Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН.

Неоднократно проводились тематические декады, направленные на реализацию некоторых конкретных аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, таких как обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов на дороге, пассажиров при перевозке маршрутными такси.

Ежегодно по распоряжению Министерства внутренних дел Республики Беларусь проводятся месячники безопасности дорожного движения.

В начале учебного года в обязательном порядке проводится комплекс мероприятий «Внимание: дети».

Для сертификации деятельности учебных организаций, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей механических транспортных средств, была внедрена система оценки эффективности их деятельности.

Особое внимание уделяется проведению массовых профилактических акций и мероприятий для различных категорий участников дорожного движения с привлечением СМИ и общественных организаций.

Активно строилась работа по профилактике совершения ДТП среди детей и молодежи.

В целях совершенствования системы подготовки водителей были проведены исследования влияния психофизиологических показателей водителей автомобилей на

уровень их профессиональной надежности и на этой основе разработано программное обеспечение по оценке и улучшению индивидуальных психофизиологических показателей водителей и кандидатов в водители, которое прошло апробацию в ряде учебных организаций.

Основной акцент в зарубежном законодательстве о безопасности дорожного движения делается на материальной ответственности нарушителей.

В последние годы во многих странах наблюдается тенденция все большего признания значимости осуществляемого специальными органами охраны правопорядка надзора за соблюдением правил дорожного движения.

Значительное внимание уделяется в странах Европейского союза и вопросам технической организации движения.

5.3 Законодательное обеспечение безопасности на отдельных видах транспорта

Глава 4 Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» посвящена безопасности движения. Под безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств на железнодорожном транспорте понимаются состояние защищенности процесса движения транспортных средств, состояние самих транспортных средств и коммуникаций железнодорожного транспорта, при которых отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц.

Транспортные средства и коммуникации железнодорожного транспорта должны соответствовать требованиям актов законодательства Республики Беларусь, а также технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

Контроль за обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется Белорусской железной дорогой, в составе которой создаются специальные службы, а также аварийно-восстановительные подразделения по ликвидации последствий крушений и аварий.

Безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на железнодорожном транспорте общего пользования и безопасные условия перевозок пассажиров, грузов и багажа обеспечиваются организациями железнодорожного транспорта общего пользования. Владельцы подъездных путей обязаны содержать их в состоянии, обеспечивающем безопасность движения транспортных средств.

Объекты, на территории которых осуществляются производство, хранение, погрузка, транспортировка и выгрузка опасных грузов, должны быть удалены от железнодорожных линий и сооружений железнодорожного транспорта на расстояние, обеспечивающее их безопасную работу. Владельцы указанных объектов обязаны своевременно информировать организации железнодорожного транспорта общего пользования о возникновении аварийных ситуаций, угрожающих безопасности движения транспортных средств по железнодорожным линиям.

Организации железнодорожного транспорта общего пользования обязаны принимать меры по локализации и ликвидации последствий транспортных происшествий, в том числе крушений и аварий, по спасению жизни и сохранению здоровья людей, снижению размеров вреда окружающей среде и материальных потерь.

Ст. 26 вышеуказанного закона закрепляет зоны повышенной опасности. К ним относятся территории, на которых расположены железнодорожные линии и другие коммуникации железнодорожного транспорта, являются зонами повышенной опасности и при необходимости подлежат специальному ограждению.

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом, виновные лица несут ответственность, предусмотренную законодательством Республики Беларусь.

Повышенная опасность железнодорожного транспорта связана с широким применением горючих материалов, а также с опасностью перевозимого груза. Основные причины аварий и катастроф на железнодорожном транспорте — неисправности пути, подвижного состава, средств сигнализации, ошибки диспетчеров, невнимательность и халатность машинистов. Чаще всего происходят сход подвижного состава с рельсов, столкновения, наезды на препятствия на переездах, пожары непосредственно в вагонах, размывы железнодорожных путей, обвалы, оползни, наводнения случаются значительно реже. При перевозке опасных грузов, таких как газы, легковоспламеняющиеся и взрывоопасные вещества, происходят взрывы и пожары.

На сегодняшний день при перевозках на железнодорожном транспорте существует ряд основных проблем, связанных с **потенциальной безопасностью** при данном виде перевозок:

- захват подвижного состава террористами;
- возгорание подвижного состава;
- сход подвижного состава;
- столкновение поездов;
- ограбление;
- неисправности путей;
- поражающий фактор при столкновении (травматизм);
- несоблюдение правил безопасности пассажирами.

Требования к личной безопасности в поезде такие же, как для других транспортных средств. Но есть и некоторые особенности:

- покупая билеты, нужно отдавать предпочтение средним вагонам. В случае катастрофы они страдают меньше, чем головные и хвостовые;
- выбирать сидячие места против движения поезда;
- не засыпать, если попутчики вызывают недоверие;
- не выключать свет в купе, держать дверь купе закрытой, документы и бумажник держать в надежном месте, а портфель — ближе к окну; особенное внимание нужно уделять своим вещам на промежуточных остановках.

Движение поезда становится опасным, когда он сталкивается с другим поездом, с другим транспортным средством на переезде или когда подвижной состав сходит с рельсового пути. В этих случаях возникают поражающие факторы, которые создают

угрозу для жизни и здоровья пассажиров, персонала железных дорог, населения, для целостности грузов и объектов внешней среды.

Глава 13 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь содержит нормы, посвященные **безопасности судоходства**, включая технический надзор за судами, контроль безопасности судоходства. В целях обеспечения безопасности плавания и определения технического состояния маломерных судов согласно постановлению Совета Министров республики Беларусь от 28 декабря 2013 г. обязательной регистрации. Классификации и техническому освидетельствованию подлежат все суда за исключением лодок. Байдарок и надувных судов грузоподъемностью менее 225 кг. Моторные суда подлежат регистрации независимо от грузоподъемности. Каждое судно должно эксплуатироваться с нанесенными регистрационными номерами в исправном техническом состоянии с соблюдением условий, обеспечивающих ее правильное использование.

В соответствии с законом «О городском электрическом транспорте и метрополитене» безопасность транспортной деятельности при выполнении перевозок пассажиров **городским электрическим транспортом и метрополитеном** обеспечивается как путем технического обеспечения безопасности транспортной деятельности, так и посредством принятия мер, направленных на защиту пассажиров и работников перевозчика пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчика пассажиров метрополитеном от актов терроризма или иных противоправных действий.

Для технического обеспечения безопасности транспортной деятельности при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном перевозчики пассажиров городским электрическим транспортом (метрополитеном) должны поддерживать в технически исправном состоянии транспортные средства городского электрического транспорта (троллейбусы, трамваи) или транспортные средства метрополитена (электропоезда метрополитена), коммуникации городского электрического транспорта и коммуникации метрополитена в соответствии с требованиями, установленными техническими нормативными правовыми актами.

Защита от актов терроризма или иных противоправных действий согласно статье 27 Закона обеспечивается посредством:

- предотвращения несанкционированного доступа граждан к коммуникациям городского электрического транспорта и коммуникациям метрополитена;
- охраны метрополитена;
- осуществления досмотра ручной клади пассажиров для предотвращения незаконного провоза в транспортных средствах метрополитена предметов или веществ, запрещенных к перевозке в метрополитене Правилами перевозок пассажиров метрополитеном и (или) которые могут быть использованы для совершения акта терроризма или иного противоправного действия;
- принятия иных мер по предупреждению, предотвращению и пресечению актов терроризма или иных противоправных действий, а также мер по минимизации их последствий.

С учетом повышенного внимания со стороны государства к организации защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, иных противоправных действий статьей 28 Закона закреплены основные положения по проведению досмотра

ручной клади пассажиров метрополитена. Досмотр осуществляется в пределах, необходимых для выявления предметов или веществ, запрещенных к перевозке в метрополитене Правилами перевозок пассажиров метрополитеном и (или) которые могут быть использованы для совершения акта терроризма или иного противоправного действия.

Досмотр ручной клади пассажиров метрополитена, в том числе с помощью технических средств, осуществляется представителями органов внутренних дел либо должностными лицами метрополитена, имеющими в соответствии с законодательными актами право осуществлять досмотр. Следует отметить, что коммунальное унитарное предприятие «Минский метрополитен» в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 25.10.2007 № 534 «О мерах по совершенствованию охранной деятельности» является организацией, которой разрешен личный досмотр, досмотр вещей и документов, транспортных средств.

Порядок осуществления досмотра ручной клади пассажиров метрополитена устанавливается Правилами перевозок пассажиров метрополитеном и иными актами законодательства. Так, постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 15.05.2007 № 601 «О некоторых мерах по реализации Закона Республики Беларусь от 8 ноября 2006 года «Об охранной деятельности в Республике Беларусь» утверждены Правила проведения личного досмотра, досмотра вещей и документов, транспортных средств работниками военизированной охраны и охраны организаций, не обладающих правом создания военизированной охраны.

В рамках обеспечения безопасности в метро установлена автоматизированная система пожаротушения «Молния». На метрополитене работает ведомственная пожарная служба – отдел пожарной профилактики. Проводятся мероприятия по оснащению подземки (переходов, вестибюлей, вагонов) системами видеонаблюдения, создан ситуационный центр системы видеонаблюдения.

Приоритетным направлением работы в деятельности гражданской авиации Республики Беларусь является обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности. Авиационная безопасность и обеспечение безопасности полетов регламентируется Воздушным кодексом Республики Беларусь (глава 11).

В республике действует отлаженная система мер, основанная на Стандартах и Рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области авиационной безопасности, направленная на защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в её деятельность. В частности, в целях обеспечения безопасности полётов воздушных судов гражданской авиации во всех аэропортах в отношении каждого пассажира осуществляется процедура предполётного досмотра.

5.4 Требования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности

Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области соблюдения экологических требований при эксплуатации транспорта:

- Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» от 26 ноября 1992 г. № 1982 – XII с изменениями и дополнениями;
- Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-3;

- Закон Республики Беларусь «Об охране атмосферного воздуха» от 16 февраля 2008 г. № 2-З;

- Закон Республики Беларусь «Об обращении с отходами» от 20 июля 2007 г. № 271-З.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» под экологической безопасностью понимается состояние защищенности окружающей среды, жизни и здоровья граждан от возможного вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Окружающая среда – это среда обитания человека, которая включает в себя факторы природного (атмосферный воздух, почва, растительный мир), так и социального (питьевая вода, продовольственные и промышленные товары, транспортные средства) характера. Требования в области охраны окружающей среды (природоохранные требования, требования экологической безопасности) – предъявляемые к хозяйственной и иной деятельности обязательные условия, ограничения или их совокупность, установленные законами, иными нормативными правовыми актами, в том числе техническими нормативными правовыми актами, нормативами в области охраны окружающей среды.

Транспортные средства являются источником повышенной опасности, в том числе экологической². Юридические лица и граждане при проектировании, производстве, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании мобильных источников обязаны разрабатывать и осуществлять меры по снижению токсичности, дымности отработанных газов, очистке или обезвреживанию выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, переходу на менее токсичные виды топлива и иные меры, направленные на предотвращение и снижение вредного воздействия на окружающую среду. Производство и (или) эксплуатация мобильных источников, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах и уровни иных вредных физических воздействий на окружающую среду превышают установленные нормативы, запрещаются.

Законодательство, регулирующее эксплуатацию транспортных средств на различных видах транспорта также устанавливает требования по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности. В частности, Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» устанавливает требования к автомобильным транспортным средствам и коммуникациям автомобильного транспорта, включая требования в области охраны окружающей среды. В соответствии с законом «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» при осуществлении дорожной деятельности юридические и физические лица обязаны соблюдать законодательство об охране окружающей среды, а также выполнять предусмотренные им природоохранные мероприятия. Дорожная деятельность, связанная с развитием (возведением, реконструкцией) автомобильных дорог, осуществляется по проектной документации, имеющей положительные заключения государственных экспертиз.

Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» гарантируется

² Экологическое право : учебник / С.А.Балашенко [и др.]. – Минск : Изд.центр БГУ, 2013. – 501 с.

обеспечение безопасности. В соответствии с его положениями для обеспечения безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования Советом Министров Республики Беларусь устанавливаются запреты (ограничения) на осуществление на землях железнодорожного транспорта общего пользования деятельности, противоречащей их целевому назначению, а также иные запреты (ограничения), связанные с особыми условиями использования этих земель.

Организации железнодорожного транспорта общего пользования обязаны использовать предоставленные им земельные участки в соответствии с целевым назначением и условиями их предоставления с соблюдением требований законодательства Республики Беларусь об охране окружающей среды и земельного законодательства Республики Беларусь.

В целях обеспечения безопасности населения и безопасной эксплуатации железнодорожных путей, железнодорожных станций, подъездных путей и других сооружений железнодорожного транспорта, расположенных на землях, подверженных оползням, обвалам, размывам и иным опасным воздействиям природного характера, в соответствии с законодательством Республики Беларусь устанавливаются охранные зоны.

Обязанности по охране окружающей среды на водном транспорте предусмотрены Кодексом внутреннего водного транспорта Республики Беларусь (КВВТ). Так, в соответствии с требованиями законодательства об охране окружающей среды осуществляется оборудование судов соответствующими техническими средствами. Кроме того, строительство и эксплуатация сооружений на внутренних водных путях осуществляются по согласованию с территориальными органами государственного управления по природным ресурсам и охране окружающей среды. Судовладельцы обязаны обеспечивать экологическую безопасность судоходства, недопущение загрязнения с судов водной среды хозяйственно-бытовыми водами и отходами, нефтью и нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей и животного мира водоемов. КВВТ устанавливает условия пользования акваториями и землями при эксплуатации водного транспорта. Для выполнения работ, связанных с судоходством, на внутренних водных путях вне населенных пунктов организациям внутреннего водного транспорта предоставляется в постоянное пользование полоса отвода земли (береговая полоса) шириной 20 метров от уреза воды или от бровки берега (на крутых берегах) в глубь материка или острова.

Воздушный кодекс Республики Беларусь устанавливает требования по защите граждан и охране окружающей среды от вредного воздействия полетов воздушных судов. Согласно ст. 67 названного Кодекса гражданское воздушное судно, эксплуатируемое в Республике Беларусь, должно иметь сертификаты, предусмотренные настоящим Кодексом и авиационными правилами, в том числе относительно уровня шумов на местности, связанных с эксплуатацией воздушного судна, а также выбросов загрязняющих веществ авиационными двигателями. Владельцы аэродромов, эксплуатанты воздушных судов, командиры и члены экипажей воздушных судов обязаны принимать меры по снижению уровня шумов при эксплуатации воздушных судов на земле и в воздухе.

В целях защиты граждан и охраны окружающей среды на территориях, прилегающих к аэродромам гражданской авиации, на которых расположены объекты, являющиеся источниками выбросов или сбросов загрязняющих веществ и иного

вредного воздействия на окружающую среду, в соответствии с законодательством устанавливаются санитарно-защитные зоны.

В целях предупреждения вредного воздействия полетов воздушных судов на граждан и объекты окружающей среды в определенных районах может устанавливаться минимальная высота полета воздушных судов в порядке, определяемом специально уполномоченным органом в области гражданской авиации и специально уполномоченным органом в области обороны.

Безопасность перевозок опасных грузов обеспечивает Закон Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов». Транспортные средства, коммуникации, сооружения, устройства, тара, упаковка, упаковочные комплекты, контейнеры и иное имущество, используемые при перевозке опасных грузов, должны отвечать требованиям актов законодательства в области перевозки опасных грузов, в том числе обязательным для соблюдения требованиям технических нормативных правовых актов, а также экологическим требованиям. Опасные грузы – вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых при перевозке может послужить причиной взрыва и (или) пожара, привести к гибели, заболеванию, травмированию, отравлению, облучению или ожогам людей и (или) животных, а также вызвать повреждение сооружений, транспортных средств, иных объектов перевозки и (или) нанести вред окружающей среде.

Безопасность трубопроводного транспорта обеспечивается на основе экологических требований, установленных ст. 45 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» и Закона «О магистральном трубопроводном транспорте». Обеспечение экологической безопасности при эксплуатации трубопроводного транспорта – это комплекс мер по охране окружающей среды от негативного воздействия деятельности по эксплуатации магистрального трубопровода, которое может привести к угрозе жизни и здоровью граждан, причинению вреда окружающей среде и другим неблагоприятным последствиям;

Приоритеты безопасности граждан и государства, защиты окружающей среды являются одним из принципов деятельности в области магистрального трубопроводного транспорта. Согласно ст. 18 Закона Республики Беларусь «О магистральном трубопроводном транспорте» при ликвидации магистрального трубопровода или его объектов производятся демонтаж оборудования, снос или перепрофилирование производственных зданий и сооружений, а также проводятся мероприятия по восстановлению окружающей среды, в том числе мероприятия по рекультивации земель. При невозможности восстановления окружающей среды в первоначальном состоянии проводятся компенсационные мероприятия по возмещению причиненного вреда окружающей среде и гражданам вследствие изменения состояния окружающей среды в период создания и эксплуатации магистральных трубопроводов. Мероприятия по восстановлению окружающей среды при выводе из эксплуатации, консервации и ликвидации магистрального трубопровода проводятся за счет средств оператора и согласовываются с Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь.

Согласно ст. 34 Закона Республики Беларусь «О магистральном трубопроводном транспорте» с целью обеспечения промышленной, пожарной и экологической безопасности магистрального трубопровода устанавливается охранная зона магистрального трубопровода. При размещении нескольких магистральных

трубопроводов в одном техническом коридоре устанавливается единая для всех трубопроводов охранная зона. Порядок установления охранных зон, размеры и режим их использования определяются Советом Министров Республики Беларусь.

Собственникам земельных участков и иным землепользователям, осуществляющим разрешенное землепользование в границах охранных зон магистральных трубопроводов, компенсируются убытки, связанные с ограничением землепользования.

Тема 6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

6.1 Понятие, принципы и виды юридической ответственности.

Как правовой институт ответственность за правонарушения в области транспортной деятельности включает совокупность юридических норм, устанавливающих неблагоприятные последствия и порядок их возложения на правонарушителя.

Юридическая ответственность выражается в обязанности лица, совершившего правонарушение, претерпеть санкцию (меру ответственности), т.е. неблагоприятные последствия, установленные законом или договором.

Юридическая ответственность наступает за нарушения транспортного законодательства. Специфика ответственности выражается в том, что нарушения, за которые она применяется, всегда связаны с транспортной деятельностью, эксплуатацией транспорта, выполнением перевозок.

Особенностью ответственности является то, что привлечение виновного к уголовной или административной ответственности не освобождает от обязанности возместить причиненный им вред.

Юридическая ответственность преследует две главные цели: защиту правопорядка, прав и свобод личности и правовое воспитание граждан.

Под принципами юридической ответственности следует понимать те основополагающие идеи (начала), которыми надо руководствоваться при возложении мер юридической ответственности.

В числе таких принципов можно указать:

- 1) законность;
- 2) неотвратимость;
- 3) справедливость;
- 4) целесообразность;
- 5) индивидуализация ответственности с учетом степени общественной опасности и вины правонарушителя;
- 6) принцип полного возмещения вреда.

Принцип законности заключается в точном и неуклонном исполнении требований закона при реализации юридической ответственности. Требования закона могут носить как материальный, так и процессуальный характер. Данный принцип предполагает, что юридическая ответственность:

- может наступать только за те деяния, которые предусмотрены законом;

- возлагается только компетентным органом;
- действует только в пределах санкции соответствующей нормы;
- осуществляется в строгих рамках процессуальной процедуры;
- не может устанавливаться или усиливаться вследствие придания нормативному акту обратной силы;
- должна иметь фактическую обоснованность, т. е. сам факт совершения правонарушения должен быть установлен как объективная истина.

2. **Принцип неотвратимости** требует, чтобы каждое правонарушение влекло за собой ответственность.

Действующий Уголовный кодекс Республики Беларусь в ст. 83 предусматривает возможность освобождения гражданина от уголовной ответственности в связи с истечением сроков давности по некоторым преступлениям, за исключением тех, которые совершены против мира, безопасности человечества и военных преступлений (международный терроризм, геноцид, применение оружия массового поражения и др.).

Конечно же, быстрое и оперативное применение мер ответственности за совершение правонарушений предполагает высокий профессионализм сотрудников правоохранительных органов, что также можно рассматривать составляющим положением принципа неотвратимости юридической ответственности.

3. **Принцип справедливости** охватывает своим содержанием следующие требования:

- между правонарушением и санкцией должна быть соразмерность, т. е. ответственность должна соответствовать тяжести правонарушения;
- за одно правонарушение лицо подлежит юридической ответственности только один раз (хотя одновременно могут быть применены несколько видов наказания, например лишение свободы с конфискацией имущества и возмещением причиненного ущерба);
- соразмерность предполагает и индивидуализацию ответственности, при помощи которой обеспечивается возможность избрания различных средств правового воздействия в пределах установленных законом санкций, с учетом характера и степени общественной опасности совершенного противоправного деяния, личности виновного, обстоятельств, предусмотренных законом в качестве смягчающих или отягчающих ответственность и др.;
- за противоправный поступок отвечает тот, кто его совершил (за рядом исключений, например, по ст. 942 ГК РБ за вред, причиненный несовершеннолетним, отвечают его родители, усыновители, опекуны);
- применение санкций должно способствовать реальному восстановлению нарушенного права и возмещению причиненного ущерба.

4. **Принцип целесообразности** во многом согласуется с принципом справедливости, однако особенность его содержания состоит в том, что юридическая ответственность должна соответствовать целям, ради которых она установлена. Здесь обращается внимание правоприменителя на смягчение ответственности, условное или безусловное освобождение от нее, если цели наказания уже достигнуты. Возможен даже вариант замены юридической ответственности неюридической, если цели юридической ответственности могут быть достигнуты без нее.

Выделяют следующие основные **функции юридической ответственности**:

1. Репрессивно-карательная (штрафная).
2. Предупредительно-воспитательная (превентивная).
3. Компенсационная.

Юридическая ответственность может быть реализована лишь при наличии определенных правовых и фактических оснований, к числу которых относят:

- 1) юридическую норму, предусматривающую возможность применения мер ответственности за определенный противоправный вид деяний (нормативная основа);
- 2) сам факт совершения правонарушения (фактическое основание);
- 3) правоприменительный акт, который конкретизирует и индивидуализирует меру юридической ответственности в конкретном деле (административный протокол, приговор суда и т. п.).³

Различают следующие виды юридической ответственности:

- 1) уголовная;
- 2) административная;
- 3) гражданская;
- 4) материальная;
- 5) дисциплинарная.

1. **Уголовно-правовая ответственность** представляет собой наиболее суровый вид юридической ответственности, т. к. наступает только за преступления. Особенность ее состоит в том, что возлагается она только судом на основании вынесенного приговора. Она направлена непосредственно на личность преступника и носит исключительно публичный характер, т. е. привлечь гражданина к уголовной ответственности может только государство в лице уполномоченных им органов (судов). Необходимо отметить и то, что уголовное судопроизводство осуществляется в строго регламентированной процессуальной форме.

2. **Административная ответственность.** Также носит публичный характер, в чем обнаруживается ее сходность с уголовной ответственностью, однако в отличие от последней налагается за правонарушения, не представляющие высокой степени общественной опасности. Административная ответственность всегда представляет собой следствие противоправного виновного деяния физического лица. Все виды административной ответственности налагаются органами (должностными лицами) государства, а наступает она преимущественно в сфере общегосударственных, а не частных интересов. Через институт административной ответственности реализуются нормы различных отраслей права (административного, финансового, таможенного и др.). В отличие от уголовной ответственности, административная ответственность возлагается не только судом, но и иными государственными органами (например, органами ГАИ, таможни, различных инспекций, административной комиссией и т. д.).

3. **Гражданская ответственность** предусмотрена за нарушение договорных обязательств или за внедоговорное причинение вреда (имущественного либо морального). Ее цель – восстановление нарушенных прав потерпевшей стороны. Она основана на принципе полного возмещения ущерба, причиненного правонарушением. Наиболее характерные санкции

³ Пугачев, А.Н. Основы права. Учебно-методический комплекс для студентов неюридических специальностей /А.Н. Пугачев: Новополюк. – 2005. – 352 с.

здесь сводятся к возмещению имущественного вреда и восстановлению нарушенного права в соответствии с правилом эквивалентности. Может налагаться судом либо добровольно реализовываться самим нарушителем через уплату пени, возмещение убытков и т. п., а также в арбитражном, третейском, административном порядке. Такая ответственность допускает привлечение к юридической ответственности и без наличия вины, что является для права в целом очень редким исключением.

4. **Материальная ответственность** наступает за материальный ущерб, причиненный рабочими или служащими своему учреждению, предприятию, организации. Иногда эту разновидность юридической ответственности не выделяют в качестве самостоятельной, хотя здесь совершенно четко просматривается своя специфика. В рамках трудового права вопросам возмещения вреда работниками, причинившими ущерб нанимателю при исполнении трудовых обязанностей, Трудовой кодекс Республики Беларусь посвятил ст.ст. 400 – 409, где детально разбираются случаи ограниченной, полной и коллективной материальной ответственности.

Материальная ответственность относится не к карательной, а к правовосстановительной ответственности. Но, с другой стороны, материальная ответственность реализуется в рамках коллектива, где соответствующие полномочия – часть дисциплинарной власти руководителя. Причиненный ущерб всегда связан с трудовой (служебной) деятельностью. От дисциплинарной этот вид ответственности отличает то, что размер применяемых санкций зависит нередко не от степени вины, а от размера наступившего в результате виновных противоправных действий вреда. Причем виновный может добровольно возместить причиненный вред полностью или частично. В то же время санкция не может быть заменена мерами общественного воздействия. Возмещение ущерба производится независимо от привлечения лица к уголовной, административной либо дисциплинарной ответственности.

5. **Дисциплинарная ответственность** наступает за совершение дисциплинарных проступков, т. е. за нарушение трудовой, учебной, воинской, служебной дисциплины. Такая ответственность имеет место в отношениях подчиненности лица, совершившего проступок, тому органу или должностному лицу, которые применяют меры дисциплинарного воздействия.

За дисциплинарный проступок могут быть применены следующие меры ответственности: замечание, выговор, увольнение (ст. 198 Трудового кодекса Республики Беларусь). Дисциплинарную ответственность необходимо отличать от административной, где отношения служебной подчиненности отсутствуют.

В законодательстве предусматриваются условия, при которых юридическая ответственность исключается, ограничивается либо лицо освобождается от ответственности.

1. **Обстоятельства, исключаящие юридическую ответственность.**

В некоторых случаях допускаются исключения в виде специально оговоренных законодательством обстоятельств, при наступлении которых ответственность исключается.

Необходимая оборона имеет место при защите гражданином своих прав и законных интересов, прав и законных интересов другого лица, общества, государства от противоправного посягательства, независимо от возможности избежать его либо

обратиться за помощью к другим лицам или органам власти. Защита от нападения, не сопряженного с насилием, опасным для жизни обороняющегося или другого лица, либо с угрозой применения такого насилия, является также правомерной, если при этом не было допущено превышения пределов необходимой обороны.

Крайняя необходимость как вид противоправного деяния допустима в случаях устранения опасности, угрожающей интересам государства, общества, личности или правам других лиц, если эта опасность не могла быть устранена другими средствами, а причиненный вред не является большим, чем предотвращенный. При этом нормы гражданского законодательства, в частности, ст. 936 Гражданского кодекса Республики Беларусь, устанавливает, что вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, должен быть возмещен лицом, причинившим вред. Но в то же время, учитывая обстоятельства, при которых был причинен такой вред, суд может возложить обязанность его возмещения на то лицо, в интересах которого действовал причинитель вреда, либо вообще освободить от возмещения вреда полностью или частично причинителя вреда, или того, в интересах которого он действовал.

К таким обстоятельствам относят также *причинение вреда при задержании лица, совершившего преступление; обоснованный риск* и др.

2. Обстоятельства, освобождающие от юридической ответственности.

При освобождении от юридической ответственности сама ответственность уже имеет место и вопрос решается о правовых основаниях возможного освобождения от нее. В качестве таких оснований белорусское законодательство рассматривает следующие случаи:

а) освобождение от уголовной ответственности на основании *акта амнистии*, т. е. закона Республики Беларусь, принятого в отношении абстрактного круга лиц;

б) освобождение от уголовной ответственности на основании *акта помилования*, т. е. указа Президента Республики Беларусь в отношении конкретного человека;

в) *изменение обстановки* ко времени рассмотрения дела в суде, когда деяние перестает быть общественно опасным. Это может быть связано с политическими, экономическими и другими изменениями в масштабе всего государства;

г) *само лицо перестало быть общественно опасным* в силу последующего безупречного поведения и добросовестного отношения к труду;

д) освобождение от уголовной ответственности в связи с *истечением сроков давности*;

е) если лицо, впервые совершившее преступление, не представляющее большой общественной опасности, *добровольно явилось с повинной* (т. е. раскаялось), а также активно способствовало раскрытию совершенного преступления, возместило причиненный ущерб, сглаживало нанесенный преступлением вред;

ж) *замена уголовного наказания* другим (административным, дисциплинарным) или передача лица на поруки, в товарищеский суд;

з) *условно-досрочное освобождение* от наказания может быть применено к осужденному лишь в том случае, если он примерным поведением доказал свое исправление;

и) *отсрочка исполнения приговора* применима к лицу, впервые осужденному к лишению свободы, когда существует возможность его исправить и перевоспитать без изоляции от общества;

к) если лицо, совершившее преступление, не представляющее большой общественной опасности, *примирилось с потерпевшим*.⁴

3. Обстоятельства, ограничивающие юридическую ответственность.

В некоторых случаях законом может быть установлена ограниченная юридическая ответственность для лиц, совершивших правонарушения. Например, ст. 402 Трудового кодекса Республики Беларусь оговаривает, что в ряде случаев для работников, причинивших ущерб нанимателю, может быть установлена не полная, а ограниченная материальная ответственность (в пределах среднего месячного заработка). Ст. 952 Гражданского кодекса Республики Беларусь устанавливает правило, что «суд может уменьшить размер возмещения вреда, причиненного гражданином, с учетом его имущественного положения, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно».

По гражданско-правовым обязательствам ограниченную имущественную ответственность несут некоторые юридические лица. Например, в Республике Беларусь (ст. 86 ГК РБ) предусмотрена такая организационно-правовая форма юридического лица, как Общество с Ограниченной Ответственностью (ООО), где участники такого общества не отвечают по его обязательствам и несут только риск убытков, связанных с деятельностью общества (в пределах стоимости внесенных ими вкладов).

Государственное принуждение и юридическая ответственность соотносятся между собой как целое и часть, т. е. юридическая ответственность – разновидность государственного принуждения. Выделяют такие виды государственного принуждения, как:

- 1) меры предупредительного воздействия;
- 2) меры пресечения противоправного поведения;
- 3) меры защиты.

Меры предупредительного воздействия носят ярко выраженный профилактический характер, применяются для предотвращения возможных правонарушений, а также с целью обеспечения общественной безопасности. К числу наиболее распространенных мер такого рода относят: прекращение либо ограничение движения транспорта и пешеходов при возникновении угрозы безопасности движения вследствие стихийных бедствий, аварий, карантина, военных действий и т. п.; проверку документов; таможенный досмотр; пограничный контроль; административный надзор за лицами, освобожденными из мест лишения свободы и др.

Меры пресечения в отличие от мер предупреждения применяются только при наличии правонарушения. Их можно рассматривать как разновидность мер государственного принуждения, применяемых для прекращения противоправных деяний или для предотвращения их вредных последствий. Меры пресечения – это реакция государства на неправомерные поступки тех или иных лиц. К таким мерам,

⁴ Пугачев, А.Н. Основы права. Учебно-методический комплекс для студентов неюридических специальностей /А.Н. Пугачев. – 2005. – 352 с.

прежде всего, относят административное или уголовно-процессуальное задержание; выемку документов; арест имущества; принудительный обыск; личный досмотр; официальное предупреждение лиц, ведущих антиобщественный образ жизни; изъятие у граждан имущества, если нет официального разрешения на владение им и др.

Меры защиты заключаются в том, что лицо принуждается к исполнению лежащей на нем обязанности, которую оно ранее должно было исполнить, но не исполнило. Меры защиты направлены не столько на правонарушителя, сколько на обеспечение, восстановление интересов управомоченного лица, т. к. их основная функция состоит, прежде всего, в защите соответствующих нарушенных субъективных прав. К мерам защиты относятся:

- признание сделки недействительной с возвращением сторон в первоначальное имущественное положение (двусторонняя реституция – ст. 168 ГК РФ);
- перевод неисправного плательщика на предварительную оплату счетов;
- взыскание алиментов;
- взыскание налогов;
- восстановление на работе незаконно уволенных;
- отмена незаконного нормативного правового акта или правоприменительного акта;
- удержание ошибочно выплаченных работнику сумм;
- принудительный раздел общей собственности и др.

6.2 Понятие и состав правонарушения

Правонарушение – это виновное, противоправное, общественно опасное деяние, совершенное деликтоспособным лицом, влекущее юридическую ответственность. Признаки правонарушения:

1. Правонарушение – это **виновное деяние**.
2. Правонарушение – это деяние, запрещенное нормами права, т. е. **противоправное**. Противоправность может выражаться через нарушение запретов, невыполнение обязанностей либо злоупотребление правами. Особо следует подчеркнуть, что противоправность деяния обусловлена общественной вредностью (опасностью), порождена ею. Правонарушение – это деяние **общественно опасное**. Понятие общественной опасности деяния включает в себя два момента: наличие вреда и его общественную оценку. Вредоносность означает, что правонарушение направлено на признанные и защищаемые в обществе ценности (жизнь и здоровье человека, отношения собственности, национальную безопасность и т.п.), т. е. умаляет или уничтожает конкретные материальные и духовные блага.

3. Правонарушение – это определенное психологическое **деяние**. Все без исключения правонарушения представляют собой деяния людей, а не действия животных, воздействие сил природы и т. п. Термин «**деяние**» включает в себя два варианта поведения субъекта:

- 1) активное действие;
- 2) бездействие (неоказание помощи врачом, неисполнение условий договора, неисполнение должностным лицом возложенных на него служебных обязанностей и т. п.).

Событие как юридический факт также может повлечь гибель или травматизм людей, уничтожение имущества (например, удар молнии, наводнение и т. п.), но оно не является правонарушением, так как не идет речь о человеческой деятельности. Иногда событие начинается как действие, но затем выходит из-под контроля людей и перерастает в событие (неумелое пользование газом, электричеством и т. п.).

Противоправное поведение получает выражение в поступках людей, и именно поэтому правонарушением не могут быть мысли, чувства, воззрения, установки индивидов.

5. Правонарушение – это деяние, совершенное **деликтоспособным лицом**. Деликтоспособностью называется признанная законом способность лица сознавать значение своих противоправных деяний и нести за них юридическую ответственность. Деликтоспособными в Республике Беларусь признаются все вменяемые лица, достигшие определенного возраста (за некоторые преступления и гражданские проступки личность несет ответственность с 14 лет, за остальные преступления и за административные проступки – с 16 лет).

6. Правонарушением является только такое деяние, за которое предусмотрена **юридическая ответственность**, т. е. за совершение правонарушения лицо обязано претерпеть определенные неблагоприятные последствия, в основном личного или имущественного характера.

Состав правонарушения складывается из 4 элементов: **объект; объективная сторона; субъект; субъективная сторона**.

Объект правонарушения - это те общественные отношения, которые регулируются и охраняются правом, и на которые направлено правонарушение.

Объективная сторона правонарушения включает 3 элемента:

- 1) противоправное деяние;
- 2) вредные последствия противоправного деяния;
- 3) причинная связь между противоправным деянием и его вредными последствиями.

Факультативными признаками являются место, время, способ, обстановка совершения правонарушения.

Субъект правонарушения. Субъектом преступления может быть только вменяемое (т. е. способное осознавать общественно опасный характер своего деяния) физическое лицо, достигшее установленного законом возраста привлечения к уголовной ответственности (16, а в ряде случаев и 14 лет, ст. 27 Уголовного кодекса Республики Беларусь).

В административном праве ответственность наступает с 16 лет. В гражданском праве субъектами правонарушений признают не только физических, но и юридических лиц (организации). Для физических лиц гражданско-правовая ответственность может наступить с 14 лет (ст. 25 ГК РБ), для юридических лиц – с момента создания (государственной регистрации) (ст.ст. 45, 47 ГК РБ). По гражданскому законодательству ответственность может нести лицо, вовсе не совершавшее гражданского правонарушения. В частности, за вред, причиненный малолетним (до 14 лет), отвечают его родители, усыновители, опекуны (ст. 942 ГК РБ).

Субъектами некоторых правонарушений могут быть предприятия, организации, учреждения, средства массовой информации (за нарушения правил строительных работ, экологический вред, распространение заведомо ложных сведений и т.д.).

Субъективная сторона правонарушения. Субъективную сторону образуют **вина, мотив и цель.**

Вина – это психическое отношение субъекта к деянию и его последствиям. Отсутствие вины исключает возможность охарактеризовать противоправное деяние как правонарушение.

Различают две формы вины: умысел и неосторожность. *Умысел* бывает прямой и косвенный (эвентуальный).

Прямой умысел имеет место тогда, когда субъект предвидит наступление противоправных результатов своих действий и желает, чтобы они наступили.

Косвенный умысел имеет место, когда правонарушитель, предвидя результаты своих поступков, не желает их наступления, но сознательно их.

Неосторожность также бывает двух видов: небрежность, самонадеянность.

Небрежность означает, что лицо не предвидело вредных последствий своих действий, хотя должно и могло их предвидеть.

Самонадеянность предполагается там, где правонарушитель предвидит вероятность наступления общественно опасных последствий своих поступков, но легкомысленно надеется их предотвратить или избежать.

Мотив – это те внутренние побуждения, которыми руководствовался субъект при совершении правонарушения (корысть, месть и т. п.).

Цель – это мысленно воображаемый результат, которого стремится достигнуть субъект при совершении правонарушения (завладение имуществом, лишение жизни и т.п.).

Правонарушения разграничиваются в зависимости от степени и характера их общественной опасности, в связи с чем все правонарушения подразделяют на *преступления и проступки.*

Преступления отличаются от проступков тем, что им присуща более высокая степень общественной опасности.

Проступки – это все остальные правонарушения, не признанные законодателем в качестве преступлений. Они отличаются значительно меньшей степенью общественной опасности по сравнению с преступлениями. Можно выделить следующие виды правонарушений (проступков): гражданское правонарушение, административное правонарушение, дисциплинарное правонарушение.

6.3. **Административное правонарушение. Административная ответственность за нарушение транспортного законодательства**

Административным правонарушением признается противоправное виновное, а также характеризующееся иными признаками, предусмотренными настоящим Кодексом, деяние (действие или бездействие), за которое установлена административная ответственность.

Виновным в совершении административного правонарушения может быть признано лишь вменяемое физическое лицо, совершившее противоправное деяние умышленно или по неосторожности.

Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что этим юридическим лицом не соблюдены

нормы (правила), за нарушение которых предусмотрена административная ответственность, и данным лицом не были приняты все меры по их соблюдению.

Административная ответственность выражается в применении административного взыскания к физическому лицу, совершившему административное правонарушение, а также к юридическому лицу, признанному виновным и подлежащему административной ответственности в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях (далее – КоАП). Лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина.

Административная ответственность основывается на принципах законности, равенства перед законом, неотвратимости ответственности, виновной ответственности, справедливости и гуманизма.

Административной ответственности подлежит физическое лицо, достигшее ко времени совершения правонарушения шестнадцатилетнего возраста, за исключением случаев, предусмотренных КоАП. Физическое лицо, совершившее запрещенное деяние в возрасте от четырнадцати до шестнадцати лет, подлежит административной ответственности лишь:

- 1) за умышленное причинение телесного повреждения (статья 9.1);
- 2) за мелкое хищение (статья 10.5);
- 3) за умышленные уничтожение либо повреждение имущества (статья 10.9);
- 8) за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном или городском электрическом транспорте (части первая – третья, пятая статьи 18.3);
- 9) за нарушение правил пользования средствами железнодорожного транспорта (статья 18.4);
- 10) за нарушение правил пользования транспортным средством (статья 18.9);
- 11) за нарушение правил пользования метрополитеном (статья 18.10);
- 12) за нарушение требований по обеспечению сохранности грузов на транспорте (статья 18.34).

Не подлежит административной ответственности физическое лицо, достигшее установленного возраста, если будет установлено, что вследствие отставания в умственном развитии, не связанного с психическим расстройством (заболеванием), оно во время совершения деяния было не способно сознавать его фактический характер или противоправность.

Не подлежит административной ответственности физическое лицо, которое во время совершения деяния находилось в состоянии невменяемости, то есть не могло сознавать фактический характер и противоправность своего действия (бездействия) или руководить им вследствие хронического или временного психического расстройства, слабоумия или иного психического заболевания.

На несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет не может налагаться административное взыскание в виде административного ареста, а на несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до шестнадцати лет не могут налагаться также административные взыскания в виде штрафа (за исключением случаев, когда они имеют свои заработок, стипендию и (или) иной собственный доход) или исправительных работ. На несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет может налагаться административное взыскание в виде

предупреждения независимо от того, предусмотрено ли оно в санкции статьи Особенной части КоАП.

Физическое лицо подлежит административной ответственности как индивидуальный предприниматель, если совершенное административное правонарушение связано с осуществляемой им предпринимательской деятельностью и прямо предусмотрено статьей Особенной части КоАП. В этом случае привлечение индивидуального предпринимателя к административной ответственности исключает наложение на него административного взыскания, предусмотренного той же статьей Особенной части Кодекса для физического лица.

Юридическое лицо может нести ответственность только за административные правонарушения, прямо предусмотренные статьями Особенной части КоАП. При слиянии нескольких юридических лиц к административной ответственности за совершение административного правонарушения привлекается вновь возникшее юридическое лицо. При присоединении юридического лица к другому юридическому лицу к административной ответственности за совершение административного правонарушения привлекается присоединившее юридическое лицо.

К обстоятельствам, исключающим признание деяния административным правонарушением относится необходимая оборона, причинение вреда при задержании физического лица, совершившего преступление или административное правонарушение, крайняя необходимость, обоснованный риск

Каждое физическое лицо имеет право на защиту от противоправного посягательства. Это право принадлежит ему независимо от возможности избежать посягательства либо обратиться за помощью к другим физическим лицам или уполномоченным государственным органам. Не является административным правонарушением действие, совершенное в *состоянии необходимой обороны*, то есть при защите жизни, здоровья, прав обороняющегося или другого физического лица, интересов общества, государства или юридического лица от противоправного посягательства путем причинения посягающему вреда. Не является административным правонарушением *причинение вреда физическому лицу, совершившему преступление или административное правонарушение*, при его задержании для передачи уполномоченным государственным органам и пресечения возможности совершения им новых преступлений или административных правонарушений, когда оно пытается или может скрыться от органа уголовного преследования, суда или органа, ведущего административный процесс, если иными средствами задержать такое лицо не представлялось возможным. Не является административным правонарушением действие, совершенное в *состоянии крайней необходимости*, то есть для предотвращения или устранения опасности, непосредственно угрожающей личности, правам и законным интересам данного лица или других лиц, интересам общества или государства, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена другими средствами и если причиненный вред не является более значительным, чем предотвращенный. Состояние крайней необходимости признается также в случае, если действия, совершенные с целью предотвращения опасности, не достигли своей цели и вред наступил, несмотря на усилия физического лица, добросовестно рассчитывавшего его предотвратить. Не является административным правонарушением причинение вреда охраняемым законным интересам при *обоснованном риске* для достижения общественно полезной

цели. Риск признается обоснованным, если совершенное деяние соответствует современным научно-техническим знаниям и опыту, а поставленная цель не могла быть достигнута не связанными с риском действиями и физическое или юридическое лицо, допустившее риск, предприняло все возможные меры для предотвращения вредных последствий.

Административное взыскание является мерой административной ответственности. Административное взыскание, налагаемое на физическое лицо, применяется в целях воспитания физического лица, совершившего административное правонарушение, а также предупреждения совершения новых правонарушений как самим физическим лицом, совершившим такое правонарушение, так и другими физическими лицами. Административное взыскание, налагаемое на юридическое лицо, применяется в целях предупреждения совершения новых административных правонарушений. Применение административного взыскания призвано способствовать восстановлению справедливости и является основанием для взыскания с физического или юридического лица возмещения вреда в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь.

За совершение административных правонарушений применяются следующие виды административных взысканий:

- 1) предупреждение;
- 2) штраф;
- 3) исправительные работы;
- 4) административный арест;
- 5) лишение специального права;
- 6) лишение права заниматься определенной деятельностью;
- 7) конфискация;
- 8) депортация;
- 9) взыскание стоимости предмета административного правонарушения.

В отношении юридических лиц применяются административные взыскания, указанные в пунктах 2, 6, 7, 9. Предупреждение, штраф, исправительные работы и административный арест применяются в качестве основного административного взыскания. Лишение специального права, лишение права заниматься определенной деятельностью, а также депортация могут применяться как в качестве основного, так и дополнительного административного взыскания. Конфискация, взыскание стоимости предмета административного правонарушения применяются в качестве дополнительного административного взыскания.

Глава 18 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь «Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта» включает в себя перечень противоправных деяний и виды взысканий за совершенные правонарушения. В частности:

- *статья 18.1. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций* (умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания препятствий, установки постов или иным способом).

- *статья 18.2. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта* (Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или

водного транспорта лицом, обязанным соблюдать эти правила в силу выполняемой работы или занимаемой должности).

- *статья 18.3. Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном или городском электрическом транспорте* (подкладывание на железнодорожные и трамвайные пути предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного или городского электрического транспорта; повреждение железнодорожного или трамвайного пути, защитных лесонасаждений, снегозащитных ограждений или других путевых объектов, сооружений и устройств сигнализации и связи; нарушение правил проезда гужевого транспортного средства и прогона скота через железнодорожные пути, выпаса скота вблизи железнодорожных путей; несоблюдение установленных габаритов при погрузке или выгрузке грузов; проход по железнодорожным путям или нахождение на железнодорожных путях в неустановленном месте).

- *статья 18.4. Нарушение правил пользования средствами железнодорожного транспорта* (самовольный проезд в грузовом поезде либо посадка в поезд или высадка из него во время движения, либо проезд на подножке или крыше вагона, либо самовольная остановка поезда без необходимости; выбрасывание мусора или иных предметов из транспортного средства; открытие дверей транспортного средства во время движения).

- *статья 18.5. Нарушение правил безопасности полетов* (проектирование и строительство населенных пунктов, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов в пределах приаэродромной территории; размещение на приаэродромной территории и за ее пределами, а также в зоне действия радиотехнических средств, обеспечивающих полеты, зданий, сооружений, линий связи и электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи в работе радиотехнических средств; размещение на приаэродромной территории любых знаков, устройств и отметок, подобных маркировочным знакам, устройствам и отметкам, используемым для распознавания аэродромов; самовольные проход или проезд по территории аэропорта (кроме аэровокзала), аэродрома, иных объектов гражданской авиации).

- *статья 18.6. Нарушение правил поведения на воздушном судне* (невыполнение распоряжений командира воздушного судна лицом, находящимся на судне; нарушение правил фотографирования, киносъемки и пользования средствами радиосвязи или иными приборами на борту воздушного судна).

- *статья 18.7. Нарушение правил безопасности движения на водном транспорте* (нарушение установленных правил плавания по внутренним водным путям, международных правил предупреждения столкновения судов или правил, обеспечивающих безопасность пассажиров при посадке на судно, в пути следования и высадке с него, либо неограждение сооружений, расположенных на судоходных путях, соответствующими знаками навигационного оборудования, либо повреждение гидротехнических сооружений пути, водохранилищ и водоспусков, автоматической сигнализации навигационного оборудования, а равно повреждение, срыв и перестановка плавучих и береговых знаков навигационного оборудования, либо нарушение установленного порядка размещения сигнальных огней, обмена звуковыми

или световыми сигналами, либо устройство заголов или иных приспособлений для ловли рыбы в пределах судового хода).

- *статья 18.8. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов* (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов лицом, управляющим судном). С 4 апреля 2016 г. вступили в силу изменения в КоАП. Так, за управление маломерным судном без соответствующих прав, а также за передачу управления маломерным судном бесправнику предусмотрен штраф в размере от 5 до 10 базовых величин. Управление моторным маломерным судном в состоянии опьянения влечет штраф в размере от 10 до 50 базовых величин с лишением права управления моторными маломерными судами сроком на три года. Нарушение же лицом, находящимся на маломерном судне и не управляющим этим судном, правил пользования маломерными судами и базами для их стоянок влечет наказание в виде предупреждения или штрафа в размере до трех базовых величин.

- *статья 18.9. Нарушение правил пользования транспортным средством* (выбрасывание мусора или иных предметов из транспортного средства, открытие дверей транспортного средства во время движения). Под транспортным средством понимаются механическое транспортное средство, прицеп к нему, предназначенные для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на них оборудования, а также шасси транспортного средства и самоходная машина.

- *статья 18.10. Нарушение правил пользования метрополитеном* (проход в тоннель или нахождение на железнодорожных путях метрополитена; самовольная остановка пассажиром эскалатора в метрополитене).

- *статья 18.11. Нарушение правил пожарной безопасности на транспорте общего пользования, на автомобильных дорогах и дорожных сооружениях* (нарушение правил пожарной безопасности на железнодорожном, автомобильном, водном или воздушном транспорте, городском электрическом транспорте (в метрополитене, трамвае, троллейбусе), автомобильных дорогах и дорожных сооружениях).

- *статья 18.12. Нарушение правил эксплуатации транспортного средства* (управление транспортным средством, имеющим неисправности тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе поезда), стеклоочистителей (во время выпадения осадков), с негорящими фарами и задними габаритными огнями (в темное время суток и в условиях недостаточной видимости; выпуск в эксплуатацию руководителем и (или) иным должностным лицом государственной или иной организации, имеющей долю государственной собственности, или сельскохозяйственного производственного кооператива (колхоза) техники с неисправными спидометрами; управление транспортным средством, имеющим неисправности, либо с несоблюдением условий, при наличии которых правилами дорожного движения запрещено его участие в дорожном движении; управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, а равно управление мотоциклом, мопедом либо перевозка на них пассажиров без мотошлемов или с незастегнутыми мотошлемами; управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственный технический осмотр; управление транспортным средством с заведомо скрытым, подделанным (подложным) или иным образом измененным регистрационным

(номерным) знаком, идентификационным номером кузова или шасси либо без присвоенного регистрационного (номерного) знака; управление транспортным средством с нечитаемым, нестандартным или установленным с нарушением обязательных для соблюдения требований технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации регистрационным знаком).

Регистрационный знак транспортного средства признается нестандартным при несоответствии его обязательным для соблюдения требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации. Исполнение регистрационных знаков должно обеспечивать их прочтение днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 метров.

- *статья 18.13. Превышение скорости движения* (превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до двадцати километров в час; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от двадцати до тридцати километров в час; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения на тридцать и более километров в час; действия, предусмотренные частями 2 и 3 настоящей статьи, совершенные повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такие же нарушения; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, от десяти до двадцати километров в час; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, от двадцати до тридцати километров в час; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, от тридцати до сорока километров в час; превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, от сорока и более километров в час).

- *статья 18.14. Невыполнение требований сигналов регулирования дорожного движения, нарушение правил перевозки пассажиров или других правил дорожного движения*

Под созданием аварийной обстановки понимаются действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц.

- *статья 18.15. Нарушение правил проезда железнодорожного переезда* (нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил проезда железнодорожного переезда)

- *статья 18.16. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)* (управление

транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ; употребление водителем алкогольных, слабоалкогольных напитков или пива, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ после подачи сотрудником органов внутренних дел сигнала об остановке транспортного средства либо после совершения дорожно-транспортного происшествия, участником которого он является, до прохождения проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ).

- *статья 18.17. Нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, повреждение транспортного средства или иного имущества*

(нарушения правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшие причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение другого транспортного средства, груза, дорожного покрытия, дорожных и других сооружений или иного имущества; совершение лицом, управляющим транспортным средством, иного нарушения правил дорожного движения, кроме нарушений, предусмотренных статьями 18.12–18.15 Кодекса, повлекшего последствия, указанные в части 1 данной статьи; оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он является, в случаях, когда это запрещено законодательными актами).

- *статья 18.18. Управление транспортным средством лицом, не имеющим документов, предусмотренных правилами дорожного движения* (управление транспортным средством лицом, не имеющим при себе документа, подтверждающего право на управление транспортным средством данной категории, регистрационных или иных документов, предусмотренных законодательством, либо отказ от предъявления таких документов, а равно передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документа, подтверждающего право на управление транспортным средством соответствующей категории).

- *статья 18.19. Управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления* (управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления этим средством, а равно передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления)

- *статья 18.20. Эксплуатация или допуск к участию в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств*

(Эксплуатация в дорожном движении транспортного средства без заключения его владельцем договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; эксплуатация в дорожном движении транспортного

средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в случае совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, уполномоченным управлять этим средством; допуск к участию в дорожном движении транспортных средств без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, совершенный владельцами этих средств или ответственными за их эксплуатацию должностными лицами владельцев транспортных средств; участие в дорожном движении в Республике Беларусь транспортного средства, зарегистрированного за ее пределами, без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, имеющего силу на территории Республики Беларусь).

- *статья 18.21. Невыполнение требования об остановке транспортного средства* (невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, требования сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства; невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, неоднократных требований сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства; деяние, предусмотренное частью 2 статьи, повлекшее преследование такого лица сотрудниками органов внутренних дел). Требование сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства должно соответствовать правилам дорожного движения. Под преследованием понимается преследование сотрудниками органов внутренних дел на транспортном средстве оперативного назначения с включенными проблесковыми сигналами (маячками) синего или синего и красного цветов лица, управляющего транспортным средством, не выполнившего заведомо очевидные для него законные неоднократные требования сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства. При этом с использованием специального звукового сигнала осуществляется информирование участников дорожного движения о необходимости повышения внимательности и соблюдения мер предосторожности.

- *статья 18.22. Нарушение правил остановки и стоянки транспортного средства, а также иных правил дорожного движения* (остановка или стоянка транспортного средства с нарушением правил дорожного движения; остановка или стоянка транспортного средства с нарушением правил дорожного движения либо неправомерная стоянка транспортного средства на месте, отведенном для стоянки транспортных средств инвалидов, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи; остановка или стоянка грузового автомобиля, автобуса, колесного трактора, самоходной машины, прицепа с нарушением правил дорожного движения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи).

- *статья 18.23. Нарушение правил дорожного движения пешеходом и иными участниками дорожного движения либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)*

1. Нарушение правил дорожного движения пешеходом, лицом, управляющим велосипедом, гужевым транспортным средством, или лицом, участвующим в дорожном движении и не управляющим транспортным средством,
2. Нарушение правил дорожного движения лицами, указанными в части 1 настоящей статьи, совершенное в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном

потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ,

3. Совершение лицами, указанными в частях 1 и 2 настоящей статьи, нарушений правил дорожного движения, повлекших создание аварийной обстановки,

4. Совершение лицами, указанными в частях 1 и 2 настоящей статьи, нарушений правил дорожного движения, повлекших причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение транспортного средства, груза, дорожного покрытия, дорожных и других сооружений или иного имущества, а также оставление ими места дорожно-транспортного происшествия, участниками которого они являются.

- *статья 18.24. Допуск к участию в дорожном движении транспортного средства, имеющего неисправности* (допуск к участию в дорожном движении лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, транспортного средства, имеющего неисправности, при наличии которых его участие в дорожном движении запрещено, или переоборудованного без соответствующего разрешения, или не зарегистрированного в установленном порядке, или не прошедшего государственного технического осмотра).

- *статья 18.25. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения*

1. Допуск к управлению транспортным средством лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, или лица, не имеющего права управления транспортным средством, или лица, не прошедшего освидетельствования в случаях, когда оно обязательно;

2. То же деяние, совершенное повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такое же нарушение.

- *статья 18.26. Нарушение установленного режима труда и отдыха и требований к его учету при выполнении автомобильных перевозок* (выполнение международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа), а равно нарушение требований законодательства к использованию контрольного устройства (тахографа), регистрационных листков (тахограмм) или карточки водителя, хранению информации о режиме труда и отдыха водителя, повлекшее искажение или утрату данных о режиме труда и отдыха водителя; нарушение водителем транспортного средства установленного режима труда и отдыха при выполнении автомобильной перевозки; нарушение предусмотренных законодательством сроков перенесения информации из контрольного устройства (тахографа) или карточки водителя в программно-технические средства).

- *статья 18.28. Ограничение прав на управление и пользование транспортным средством и его эксплуатации* (применение к владельцам и водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения не предусмотренных законодательством мер, направленных на ограничение прав на управление,

пользование транспортным средством либо его эксплуатацию (блокировка колес, снятие регистрационных знаков, принудительное направление на сдачу экзаменов по теории и практике вождения лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения), а равно иное незаконное ограничение прав на управление, пользование транспортным средством либо его эксплуатацию).

- *статья 18.29. Нарушение требований законодательства в области перевозки опасных грузов, веществ и предметов* (нарушение лицом, управляющим транспортным средством, предназначенным для перевозки опасных грузов, предусмотренных законодательством требований безопасности при перевозке опасных грузов; нарушение должностным лицом субъекта перевозки опасных грузов предусмотренных законодательством требований безопасности при перевозке опасных грузов; провоз в ручной клади или сдача в багаж веществ и предметов, запрещенных к перевозке железнодорожным, воздушным, водным, автомобильным и иными видами транспорта, а равно сдача в камеру хранения транспортной организации опасных веществ или предметов).

- *статья 18.30. Безбилетный проезд*

1. Безбилетный проезд пассажиров на всех видах городского транспорта, в поездах городских линий, а также прохождение контрольного турникета (линии контроля) в метрополитене без наличия документа, подтверждающего право на проезд; безбилетный проезд пассажиров в поезде региональных линий, автобусе и маршрутном такси пригородного сообщения; безбилетный проезд пассажиров в поездах межрегиональных и международных линий, в автобусе и маршрутном такси междугородного сообщения).

- *статья 18.31. Неоплаченный провоз багажа.*

- *статья 18.32. Провоз пассажира без билета или багажа без квитанции* (провоз пассажира без билета или багажа без квитанции на железнодорожном, воздушном, водном, автомобильном и иных видах транспорта проводником или иным лицом, ответственным за соблюдение правил перевозки на транспортном средстве пассажиров и багажа).

- *статья 18.33. Нарушение водителем автомобиля-такси правил перевозки пассажиров* (необоснованный отказ водителем автомобиля-такси в перевозке пассажира, работа на линии с выключенным таксометром или без таксометра либо умышленное вмешательство в работу спидометра или таксометра).

- *статья 18.34. Нарушение требований по обеспечению сохранности грузов на транспорте* (умышленное повреждение пломб или запорных устройств грузового вагона, автомобиля и прицепа к нему, контейнера, грузового помещения или срыв с них пломб либо повреждение отдельных грузовых мест и их упаковки, пакетов, ограждений грузовых дворов, железнодорожных станций, грузовых автомобильных станций, контейнерных пунктов (площадок), портов (пристаней), аэропортов (аэродромов) и складов, которые используются для выполнения операций, связанных с грузовыми перевозками, а также пребывание без надлежащего разрешения на территории грузовых дворов, контейнерных пунктов (площадок), грузовых районов (участков) портов (пристаней), шлюзов и указанных складов).

- *статья 18.35. Повреждение либо загрязнение автомобильной дороги или иного дорожного сооружения* (повреждение, загрязнение либо загромождение автомобильной дороги, полосы отвода, железнодорожного переезда, другого

дорожного сооружения или технического средства регулирования дорожного движения, а также погрузка и выгрузка груза на проезжей части).

- *статья 18.36. Нарушение порядка пользования автомобильными дорогами общего пользования*

1. Причаливание к опорам мостов плавучих транспортных средств или размещение под мостами, путепроводами и эстакадами лодочных станций, стоянок транспортных средств и других сооружений, а также строительство, реконструкция, ремонт или ликвидация плотин, шлюзов, прудов или других мелиоративных и гидротехнических сооружений либо углубление русел рек и водосток в контролируемых зонах автомобильных дорог без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства;

2. Проведение на автомобильных дорогах общего пользования заводских испытаний автомобилей, тракторов, других самоходных и прицепных транспортных средств без согласования с предприятиями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства, а также проезд машин на гусеничном ходу или с металлическими шипами (кроме ошипованных шин) по автомобильным дорогам общего пользования с усовершенствованным покрытием или движение указанных машин при следовании через мосты, дамбы, участки дорог, пролегающие в заболоченных местах, где нет объездов, без письменного разрешения организаций государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства;

3. Осуществление в контролируемых зонах автомобильных дорог общего пользования геологических, поисковых, строительных или мелиоративных работ, либо добыча песка и гравия, либо прокладка линий связи и электропередачи, других коммуникаций, либо обустройство мест массового отдыха, либо размещение в полосе отвода площадок для стоянки и мойки транспортных средств, объектов сервиса, киосков, павильонов, других сооружений без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства и Государственной автомобильной инспекцией;

4. Въезд на автомобильную дорогу общего пользования транспортного средства и съезд с нее либо прогон животных через такую дорогу в неустановленных или необустроенных местах;

5. Создание постоянных и временных въездов (съездов) на автомобильных дорогах общего пользования, примыканий и пересечений с другими дорогами, а также строительство, реконструкция, ремонт и ликвидация железнодорожных переездов без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства.

- *статья 18.37. Нарушение землепользователем правил по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений* (невыполнение или ненадлежащее выполнение пользователем земельных участков, находящихся в контролируемых зонах автомобильных дорог общего пользования, обязанностей по укладке и ремонту в пределах населенных пунктов тротуаров и пешеходных дорожек, по установке освещения, а также по содержанию в технически исправном состоянии выездов с закрепленных участков на дороги общего пользования, включая переездные мостики).

- *статья 18.38. Нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений* (нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов, технических средств организации дорожного

движения и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо непринятие мер для своевременного запрещения или ограничения движения лицом, ответственным за их содержание).

- *статья 18.39. Нарушение правил регистрации и учета судов.*

- *статья 18.40. Нарушение правил охраны магистральных трубопроводов.*

- *статья 18.41. Нарушение правил использования воздушного пространства Республики Беларусь.*

- *статья 18.42. Осуществление международной автомобильной перевозки без разрешения или международного сертификата технического осмотра (осуществление водителем транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, международной автомобильной перевозки пассажиров или грузов по территории Республики Беларусь без разрешения на осуществление таких перевозок или без наличия действующего международного сертификата технического осмотра транспортного средства, если такие разрешение или сертификат в соответствии с законодательством обязательны.*

- *статья 18.43. Нарушение порядка участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств*

Управление тяжеловесным и (или) крупногабаритным транспортным средством без специального разрешения, выдаваемого в порядке, установленном законодательством, или с нарушением условий, определенных в таком разрешении, или отклонение от маршрута, указанного в этом разрешении, а равно допуск такого транспортного средства к участию в дорожном движении его владельцем (пользователем) без специального разрешения, выдаваемого в порядке, установленном законодательством, или с нарушением условий, определенных в таком разрешении.

6.4 Понятие преступления. Уголовная ответственность за нарушение транспортного законодательства

Уголовная ответственность – это ответственность за совершенное преступление.

Преступлением является виновно совершенное общественно опасное деяние. Виновность предполагает определенное психическое отношение лица к запрещенному уголовным законом совершаемому деянию и его последствиям в форме умысла или неосторожности.

Всякое преступление является наказуемым. Наказуемость – это угроза, возможность применения уголовного наказания за совершение деяния, запрещенного Уголовным кодексом Республики Беларусь (далее – УК), в пределах санкции соответствующей статьи. Наказуемость (наказание) деяния – не признак преступления, а его последствия.

Классификация преступлений по категориям и ее юридическое значение

Преступления делятся на:

1) не представляющие большой общественной опасности - умышленные преступления и совершенные по неосторожности, за которые предусмотрено наказание не свыше 2 лет лишения свободы или иное более мягкое наказание. Например, ст.153 УК – Умышленное причинение легкого телесного повреждения.

2). Менее тяжкие - умышленные преступления, за совершение которых предусмотрено лишение свободы на срок не свыше 6 лет лишения свободы, а также

все неосторожные преступления, за которые предусмотрено максимальное наказание не свыше 7 лет лишения свободы. Например, ч.1 ст. 183 УК – Незаконное лишение свободы.

3) *тяжкие* - *умышленные* преступления, за которые предусмотрено наказание *свыше 6 лет и не свыше 12 лет лишения свободы*. Например, ч.1 ст.182 УК – Похищение человека.

4) *особо тяжкие* - *умышленные* преступления, за которые предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок *свыше 12 лет*. Например, ст.139 УК – Убийство.

Категории преступления учитываются при:

а) назначении осужденным к лишению свободы вида исправительного учреждения; б) определении вида наказания; в) назначении наказания по совокупности преступлений; г) освобождении от уголовной ответственности и отбывания наказания по основаниям, предусмотренным УК; д) погашении судимости и др.

Общественная опасность – признак любого преступления. В то же время в законодательном порядке определено, что *не является преступлением деяние, формально содержащее признаки преступления, но, в силу малозначительности, не обладающее общественной опасностью*. Оно не причинило и не может причинить существенного вреда правоохраняемым интересам (ч. 4 ст.11 УК). В этой формулировке раскрывается материальное содержание понятия преступления - его общественная опасность.

Преступление – *это наиболее опасный вид правонарушений*. Посягательство на некоторые особо важные общественные отношения (например, на жизнь, на мир и безопасность человечества, на основы конституционного строя) может быть только уголовно-противоправным.

Но есть немало объектов, посягательство на которые может быть и преступлением, и иным правонарушением – *гражданско-правовым деликтом, административным, дисциплинарным проступком*.

Существенным отличием преступлений от проступков является *характер противоправности*, поскольку последний имеет свое нормативное закрепление: *признаки уголовно-противоправного деяния закреплены в УК*, а признаки проступков зафиксированы в административном, гражданском, трудовом законодательстве.

К числу нормативных признаков преступления, отличающих его от проступков, следует отнести такие правовые последствия, как *наказание и судимость*. Например, штраф, как уголовное наказание, порождает судимость, а штраф, налагаемый в качестве меры административного взыскания, судимости не влечет.

Наказание как акт применения уголовного закона - *это самая строгая из мер принуждения*, применяемых к лицам, виновным в совершении правонарушения. Санкции за другие правонарушения *значительно менее строгие* и применяются они различными уполномоченными на это государственными органами и должностными лицами не от имени государства (как суд при рассмотрении уголовного дела), а от своего имени.

Состав преступления и позволяет объединить все требуемые основания и условия уголовной ответственности, так как он содержит все признаки, необходимые, с одной стороны, для признания совершенного деяния преступлением, а с другой – для привлечения лица, его совершившего, к уголовной ответственности.

Соответственно, *элементами состава преступления являются: объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона.*

Объект преступления - это охраняемые уголовным законом общественные отношения, на которые посягает преступление.

Объективная сторона – это внешнее (зримое) проявление преступления в реальной действительности, выражающееся в форме общественно опасного действия или бездействия.

Субъективная сторона преступления - это внутренняя (невидимая) сторона посягательства, которая характеризует психическое (субъективное) состояние субъекта во время совершения преступления. Обязательный признак субъективной стороны – вина в форме умысла или неосторожности.

Субъект преступления – это совершившее посягательство физическое вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности.

Как следует из ст. 47 УК, *наказание является принудительной мерой уголовно-правового воздействия, применяемой по приговору суда к лицу, осужденному за преступление, и заключающейся в предусмотренных законом лишении или ограничении прав и свобод осужденного.*

Исходя из анализа положений ст. 44 УК, можно выделить две цели наказания:

1. Исправление лица, совершившего преступление;
2. Предупреждение (превенция) новых преступлений;

Согласно ч.1 ст. 48 УК к основным наказаниям относятся: *общественные работы; штраф; лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью; исправительные работы; ограничение по военной службе; арест; ограничение свободы; направление в дисциплинарную воинскую часть; лишение свободы; пожизненное заключение; смертная казнь (до ее отмены).*

Дополнительные наказания – это такие наказания, которые могут быть назначены:

а) в случаях и порядке, предусмотренных уголовным законом, добавляются к основному наказанию за то или иное преступление;

б) самостоятельно (без назначения основного наказания) применяться не могут. Считается, что их уголовно-правового воздействия недостаточно для наказания виновного лица, требуется еще и основное наказание. Таким образом, функция дополнительных наказаний состоит в **отягощении** основного наказания с учетом характера общественной опасности совершенного преступления, а также данных о лице, его совершившем. В ч. 2 ст. 48 УК указан исчерпывающий перечень наказаний, которые могут назначаться только в качестве дополнительных: *лишение воинского или специального звания, конфискация имущества.*

В главе 28 Уголовного кодекса Республики Беларусь «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» закреплён ряд составов преступлений, за совершение которых виновное лицо будет привлечено к ответственности. К ним относятся:

Статья 309. Умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения

1. Умышленные разрушение, повреждение или приведение иным способом в непригодное для эксплуатации состояние средств железнодорожного, водного,

воздушного, автодорожного, магистрального трубопроводного транспорта, путей сообщения, сооружений на них, средств сигнализации или связи или другого транспортного оборудования, если эти действия заведомо для виновного могли повлечь смерть человека, крушение, аварию либо иные тяжкие последствия;

2. Те же действия, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере;

3. Действия, предусмотренные частями первой или второй статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека.

Статья 310. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций

1. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания препятствий, установки постов или иным способом, повлекшее причинение ущерба в особо крупном размере;

2. То же действие, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения.

Статья 311. Угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна

1. Угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна;

2. Те же действия, совершенные группой лиц по предварительному сговору, либо с применением насилия или с угрозой его применения, либо повлекшие причинение ущерба в особо крупном размере;

3. Действия, совершенные организованной группой, либо повлекшие по неосторожности смерть человека, либо причинение тяжкого телесного повреждения, а равно в целях совершения преступлений, предусмотренных статьями 124, 126, 289, 359 и 360 Кодекса.

Статья 312. Самовольная без необходимости остановка поезда (самовольная без необходимости остановка поезда, повлекшая по неосторожности смерть человека, либо причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения, либо ущерба в особо крупном размере).

Статья 313. Недоброкачественный ремонт транспортного средства или путей сообщения (недоброкачественный ремонт транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации и связи или другого транспортного оборудования лицом, выполняющим ремонтные работы, повлекший по неосторожности смерть человека, либо причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения, либо причинение ущерба в особо крупном размере).

Статья 314. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта лицом, обязанным соблюдать эти правила в силу выполняемой работы или занимаемой должности, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере.

Статья 315. Нарушение правил международных полетов

Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета либо иное нарушение правил международных полетов.

Статья 316. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов лицом, управляющим судном, повлекшее по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения.
2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения.

Статья 317. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения;
2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения;
3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц;
4. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения;
5. Деяние, предусмотренное частью 4 данной статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Под транспортным средством, указанным в статьях 214, 317–318 УК понимаются механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования, а также шасси транспортного средства и самоходная машина.

Статья 317¹. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)

1. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения;
2. Те же деяния, совершенные лицом, ранее совершившим преступление, предусмотренное данной статьей.

Статья 318. Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им

1. Выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, либо допуск к управлению транспортным средством лица, заведомо не имеющего права управления транспортным средством или заведомо находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортного средства, совершенные лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства, если эти нарушения повлекли по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения.

Статья 319. Нарушение правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений

1. Нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо непринятие мер к своевременному запрещению или ограничению движения лицом, ответственным за безопасность дороги, повлекшие по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения.

Статья 320. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов

1. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере;

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека;

3. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Статья 321. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 314, 318 и 319 Уголовного кодекса) правил безопасности движения или эксплуатации всех видов транспорта, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения;

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека.

6.5 Гражданско-правовая ответственность за нарушение законодательства.

Гражданское правонарушение понимается как противоправное деяние, направленное на нарушение гражданско-правовых норм, либо как нарушение имущественных и неимущественных прав, принадлежащих конкретным лицам. Различают договорные и внедоговорные (деликты) правонарушения. Объект посягательства лежит в сфере имущественных и связанных с ними личных неимущественных отношений (авторские права, честь, достоинство и т. п.). Поэтому

именно в гражданском праве регламентировано понятие морального вреда и порядок его взыскания. Санкции за гражданские правонарушения носят, как правило, не карательный, а правовосстановительный характер (возмещение убытков, отмена незаконной сделки и т.п.). Исчерпывающего перечня гражданских правонарушений не существует. От гражданского правонарушения необходимо отличать невиновное причинение вреда, действие непреодолимой силы и т. д.

Гражданско-правовая ответственность – это претерпевание лицом, совершившим гражданское правонарушение, неблагоприятных имущественных последствий своего поведения в формах, предусмотренных законом в силу государственного принуждения или под угрозой его применения.

Признаки гражданско-правовой ответственности:

- направлена на восстановление имущественного положения потерпевшей стороны и поэтому санкции взыскиваются в ее пользу, а не в доход государства;
- применяется по требованию потерпевшей стороны, которая сама решает прибегать ей к мерам имущественного воздействия на должника или нет;
- носит имущественный характер, т.е. оно обращено не на личность, а на имущественную сферу нарушения;
- характерен принцип полного возмещения причиненного вреда;
- выступает в виде обязанности дополнительного характера (не вместо, а вместе с исполнением обязательства).

Классификацию гражданско-правовой ответственности можно осуществить на различных основаниях:

1) в зависимости от основания возникновения:

- договорные – ответственность, возникающая за нарушение договорного обязательства, т.е. ответственность должника перед кредитором за исполнение или ненадлежащее исполнение обязательства. Условия обоюдной ответственности предусмотрены соглашением сторон (в договоре) и не может быть изменено в одностороннем порядке;
- внедоговорные – ответственность, возникающая из правонарушения и из неосновательного обогащения. В отличие от договорной она предусмотрена в законе и не может быть изменена соглашением сторон. Разновидность внедоговорной ответственности – ответственность за причинение морального вреда.

2) в зависимости от характера ответственности обязанных лиц:

- солидарная ответственность заключается в том, что кредитор вправе требовать исполнения как от всех должников совместно, так и от любого из них в отдельности, как в полном объеме, так и в части долга. При наступлении такой ответственности кредитор сам решает в каком объеме иск и с кого из ответственных лиц ему произвести взыскание. Солидарный должник остается ответственным до тех пор, пока требование кредитора не будут удовлетворены в полном объеме. Такая ответственность возникает в случаях установленных законом или соглашением сторон;
- субсидиарная (дополнительная) – ответственность, когда в обязательстве участвуют два должника (основной и дополнительный (субсидиарный)). Дополнительный должник отвечает только в пределах суммы, которую не смог внести основной должник и только после предъявления требования кредитора к основному

должностному лицу. Исполнитель субсидиарного требования имеет право предъявить регрессивное требование к основному должнику.

- долевая – ответственность, где каждый из должников отвечает лишь в определенных долях, а исполнитель ее не является должником;

- в порядке регресса – возложение ответственности непосредственно на правонарушителя в случае, когда за него отвечало 3-е лицо.

3) в зависимости от объема ответственности должника:

- полная – при которой должник обязан возместить кредитору весь причиненный вред

- ограниченная – ответственность, при которой права кредитора требовать полного возмещения вреда ограничены только правом требовать неустойку

Форма гражданско-правовой ответственности – те неблагоприятные последствия, которые наступают для лица, совершившего гражданское правонарушение

Установлены следующие формы:

1) возмещение убытков

2) уплата неустойки

3) уплата процентов за пользование чужим денежными средствами

Убытки – денежная оценка имущественных потерь кредитора. Убытки выступают в виде реального ущерба и упущенной выгоды. Реальный ущерб – расходы, которые кредитор произвел или должен будет произвести для восстановления нарушенных прав, а также утрату или повреждение его имущества; упущенная выгода – те доходы, которые лицо могло бы получить при обычных условиях гражданского оборота, если бы его права не были нарушены.

Неустойка – это способ обеспечения исполнения обязательства и форма гражданско-правовой ответственности.

Проценты за пользование чужим денежными средствами – сумма, уплачиваемая за неправомерное пользование денежными средствами кредитора. Под чужими денежными средствами понимают средства, принадлежащие другому лицу, также собственные средства, но предназначенные контрагенту и не уплаченные в срок.

Законодательство может устанавливать случаи, когда ответственность наступает без вины:

1) при ответственности должника за действия 3-х лиц, на которых была возложена обязанность;

2) при нарушении обязательств, связанных с осуществлением предпринимательской деятельности;

3) в случае причинения вреда источником повышенной опасности;

4) в иных случаях предусмотренных законодательством.

6.6 Трудовые отношения и дисциплина труда работников в области транспортной деятельности

Трудовые отношения в сфере транспорта регулируются Трудовым кодексом Республики Беларусь (далее – ТК), уставами и положениями о дисциплине работников отдельных видов транспорта и другими актами законодательства Республики Беларусь.

Особенности условий труда и режима рабочего времени отдельных категорий работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности транспортной деятельности, устанавливаются специальными актами законодательства Республики Беларусь. В частности, постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.11.2010 г. № 82 «Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей» указаны периоды рабочего времени, его продолжительность, время отдыха. Данный нормативный правовой акт распространяется на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей независимо от формы собственности.

Не допускается прекращение транспортной деятельности как средство разрешения коллективных трудовых споров при осуществлении транспортной деятельности, связанной с чрезвычайными ситуациями природного и техногенного характера, и в других случаях, предусмотренных актами законодательства Республики Беларусь.

В соответствии со статьей 462 ТК и статьей 34 Закона Республики Беларусь от 23 июня 2008 года № 356-3 «Об охране труда» (в редакции от 12 июля 2013 года № 61 -3) надзор и контроль за соблюдением законодательства о труде осуществляют специально уполномоченные государственные органы надзора и контроля в порядке, установленном законодательством.

Согласно статье 464 ТК и статье 39 вышеуказанного Закона при осуществлении надзора и контроля за соблюдением законодательства о труде специально уполномоченные государственные органы надзора и контроля взаимодействуют между собой, а также с республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами, органами прокуратуры, профсоюзами.

В настоящее время в республике существует целый ряд государственных органов надзора и контроля, специализированных и ведомственных инспекций по охране труда и технике безопасности. Один из них - Департамент государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь - является надзорным органом общей компетенции, т. е. он осуществляет надзор за соблюдением законодательства о труде и правил по охране труда всеми нанимателями независимо от форм собственности, видов деятельности и ведомственной подчиненности, по всем (без каких-либо изъятий) вопросам.

Кроме того, следует назвать и другие государственные органы надзора и контроля за соблюдением законодательства:

- Департамент по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь (Госпромнадзор);
- Департамент по ядерной и радиационной безопасности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь (Госатомнадзор);
- органы и подразделения по чрезвычайным ситуациям, являющиеся органами государственного пожарного надзора;
- Министерство энергетики Республики Беларусь, государственное производственное объединение электроэнергетики «Белэнерго», республиканские унитарные предприятия электроэнергетики «Брестэнерго», «Витебскэнерго», «Гомельэнерго», «Гродноэнерго», «Минскэнерго» и «Могилевэнерго».

Имеются государственные органы, которые осуществляют такую деятельность только в масштабах одного ведомства (Дорожный центр стандартизации и метрологии, Дорожная инспекция котлонадзора, Военизированной охраны Белорусской железной дороги, Центр гигиены и эпидемиологии на воздушном транспорте, Белорусская инспекция речного регистра и др.).

В определенной степени вопросы безопасности труда контролируются ГАИ, Инспекцией по безопасности полетов Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Белорусской инспекцией речного судоходства Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Департаментом контроля и надзора за строительством Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь, ревизорскими службами Белорусской железной дороги и др.

Дисциплинарная ответственность – это ответственность за совершение дисциплинарных проступков. Дисциплинарные правонарушения подрывают производственную, служебную, воинскую, учебную дисциплину, наносят вред внутреннему порядку деятельности предприятий, учреждений, организаций. Нарушаемая дисциплина определяется и устанавливается не столько законами, сколько локальными нормативными актами: правилами внутреннего трудового распорядка, специальными уставами, правилами техники безопасности, должностными инструкциями и т. п.

В отличие от уголовного и административного права, за совершение дисциплинарного проступка правонарушителя может наказать не только уполномоченное государственное должностное лицо (например, директор частного унитарного предприятия объявляет выговор своему работнику). Возможна ситуация, при которой субъект одним деянием совершает несколько правонарушений, вследствие чего привлекается к различным видам юридической ответственности. Так, человек в нерабочее время воспользовался служебным автомобилем, на котором сбил пешехода, причинив ему тяжкие телесные повреждения. Здесь реально наступление и уголовной, и гражданской (иск пешехода о возмещении вреда здоровью), и дисциплинарной (увольнение) ответственности, т. к. в таком деянии можно определить признаки преступления, гражданского деликта и дисциплинарного проступка.

О правонарушении речь может идти лишь в том случае, если причиняется вред тем или иным интересам, ценностям, находящимся под защитой закона. Одновременно в праве всегда предусматриваются случаи правомерного причинения вреда. Правомерный вред может быть причинен как гражданами, так и государством.

Материальная ответственность – это ответственность за ущерб, причиненный при исполнении трудовых обязанностей. Материальная ответственность выражается в возмещении причиненного ущерба.

6.7 Разрешение споров в области транспортной деятельности. Понятие претензионного порядка. Исковое заявление.

На сегодняшний день претензионный порядок урегулирования споров является действенным механизмом досудебного урегулирования споров между сторонами.

31 января 2011 г. вступил в силу Закон Республики Беларусь от 10.01.2011 № 241-З «О внесении дополнений и изменений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам совершенствования хозяйственного судопроизводства». Он ввел норму, согласно которой в обязательном порядке нужно предъявлять претензии должнику перед обращением в суд за защитой нарушенного права.

Досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров состоит в том, что истец может предъявить требования о защите своего права непосредственно ответчику, не обращаясь с иском в суд. Досудебный порядок рассмотрения требований предусмотрен с целью побудить стороны самостоятельно урегулировать возникшие разногласия. Он позволяет быстро восстановить нарушенное право и избежать судебных расходов. Установление обязательного претензионного порядка означает, что в случае его несоблюдения суд оставит исковое заявление без рассмотрения (ст. 151 Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь).

Претензия – документ, содержащий требования о добровольном урегулировании спора. В соответствии с белорусским законодательством предъявление претензии является обязательным, если :

- спор между юридическими лицами и (или) индивидуальными предпринимателями;
- претензионный порядок предусмотрен соглашением;
- прямо указано в нормативно правовых актах.

Согласно правил договора перевозки (п. 1 ст. 751 ГК) до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном законодательством. Этот порядок предусмотрен в Постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 «Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов».

Законодательством не установлена общая форма (образец) претензии. Но так как стороны могут указать претензионный порядок в договоре, то в том же самом договоре можно предусмотреть и обязательные реквизиты претензии. Претензия может быть составлена также и в свободной форме.

В претензии необходимо указать:

- 1) наименование лица, которое заявляет претензию, с указанием адреса и телефонов, банковских реквизитов заявителя;
- 2) наименование лица, которому адресована претензия, с указанием адреса и телефонов, указание уполномоченного лица, которое может рассматривать претензию;
- 3) дату предъявления претензии (номер претензии для удобства идентификации в случае большого количества претензий);
- 4) конкретные условия договора, спецификаций, приложений или иных нормативных (нормативно-технических) актов, нарушение которых вызвало направление претензии;
- 5) требования заявителя. Они должны быть изложены четко, в достаточно жесткой, но при этом не выходящей за пределы делового тона форме. Например, это может быть требование уплатить денежную сумму (с расчетом), заменить бракованную продукцию, устранить недостатки поставленного товара и т.д. Ссылка на нормы законодательства является обязательной;
- 6) сумму претензии и ее расчет, если претензия подлежит денежной оценке;
- 7) предупреждение о последующем обращении в суд в случае неудовлетворения претензии или нерассмотрения ее в установленном порядке или в срок с указанием всех сумм (в т.ч. дополнительных, как, например, государственная пошлина или

расходы на юридическое обслуживание), которые дополнительно будут взысканы с должника в случае судебного рассмотрения спора;

8) перечень документов, обосновывающих претензионные требования. Прилагать документы, которые у адресата претензии уже имеются, не нужно;

9) подпись уполномоченного лица.

Претензию следует направлять получателю претензии заказной корреспонденцией с обратным уведомлением или вручать под роспись. Ошибкой является направление претензии другой стороне по факсу или по электронной почте. В этих случаях возникают сложности с доказыванием факта отправки претензии и ее получения должником. Ведь суды работают с документами, а претензии, переданные по факсу или электронной почте, признакам документа не отвечают.

Порядок и сроки предъявления претензий регулируется отраслевым законодательством. Например, срок предъявления претензии по внутренним автомобильным перевозкам установлен 6 мес. (п. 115 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970), железнодорожным – к Белорусской железной дороге об уплате неустойки – 45 дней (п. 140 устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196), морским – 6 месяцев (ст. 316 Кодекса торгового мореплавания), внутренним водным – по перевозке грузов 1 год, багажа – 6 месяцев (ст. 163 КВВТ), авиационным – 14 дней в случае повреждения груза, 21 день – в случае просрочки в его доставке, 2 года - в случае утраты груза (п. 298 Авиационных правил перевозок пассажиров, багажа, грузов, утвержденных постановлением Министерства транспорта Республики Беларусь от 12 августа 2009 г. № 70).

Ответ на претензию – документ, в котором указывается аргументированная позиция по требованиям указанным в претензии. Ответ на претензию должен быть подписан получателем претензии или его представителем, направлен заявителю претензии заказной корреспонденцией с обратным уведомлением или вручен последнему под роспись. При рассмотрении претензии стороны при необходимости сверяют расчеты, проводят экспертизу или совершают другие действия для обеспечения досудебного урегулирования спора. Срок рассмотрения претензии устанавливается либо законодательством (если претензионный порядок определен законом), либо договором ввиду неисполнения или ненадлежащего исполнения которого претензия предъявлена. Если срок ответа на претензию в договоре не установлен, то получатель претензии в месячный срок обязан письменно уведомить заявителя претензии о результатах ее рассмотрения. Срок ответа на претензию, как правило, начинает исчисляться со дня ее получения. Поэтому важно, чтобы на руках остался документ, подтверждающий получение претензии адресатом (почтовое уведомление, расписка в получении и др.). Например, ГК установил срок ответа на претензию по перевозке грузов в 30 дней (п. 2 ст. 751 ГК). На требование об изменении или расторжении договора также должен быть получен ответ в 30-дневный срок. Срок ответа на претензию может быть установлен самой претензией (срок должен быть реальным, т.е. контрагент должен иметь возможность ответить на претензию). Должник должен ответить на претензию в разумный срок (п. 1 ст. 295 ГК), учитывающий время, необходимое для рассмотрения претензионных требований,

подготовку и направление ответа на нее, а также территориальное удаление контрагента, состояние средств связи.

Претензия может быть удовлетворена полностью. В этом случае в ответе на претензию следует указывать конкретные меры и сроки исполнения требований, указанных в них. Претензия может быть удовлетворена частично либо отклонена. При частичном или полном ее отклонении к ответу надо приложить копии документов, обосновывающие отклонение претензии, а также привести аргументацию в пользу такого отказа со ссылками на договор, законодательство и другие документы.

Порядок предъявления претензий, вытекающих из договора транспортной экспедиции, определяется *Правилами транспортно-экспедиционной деятельности*, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.12.2006 № 1766.

Статья 160 *Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь (КВВТ)* устанавливает следующий порядок предъявления претензий. До предъявления иска, вытекающего из перевозки внутренним водным транспортом пассажиров, грузов и багажа или буксировки судна, плота или иного плавучего объекта, обязательно предъявление перевозчику (буксировщику) претензии в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь. Претензии предъявляются в письменной форме.

Претензии, возникающие из перевозки внутренним водным транспортом грузов и буксировки судна, плота или иного плавучего объекта, предъявляются к перевозчику (буксировщику) в пункте назначения. Претензии, возникающие из перевозки внутренним водным транспортом пассажиров и багажа, могут быть предъявлены к перевозчику в пункте отправления или в пункте назначения по усмотрению заявителя.

К претензии должны быть приложены копии документов, свидетельствующих о наличии у заявителя права на предъявление претензии. К претензии об утрате, недостатке либо повреждении (порче) груза, багажа, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта должны быть приложены документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза, багажа, а также стоимость буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта.

Претензии к перевозчику (буксировщику) могут быть предъявлены в течение срока исковой давности. Сроки предъявления претензий исчисляются в отношении:

- возмещения ущерба за утрату груза, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта – по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки;
- возмещения ущерба за недостачу, повреждение (порчу), просрочку доставки груза или багажа, возврата излишне уплаченных провозных платежей – со дня выдачи груза или багажа;
- просрочки доставки пассажиров – со дня окончания перевозки внутренним водным транспортом;
- буксировки судов, плотов или иных плавучих объектов – со дня окончания буксировки;
- недостачи однородных массовых грузов, перевозимых наливом, навалом или насыпью и обезличенных при перевозке внутренним водным транспортом, – со дня подписания акта ежегодной сверки расчетов;

- иных случаев, возникающих в связи с выполнением перевозки внутренним водным транспортом, – со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии.

В статье 161 КВВТ указаны субъекты, имеющие право на предъявление претензий и исков.

В целом обязательный претензионный (досудебный) порядок урегулирования спора введен для:

- содействия пониманию и оценки сторонами юридической обоснованности заявленных требований и возражений, выработке позиций сторон по спору;
- формирования доказательственной базы для обращения в суд с иском, более полной подготовке к судебному разбирательству.

Посредством направления претензии и получения ответа на нее, по сути, первая из указанных целей во многом достигается.

Например, сторонами заключен договор об организации автомобильных перевозок, стоимость которых определяется на основании актов сдачи-приемки оказанных услуг. Перевозчик оказал услуги по перевозке груза (три рейса – по трем товарно-транспортным накладным) и предоставил подписанные им документы заказчику. Заказчик отказался оплачивать оказанные услуги, удерживая подписанные акты сдачи-приемки услуг и путевые листы (*ситуация довольно частая*). Обращаться перевозчику с подписанными в одностороннем порядке актами сдачи-приемки выполненных работ в суд – дело неопределенное. Возможен вывод суда о недостижении согласия между сторонами относительно стоимости данных услуг в рамках договора. При этом заказчик (должник) направил претензию перевозчику об утрате (потере или даже похищении) перевозчиком груза на значительную сумму (якобы при перевозке четвертым рейсом груза по товарно-транспортной накладной). Основание претензии, по мнению перевозчика, поддельная накладная.

Если получатель претензии попросту игнорирует ее и не дает на нее ответа, это означает отказ в удовлетворении претензии. Неполучение ответа на претензию в соответствующие сроки не препятствует обращению заявителя претензии в суд с иском. При неполучении ответа на претензию в указанный срок либо несогласии с ответом на претензию юридическое лицо имеет право на обращение в суд за защитой нарушенных прав.

Иском в гражданском процессе называется обращение в суд заинтересованного лица с требованием о защите нарушенного или оспариваемого субъективного права или охраняемого законом интереса путем разрешения спора о праве.

Согласно ст. 163 КВВТ иски к перевозчику (буксировщику), возникшие в связи с выполнением перевозки грузов, багажа, буксировки судов, плотов или иных плавучих объектов, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика (буксировщика) удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа перевозчика (буксировщика) на предъявленную претензию в течение 30 календарных дней со дня ее предъявления.

Исчисление срока исковой давности начинается на следующий день после получения предъявителем претензии уведомления о частичном удовлетворении претензии, об отказе в ее удовлетворении или после неполучения ответа в установленный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии

с законодательством (п.3. ст. 751 ГК), пассажира - 3 года, однако отдельные транспортные кодексы и уставы их устанавливают по своему. Так, например, согласно КВВТ срок исковой давности устанавливается:

- по требованиям к перевозчику (буксировщику), вытекающим из перевозки грузов, буксировки судов, плотов или иных плавучих объектов, – один год;
- по требованиям к перевозчику, вытекающим из перевозки пассажиров и багажа, – шесть месяцев.

Иски перевозчиков (буксировщиков) к пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, возникающие в связи с выполнением перевозки пассажиров, грузов и багажа или буксировки судов, плотов или иных плавучих объектов, могут быть предъявлены в течение одного года с момента наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

Тема 7. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОГОВОРЫ

7.1. Понятие, признаки и содержание договоров. Особенности договоров в области транспортной деятельности

Договор – это соглашение об установлении, изменении или прекращении прав и обязанностей, связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Классификация договоров:

1. **По предмету** договоры делятся на следующие группы:

- **договоры о передаче имущества** (типы – договор купли-продажи, аренды, мены и др., виды – договор розничной купли-продажи, и т.д.);
- **договоры о выполнении работ** (договор подряда);
- **договоры об оказании услуг** (договор перевозки, договор хранения);
- **договоры о совместной деятельности** (учредительный договор, договор простого товарищества).

2. **По распределению прав и обязанностей** между сторонами договоры делятся на односторонние и взаимные. Односторонний договор порождает у одной стороны только права, а у другой – только обязанности, во взаимных договорах каждая из сторон приобретает и права, и обязанности по отношению к другой стороне.

3. **По моменту вступления в силу** договоры делятся на консенсуальные и реальные. Консенсуальный договор считается заключенным с момента достижения соглашения (договор финансовой аренды), реальный – с момента передачи вещи (договор займа).

4. **По субъектам, которые приобретают права и обязанности по договору:** договоры в пользу их участников и договоры в пользу третьего лица.

5. **В зависимости от характера юридических последствий** выделяют окончательные (основные) и предварительные договоры. Окончательными именуется договоры, непосредственно порождающие права и обязанности сторон по перемещению тех или иных благ. По предварительному договору стороны обязуются заключить в будущем договор (основной договор) на условиях, предусмотренных предварительным договором.

6. **По юридической значимости** договоры бывают главными и придаточными. Главные имеют самостоятельное значение, придаточные дополняют главные и следуют их судьбе (договор о залоге).

7. **По основаниям заключения** договоры делятся на свободные и обязательные. Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена законодательством (публичный договор – ст. 396 ГК) или добровольно принятым обязательством (предварительный договор – ст. 399 ГК).

8. **По способу определения условий** договоры делятся на договоры с взаимосогласованными условиями и договоры присоединения (договоры, условия которых определены одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и могли быть приняты другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом – п. 1 ст. 398 ГК).

Если к договору присоединения присоединилась сторона в связи с осуществлением своей предпринимательской деятельности и она знала или должна была знать, на каких условиях заключает договор, то она не вправе потребовать расторжения или изменения договора присоединения в случае, если он хотя и не противоречит законодательству, но лишает эту сторону прав, обычно предоставляемых по договорам такого вида, исключает или ограничивает ответственность другой стороны за нарушение обязательств либо содержит другие явно обременительные для присоединившейся стороны условия, которые она, исходя из своих разумно понимаемых интересов, не приняла бы при наличии у нее возможности участвовать в определении условий договора (п. 3 ст. 398 ГК).

Под транспортным договором следует понимать соглашение, по которому перевозчик обязуется выполнить работы, оказать услуги по доставке вверенного ему груза, багажа, пассажиров в пункт назначения, а клиент обязуется уплатить за перевозку установленную плату. В соответствии со ст. 738 главы 40 Гражданского кодекса Республики Беларусь перевозка грузов, пассажиров, багажа производится по договору перевозки.

Договор перевозки является возмездным (договор, по которому имущественное предоставление одной стороны обуславливает встречное имущественное предоставление от другой стороны), взаимным (права и обязанности возникают у обеих сторон) и реальным (для признания такого договора заключенным требуется передача вещи, денежных сумм или другого имущества).

Сторонами транспортных договоров выступает перевозчик – любое юридическое или физическое лицо, уполномоченное на выполнение транспортных работ, оказание транспортных услуг и имеющее соответствующие профессиональные навыки (с одной стороны) и клиенты, пассажиры – лица, имеющие право поездки на транспортном средстве, предназначенном для перевозки людей (с другой стороны).

Предметом транспортных договоров выступает перевозочная деятельность, перевозка грузов, пассажиров и багажа, выполнение транспортных работ, экспедиционная деятельность, туристическое обслуживание и др.

Особенностью договорных отношений на транспорте является форма договора. Форма договора перевозки имеет специфику: заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного

документа на груз) либо удостоверяется билетом и (или) иным документом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией. Таким образом, возможны 3 варианта:

1) договор оформляется транспортной накладной или коносаментом (реальные договоры перевозки конкретного груза);

2) договор заключается путем акцепта оферты путем совершения конклюдентных действий;

3) договоры, заключаемые в обычном порядке.

Содержание транспортных договоров составляют права и обязанности сторон, в частности по перевозке, предъявлению груза (багажа), уплате провозной платы, своевременной доставке пассажиров, груза, багажа.

Правовое регулирование перевозочной деятельности осуществляется как общим гражданским законодательством, так и специальными нормативными актами. Общие условия договоров перевозки определяются транспортными кодексами и уставами и иными актами законодательства.

При заключении транспортного договора принимаются во внимание следующие особенности:

- перевозчиками выступают различные субъекты в зависимости от вида транспорта (речное пароходство, авиакомпания, управление железной дороги и иные);

- при заключении договоров перевозки исключены односторонние действия;

- перевозки в зависимости от предмета перевозки могут быть багажными, пассажирскими и грузовыми;

- договорные отношения по перевозке могут сочетать элементы договоров аренды, подряда, страхования, оказания услуг и доверительного управления;

- перевозки могут регулироваться не только национальным законодательством, но и международными актами.

7.2 Система договоров, оформляющих оказание услуг на транспорте (классификация)

Существует ряд разновидностей транспортных договоров. Основной классификацией является деление их на виды в зависимости от предмета:

- договоры перевозки грузов;

- договоры перевозки пассажиров;

- договоры перевозки багажа, почты.

Договор перевозки *грузов* предполагает международные перевозки, централизованные перевозки, республиканские перевозки.

Договор перевозки *пассажиров* включает международные перевозки, республиканские перевозки, пригородные и внутригородские перевозки.

Перевозки по таким видам договоров выполняются специализированными транспортными организациями индивидуальными предпринимателями, носят срочный, возмездный и реальный характер.

Выделяют также *договоры об организации перевозок*. Среди них возможны договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный вывоз или завоз грузов и др.), заключаемые между перевозчиками. Такие договоры осуществляются на автомобильном, железнодорожном, воздушном, водном транспорте, они носят

консенсуальный, долгосрочный характер и заключаются при наличии устойчивых хозяйственных связей (обслуживание предприятий, организаций и населения).

Отдельную классификацию составляют *вспомогательные договоры*, которые заключаются на оказание дополнительных услуг, связанных с перевозочной деятельностью. К ним относятся договор буксировки, договор страхования на транспорте, договор уборки вагонов и эксплуатации подъездных путей.

Самостоятельным видом договора является *договор транспортной экспедиции*. Такой вид договора Овсейко С. рассматривает как «перевозку с элементами посредничества» либо «чистое посредничество в организации перевозки». Договор включает аренду транспортных средств, информационные и страховые услуги.

В транспортной деятельности заключаются договоры чартера (договоры фрахтования), договоры аренды транспортного средства с экипажем. В отличие от договора перевозки предметом первого является предоставление имущества, а второго – услуга. Договор аренды с экипажем может заключаться как на одну, так и на несколько поездок.

7.3 Порядок заключения договора, содержание и существенные условия договоров

Заключению договора может предшествовать **преддоговорная** стадия, на которой стороны могут решать вопросы, какой тип (вид) договора и каким способом заключать, заключать соглашения о намерениях, о правилах ведения переговоров и т.д.

Договор заключается **посредством направления оферты** (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной.

По общему правилу договор признается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта. Если в соответствии с законодательством для заключения договора необходима также передача имущества, договор считается заключенным с момента передачи соответствующего имущества (статья 225 ГК).

Офертой признается адресованное одному или нескольким конкретным лицам предложение, которое достаточно определенно и выражает намерение лица, сделавшего предложение, считать себя заключившим договор с адресатом, которым будет принято предложение. Оферта должна содержать существенные условия договора.

Существенными являются условия о:

- 1) предмете договора;
- 2) условия, которые названы в законодательстве как существенные (например, п. 1 ст. 899 ГК – существенные условия договора доверительного управления имуществом), необходимые или обязательные для договоров данного вида. В отношении ряда договоров законодательство содержит ряд условий, подлежащих включению в договор (формулировка «договор должен содержать»: п. 2 ст. 67 ГК: учредительный договор полного товарищества). Если среди них отдельные условия специально не выделяются как существенные условия или условия, без которых договор признается незаключенным, то все перечисленные условия необходимо считать существенными;

3) условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Помимо предмета и условий, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение, существенными являются условия, которые вытекают из сущности договора данного вида.

Обычные условия устанавливаются в нормативном порядке диспозитивными нормами и применяются сторонами без специальной договоренности (форма сделки, момент исполнения сделки).

Случайные условия не предусмотрены законодательством и их отсутствие не имеет значения для признания договора заключенным. Однако становятся существенными, если по их поводу последовало предложение одной из сторон о включении в договор (дополнительные услуги, пожелания клиента, изменения договорных отношений).

До истечения срока, установленного для акцепта, оферент не вправе заключать договор с третьим лицом, если это сделает невозможным заключение договора с акцептантом, но может в это же время сделать предложение третьему лицу о заключении с ним договора при условии отказа лица, получившего оферту.

Акцептом признается ответ лица, которому адресована оферта, о ее принятии. Он должен быть полным и безоговорочным. Молчание не является акцептом, если иное не вытекает из законодательства или соглашения сторон. Совершение лицом, получившим оферту, в срок, установленный для ее акцепта, действий по выполнению указанных в ней условий договора (отгрузка товаров, предоставление услуг, выполнение работ, уплата соответствующей суммы и т.д.) считается акцептом, если иное не предусмотрено законодательством или не указано в оферте.

В некоторых случаях (заключение публичного договора (статья 396 ГК), заключение основного договора, предусмотренного предварительным договором (статья 399 ГК); заключения договора с лицом, выигравшим торги (статьи 417, 418 ГК) заключение договора является обязательным. Оно имеет свои особенности. В частности, заинтересованная сторона вправе передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение суда. Если сторона, для которой заключение договора обязательно, уклоняется от его заключения, другая сторона вправе обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договор.

Сторона, необоснованно уклоняющаяся от заключения договора, должна возместить другой стороне причиненные этим убытки.

Заключение договора на торгах. Различают 2 формы торгов (тендера):

1) Аукцион – выигравшим признается лицо, предложившее наиболее высокую цену;

2) Конкурс – выигравшим признается лицо, которое по заключению конкурсной комиссии, заранее назначенной организаторами торгов, предложило лучшие условия.

Общие правила проведения торгов содержатся в ст. 417-418 ГК. Но согласно п. 6 ст. 418 ГК законодательными актами может устанавливаться иной порядок организации и проведения торгов. Согласно п. 1 ст. 417 ГК любой договор, если иное не вытекает из его сущности, может быть заключен путем проведения торгов. В случаях, указанных в актах законодательства, договоры о продаже вещи или имущественного права могут быть заключены только путем проведения торгов:

например, постановлением Совета Министров от 22 августа 2012 г. № 778 утвержден Перечень товаров (работ, услуг), государственные закупки которых осуществляются с применением электронных аукционов.

Содержание договора – условия, по которым сторонами достигнуто соглашение.

Договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Кроме заключения транспортного договора по заявкам, возможно заключение по устной сделке в виде уплаты за проезд (приобретение билета), уплаты за доставку багажа.

7.4. Изменение и расторжение договоров

По общему правилу, предусмотренному в п. 1 ст. 420 ГК, договор может быть изменен или расторгнут только **по соглашению сторон**. В данном случае мотивация сторон не имеет значения. Однако такое изменение или расторжение может быть обусловлено определенными условиями. Например, если по договору в пользу третьего лица такое лицо выразило должнику намерение воспользоваться своим правом по договору, то с этого момента стороны договора в пользу третьего лица не могут расторгать или изменять заключенный ими договор без согласия третьего лица, если иное не предусмотрено законодательством или договором (п. 2 ст. 400 ГК).

Соглашение об изменении или расторжении договора совершается в той же форме, что и договор, если из законодательства, договора не вытекает иное (п. 1 ст. 422 ГК).

Односторонний отказ от исполнения договора (без обращения в суд) возможен, если он допускается законодательством или соглашением сторон. Так, в соответствии с пунктом 2 ст. 581 ГК в случае, если договор аренды заключен на неопределенный срок, каждая из сторон вправе в любое время отказаться от договора, предупредив об этом другую сторону за один месяц, а при аренде недвижимого имущества – за три месяца. Законодательством или договором может быть установлен иной срок для предупреждения о прекращении договора аренды, заключенного на неопределенный срок.

Для одностороннего отказа от исполнения договора достаточно уведомления об этом другой стороны.

По требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут **по решению суда** только:

1) при существенном нарушении договора другой стороной. Существенным признается нарушение договора одной из сторон, влекущее для другой стороны такой ущерб, в результате которого она в значительной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора. Пострадавшая сторона вправе требовать возмещения убытков, причиненных в данном случае расторжением или изменением договора.

2) в иных случаях, предусмотренных ГК и иными актами законодательства или договором. Например:

а) в случае, если после заключения и до прекращения действия договора принят акт законодательства, устанавливающий обязательные для сторон правила, иные, чем те, которые действовали при заключении договора и вторая сторона не согласна привести условия договора в соответствие с законодательством (в п. 2 ст. 392 ГК закреплен приоритет законодательства над договором: условия заключенного договора должны быть приведены в соответствие с законодательством, если иное не предусмотрено законодательством).

б) в случае существенно изменившихся обстоятельств, если стороны не достигли соглашения об изменении договора или его расторжении. Стороны могут предусмотреть в договоре невозможность изменения или расторжения договора по данному основанию. Также такая невозможность может вытекать из самого договора (например, стихийное бедствие не может являться основанием для изменения или расторжения договора страхования).

Изменение обстоятельств признается существенным, если они изменились настолько, что, если бы стороны могли это разумно предвидеть, договор вообще не был бы ими заключен или был бы заключен на значительно отличающихся условиях.

Договор может быть расторгнут либо изменен (только в исключительных случаях, когда расторжение договора противоречит общественным интересам либо повлечет для сторон ущерб, значительно превышающий затраты, необходимые для исполнения договора на измененных судом условиях) по требованию заинтересованной стороны при наличии **одновременно** следующих условий:

1) в момент заключения договора стороны исходили из того, что такого изменения обстоятельств не произойдет;

2) изменение обстоятельств вызвано причинами, которые заинтересованная сторона не могла преодолеть после их возникновения при той степени добросовестности и осмотрительности, какая от нее требовалась по характеру договора и условиям гражданского оборота;

3) исполнение договора без изменения его условий настолько нарушило бы соответствующее договору соотношение имущественных интересов сторон и повлекло бы для заинтересованной стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишилась бы того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора;

4) из существа договора не вытекает, что риск изменения обстоятельств несет заинтересованная сторона.

При расторжении договора вследствие существенно изменившихся обстоятельств суд по требованию любой из сторон определяет последствия расторжения договора исходя из необходимости справедливого распределения между сторонами расходов, понесенных ими в связи с исполнением этого договора.

Требование об изменении или расторжении договора может быть заявлено стороной в суд только после получения отказа другой стороны на предложение изменить или расторгнуть договор либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законодательством либо договором, а при его отсутствии – в тридцатидневный срок. ГК, иными законами и актами Президента Республики Беларусь может быть установлен иной порядок расторжения договора. Несоблюдение досудебного порядка изменения или расторжения договора влечет отказ в возбуждении дела (ст. 246 ГПК) или оставление искового заявления без рассмотрения, ст. 151 ХПК).

При расторжении договора обязательства сторон прекращаются, а при изменении договора продолжают действовать в измененном виде **с момента**:

1) достижения соглашения сторон об изменении или расторжении договора, если иное не вытекает из соглашения сторон или характера изменения договора – при расторжении или изменении договора по соглашению сторон;

2) вступления в законную силу решения суда о расторжении или изменении договора – при расторжении или изменении договора в судебном порядке (за исключением п. 3);

3) с момента вступления в силу нормы, содержащей правила, иные, чем те, которые действовали при заключении договора – в случае изменения законодательства;

4) с момента получения другой стороной соответствующего уведомления либо по истечении срока предупреждения, установленного законодательством, если иной срок не установлен уведомлением, соглашением сторон либо законодательством – в случае одностороннего отказа от исполнения договора.

Прекращение транспортного договора возможно при следующих обстоятельствах:

- доставке груза, пассажира, багажа в пункт назначения;
- выполнении транспортных работ согласно договору;
- взаимному соглашению сторон;
- решению суда о прекращении договорных условий;
- невозможности исполнения договора по не зависящим от сторон причинам.

7.5 Чартер и аренда транспортного средства с экипажем

Согласно ст. 741 ГК по договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Параллельно в гл. 34 ГК (§ 3 «Аренда транспортных средств») имеется ст. 603 «Договор аренды транспортного средства с экипажем», которая гласит, что по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации⁵.

Договор аренды транспортного средства с экипажем заключается в письменной форме, но без необходимости регистрации (даже если транспортное средство приравнено к недвижимости). К такому договору применимы все общие нормы ГК об аренде, за исключением правил: а) о возобновлении договора аренды на неопределенный срок и б) о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок (ст. 603 - 604).

⁵ Овсейко С. Транспортные перевозки. Договорные отношения. / С. Овсейко. Экономика. Финансы. Управление. 2014.- № 11.- С. 83-91.

Договор фрахтования (чартер) рассматривается просто как консенсуальная разновидность договора перевозки. Одновременно выделяется отличная от чартера конструкция договора фрахтования судна на время (тайм-чартер), который применяется как для перевозки грузов и пассажиров, так и иных целей (научные экспедиции, эксплуатация морских богатств, экскурсии и путешествия и т.п.) и является разновидностью договора аренды транспортных средств с экипажем

Согласно ст. 614 ГК по договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации.

Арендатор в течение всего срока договора аренды транспортного средства без экипажа обязан поддерживать надлежащее состояние арендованного транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта.

Арендатор своими силами осуществляет управление арендованным транспортным средством и его эксплуатацию, как коммерческую, так и техническую. Если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства без экипажа, арендатор несет расходы на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией.

Если договором аренды транспортного средства без экипажа не предусмотрено иное, арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать арендованное транспортное средство в субаренду на условиях договора аренды транспортного средства с экипажем или без экипажа.

Арендатор вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, – назначению транспортного средства.

Ответственность по договору аренды с экипажем имеет следующие особенности:

- в случае гибели или повреждения арендованного транспортного средства арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если последний докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законодательством или договором аренды (ст. 610 ГК);

- ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель в соответствии с правилами гл. 58 Гражданского кодекса Республики Беларусь. Он вправе предъявить к арендатору регрессное требование о возмещении сумм, выплаченных третьим лицам, если докажет, что вред возник по вине арендатора (ст. 611 ГК).

7.6 Договор перевозки пассажира. Права и обязанности пассажира. Ответственность перевозчика перед пассажиром.

Договор перевозки пассажира – договор, по которому перевозчик обязуется перевести пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение

багажа лицу; пассажир обязуется уплатить, если иное не определено законодательными актами, установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Ст. 740 ГК устанавливает: если иное не определено законодательством, заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом и (или) иным документом, предусмотренным законодательством, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией.

Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, иными актами законодательства.

Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом и кодексом, иными актами законодательства:

- 1) провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;
- 2) сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

В обязанности пассажира входит уплатить, если иное не определено законодательными актами, установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Гражданским кодексом предусматривается ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств, отправителя – за неиспользование поданных транспортных средств. Возможно освобождение от ответственности, если нарушение произошло вследствие непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера и военных действий. Перевозчик несет ответственность за задержку отправления пассажира или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в транспорте городского и пригородного сообщения), если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающих жизни и здоровья пассажира, иных обстоятельств. Не зависящих от перевозчика. Также установлена ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, если он не докажет, что это произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа возмещается перевозчиком в случае утраты или недостачи груза или багажа – в размере стоимости, в случае повреждения (порчи) – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Гражданско-правовая ответственность перевозчика характеризуется следующим. Не предусмотрена полная ответственность, поскольку возмещение убытков в полной сумме может привести к крупным потерям перевозчиков. Но в тоже время соглашения перевозчиков с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена законодательством.

7.7 Договор перевозки багажа, его правовая природа. Ответственность перевозчика за несохранность багажа.

Порядок выполнения автомобильной перевозки багажа устанавливается специальными нормативными правовыми актами.

В соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров при приеме багажа к автомобильной перевозке пассажиров автомобильный перевозчик выдает пассажиру багажную квитанцию, которая является основанием для получения багажа по завершении поездки.

При выполнении автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении посадка и высадка пассажиров, а также погрузка и выгрузка багажа и (или) ручной клади должны осуществляться только в специально отведённых для этого местах, согласованных заказчиком и перевозчиком. Количество перевозимых пассажиров, масса их багажа и (или) ручной клади, масса транспортного средства и нагрузки на его оси не должны превышать норм, установленных заводом-изготовителем. В связи с этим, при наличии большого количества багажа и (или) ручной клади у пассажиров, необходимо заранее согласовать с перевозчиком максимально допустимую массу и размеры багажа и (или) ручной клади. Каждому пассажиру предоставляется не менее 0,1 куб.м багажного отсека. Каждый пассажир имеет право перевозить в автобусах с багажным отсеком не более двух мест маломерного багажа или одного места среднемерного багажа.

Пассажир может перевозить в багажном отсеке сверхнормативное количество маломерных и среднемерных мест багажа, а также крупномерные места багажа только при наличии технической возможности и с согласия автомобильного перевозчика.

Пассажиры обязаны производить размещение багажа и (или) ручной клади в салоне транспортного средства и в багажном отсеке в соответствии с указаниями представителя перевозчика. Багаж и (или) ручная кладь принимаются только в исправной закрытой упаковке.

При наличии багажного отсека запрещается провозить в салоне среднемерный и крупномерный багаж и (или) ручную кладь. Категорически запрещается размещать багаж и (или) ручную кладь в проходах, на ступеньках и на площадках у входов/выходов в салоне транспортного средства.

Запрещается перевозить багаж и (или) ручную кладь, содержащие взрывоопасные, огнеопасные, окисляющие, коррозионные, радиоактивные, отравляющие, ядовитые (токсичные), озоноразрушающие, наркотические средства, психотропные вещества, их аналоги, зловонные, с резким запахом вещества и предметы, острые и (или) режущие предметы (без упаковки или чехлов, исключая причинение вреда пассажирам и ущерба их имуществу), огнестрельное оружие без наличия у пассажира документа, подтверждающего право на его ношение, и не вложенное в чехол (кобуру), а также другие предметы и вещества, которые при перевозке могут причинить вред пассажирам, водителю или вызвать повреждение или загрязнение транспортного средства, багажа и (или) ручной клади.

Ответственность пассажиров. За все скрытые и запрещенные к автомобильной перевозке предметы, а также за неправильно оформленные документы пассажиры несут личную ответственность.

К перевозке в багажном отсеке не принимаются хрупкие предметы, деньги, ювелирные изделия, драгоценные металлы, камни и изделия из них, ценные и деловые бумаги, ключи, документы, удостоверяющие личность, документы для выезда из Республики Беларусь и (или) въезда в Республику Беларусь, удостоверения и иные документы, подтверждающие специальный статус (права и обязанности) их владельца, другие подобные предметы.

Пассажиры обязаны не причинять своими действиями вред другим пассажирам, ущерб их багажу и (или) ручной клади, а также салону и багажному отсеку транспортного средства. В случае причинения ущерба, пассажир обязан возместить в установленном законодательством порядке автомобильному перевозчику и (или) другим пассажирам ущерб, причинённый собственными неосторожными или умышленными действиями.

Выдача пассажиру багажа без претензий со стороны пассажира предполагает (если не доказано обратное), что багаж был выдан полностью и в неповреждённом состоянии. Претензия по возникшим во время перевозки скрытым дефектам багажа может быть предъявлена автомобильному перевозчику не позднее одних суток с момента выдачи багажа пассажиру.

Оставленные пассажиром в ходе перевозки багаж и (или) ручная кладь хранятся автомобильным перевозчиком, за что с пассажира при получении багажа и (или) ручной клади взимается плата.

Оставленные пассажиром в ходе перевозки багаж и (или) ручная кладь хранятся автомобильным перевозчиком в течение 30 дней с даты прибытия автобуса на конечный пункт следования. Скоропортящиеся продукты, находящиеся в багаже или ручной клади и имеющие признаки порчи, уничтожаются. По истечении 30 дней хранения данный багаж или ручная кладь могут быть реализованы автомобильным перевозчиком. Багаж или ручная кладь, не имеющие ценности, могут быть уничтожены. Пассажир или иное лицо, уполномоченное на получение багажа, в течение шести месяцев с даты реализации не востребовавшего багажа имеет право получить сумму, вырученную автомобильным перевозчиком от его реализации, за вычетом расходов, связанных с хранением и реализацией такого багажа.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, уполномоченному им лицу или лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что **утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа** произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

- 1) в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- 2) в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;
- 3) в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего,

испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, в случае спора подлежат оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

7.8 Понятие договора об организации перевозок.

Договор об организации перевозок направлен на организационное, техническое и коммерческое взаимодействие между сторонами (своего рода транспортный конвейер). Статья 752 Гражданского кодекса регламентирует содержание таких договоров об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки (ст. 22, 39 Закона об автотранспорте).

В договоре об организации перевозок пассажиров определяются маршрут, количество рейсов, сроки и другие условия предоставления транспортных средств для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок.

При необходимости выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или систематических автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении заказчик автомобильных перевозок пассажиров либо оператор автомобильных перевозок пассажиров могут заключать с автомобильными перевозчиками договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров.

Договор об организации автомобильных перевозок пассажиров не исключает необходимости заключения в соответствии с законодательством договора автомобильной перевозки пассажира либо договора фрахтования.

Сюда же можно отнести договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.), заключаемые между перевозчиками различных видов транспорта в соответствии со ст. 753 ГК. Впрочем, по своей юридической природе такие договоры ближе к договору транспортной экспедиции, нежели собственно договору перевозки, поскольку смешанная перевозка регламентируется именно нормами ГК о договоре транспортной экспедиции.

При необходимости выполнения систематических перевозок пассажиров перевозчик может заключать с любыми лицами долгосрочные *договоры об организации перевозок пассажиров внутренним водным транспортом*.

Договор об организации перевозок пассажиров внутренним водным транспортом заключается в письменной форме. В договоре об организации перевозок пассажиров внутренним водным транспортом определяются маршрут, расписание движения, количество рейсов, сроки и другие условия предоставления транспортных средств для перевозки внутренним водным транспортом, порядок расчетов, ответственность

сторон, а также иные условия организации перевозок. Договор об организации перевозок пассажиров внутренним водным транспортом не исключает необходимости заключения в установленном порядке договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом.

7.9 Договор перевозки груза. Особенности заключения договора перевозки грузов. Обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Ответственность сторон за нарушение договора перевозки грузов.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Предметом договора являются услуги по территориальному перемещению грузов из пункта отправления в пункт назначения с помощью транспортных средств. Погрузка, хранение и выдача груза лишь сопутствуют цели договора перевозки. Договор перевозки грузов традиционно считается реальным, который заключается с момента передачи груза перевозчику. Этому моменту предшествуют взаимоотношения сторон, направленные на организацию перевозки груза.

Форма договора. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом, иными актами законодательства). Накладная содержит все существенные условия договора: место отправки и доставки груза, наименование грузоотправителя, грузополучателя, вес груза, вид упаковки, а также характеристики перевозимого груза.

Срок в договоре – это промежуток времени, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. Сроки определяются законодательством или договором либо основываются на разумных или общепринятых сроках. Срок считается соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами получателя до истечения установленного в договоре перевозки срока доставки.

Согласно ст. 745 ГК перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный договором перевозки, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

Погрузка (выгрузка) груза осуществляется перевозчиком или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением положений, установленных законодательством и издаваемыми в соответствии с ним актами республиканских органов государственного управления. То есть эта обязанность может возлагаться как на одну, так и на другую сторону. Погрузка (выгрузка) груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены законодательством и издаваемыми в соответствии с ним актами республиканских органов государственного управления.

Таким образом, основными обязанностями перевозчика являются подача транспортного средства и осуществление доставки в срок, определенный законодательством или договором, либо в разумный срок (ст. 746 ГК). Основной обязанностью грузоотправителя является оплата.

Одной из особенностей договора перевозки грузов является специфический субъектный состав: грузополучатель не является стороной договора. Но при этом имеет права требования к перевозчику.

Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, устанавливаемых в соответствии с законодательством.

Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

Согласно ст. 747 ГК Республики Беларусь в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом и иными актами законодательства, а также соглашением сторон.

Соглашения перевозчиков с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена законодательством.

Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке (статья 340 ГК), если иное не установлено законодательством или не вытекает из существа обязательства.

В случаях, когда в соответствии с законодательством установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа, понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета.

7.10 Понятие и сфера применения договора транспортной экспедиции. Отличие данного договора от смежных договоров (подряд, комиссия, поручение, оказание услуг, перевозка). Права, обязанности и ответственность сторон, экспедитора. Прекращение договора

Данный самостоятельный вид договора транспортной группы, регламентируется гл. 41 «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса Республики Беларусь, а также Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» и Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.12.2006 № 1766.

Договор транспортной экспедиции можно рассматривать как перевозку с элементами посредничества либо чистое посредничество в организации перевозки (т.е. экспедитор осуществляет ее собственным транспортом либо транспортом других транспортных организаций), иногда - с предоставлением дополнительных услуг (подготовка груза к перевозке, погрузка-выгрузка, таможенные операции и т.п.).

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Стороны договора

Экспедитор – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие право на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности на основании специального разрешения (лицензии), выданного в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Ст. 1 Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» определяет клиента как грузоотправитель и грузополучатель. Клиентом может выступать физическое или юридическое лицо.

Предмет договора

Условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законодательством. Как следует из определения договора транспортной экспедиции, существенным условием такого договора в первую очередь будет являться условие о том, какие именно услуги должны быть оказаны по договору. Что касается существенных условий, требуемых законодательством, то ст. 16 Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» напрямую предусматривает, что договор транспортной экспедиции должен содержать конкретный перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые обязуется оказать экспедитор. Другие существенные условия договора будут зависеть от того, какие именно услуги обязуется оказать по договору экспедитор.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и маршрутом, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором. Эти правила распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком.

Форма договора

Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Особенность договора транспортной экспедиции является то, что договор транспортной экспедиции может быть заключен в форме поручения экспедитору на выполнение или организацию выполнения транспортно-экспедиционных услуг. В настоящее время форма поручения экспедитору утверждена Постановлением Совета Министров от 30.12.2006 года №1766 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности».

Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей.

Декретом Президента Республики Беларусь от 14.07.2003г. №17 «О лицензировании отдельных видов деятельности» установлено, что транспортно-экспедиционная деятельность в Республике Беларусь подлежит лицензированию. Осуществление субъектами хозяйствования такой деятельности на территории Республики Беларусь без лицензии является незаконным. Следовательно, договор, заключенный с субъектом хозяйствования Республики Беларусь, не имеющим действующей лицензии, будет признан ничтожным.

Ответственность по договору

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами гл. 25 ГК. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции.

Экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные.

В случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению информации, указанной в пункте 1 настоящей статьи.

Если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц.

Возложение исполнения обязанности на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Прекращение договора

Любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок.

При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

7.11 Понятие и виды договоров, регулирующих перевозку в смешанном сообщении. Отличие данных договоров от договора транспортной экспедиции. Содержание договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении.

Под перевозкой груза в *прямом смешанном сообщении* понимается такая перевозка, которая осуществляется по единому транспортному документу различными транспортными организациями разных видов транспорта.

Понятие и порядок смешанной перевозки устанавливается в ст. 742 ГК:

1. Смешанная перевозка означает перевозку грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта.

2. Смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 ГК.

3. Смешанная перевозка грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу является прямой смешанной перевозкой. Взаимоотношения перевозчиков в различных видах транспорта, а также порядок организации прямой смешанной перевозки определяются транспортными уставами и кодексами и другими актами законодательства.

Отличия от договора транспортной экспедиции

Основная *особенность* правоотношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, выделяющая их в относительно самостоятельную отдельную область правового регулирования, состоит в том, что в процессе перемещения грузов и доставки их в пункт назначения для выдачи грузополучателям участвует несколько перевозчиков (не менее двух), принадлежащих к различным видам транспорта. Данное обстоятельство предполагает во всех случаях перегрузку (хотя бы однократную) грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, с одного вида транспорта на другой, например из железнодорожных вагонов на борт судна или в кузов автомобиля, что в свою очередь требует специального регулирования отношений, складывающихся между транспортными организациями разных видов транспорта.

Что касается традиционного договора перевозки груза, заключаемого грузоотправителем с перевозчиком, в качестве которого выступает первая транспортная организация, принимающая груз к перевозке, то и здесь имеется определенная специфика. Такой договор отличается особым содержанием, например в части условий договора: о *сроке доставки* груза, который увеличивается на время, необходимое для перевалки перевозимого груза с одного транспорта на другой; об обеспечении *сохранности* груза с учетом того, что эта обязанность распределяется среди всех транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки; об *уплате провозной платы* и всех причитающихся транспортным организациям платежей. Особым образом регулируется ответственность транспортных организаций, принимающих участие в транспортировке груза. Расширяется и сфера ответственности грузоотправителя, в частности за счет дополнительной ответственности за те нарушения требований законодательства, предъявляемых к оформлению транспортных документов и погрузке грузов в транспортные средства, которые повлекли негативные последствия в связи с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении (например, сверхнормативный простой транспортных средств в пункте перевалки грузов с одного вида транспорта на другой).

При перевозке груза в прямом смешанном сообщении грузоотправитель получает и очевидные преимущества: к примеру, как подчеркивает В.А. Егизаров, «грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы».

Виды договоров

Отношения, связанные с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, опосредуются (регулируются) двумя видами договоров: договором перевозки груза в

прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашениями, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов.

Соглашения между транспортными организациями

Сроки доставки груза в прямом смешанном сообщении напрямую зависят от скорости их передачи в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой. В целях обеспечения взаимодействия транспортных организаций различных видов транспорта при передаче груза друг другу между ними заключаются специальные соглашения, именуемые узловыми соглашениями и договорами на централизованный завоз и вывоз грузов (ст. 753 ГК РФ).

Узловое соглашение – это гражданско-правовой договор, в соответствии с которым перевозчики различных видов транспорта обязуются совершать в установленном договором порядке в отношении друг друга согласованные действия в интересах грузоотправителя (грузополучателя), направленные на своевременную передачу груза в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой в целях обеспечения перевозки в прямом смешанном сообщении. Узловыми соглашениями могут предусматриваться порядок, график работы пункта перевалки, сроки погрузки и выгрузки, фронты перевалки, расписание подачи транспортных средств, порядок приема, сдачи и взвешивания грузов, а также порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки, места передачи груза, порядок въезда транспортных средств на территорию другой транспортной организации (грузовой двор, порт и т. п.), места оформления документов и другие вопросы, вытекающие из местных условий.

Порядок передачи груза с одного вида транспорта на другой

Общим правилом при передаче груза является возложение обязанности по проверке сохранности груза на принимающую сторону. Одним из показателей сохранности передаваемого груза является его вес. Грузы, передаваемые с железнодорожного транспорта на водный и наоборот, взвешиваются в пунктах перевалки грузов по требованию принимающей стороны на вагонных весах железными дорогами, на товарных весах организациями, осуществляющими перевалку грузов в портах. При взвешивании грузов необходимо присутствие представителя организации транспорта смежного вида.

Факт передачи груза фиксируется в передаточных ведомостях, которые составляются в 4 экземплярах. Передаточные ведомости прилагаются к транспортной накладной и следуют дальше вместе с ней. При передаче груза с речного транспорта на железнодорожный заполняются также повагонные накладные и дорожные ведомости. С момента подписания передаточной ведомости и проставления в ней календарного штампа принимающая сторона возлагает на себя ответственность за принятый к перевозке груз.

Порядок погрузки и выгрузки груза в пунктах перевалки

В зависимости от видов транспорта, участвующих в перевалке груза, перегрузка обеспечивается: - портами при перегрузке грузов с судов и со складов портов в вагоны, а также из вагонов на суда и склады портов; - перевозчиками при перегрузке грузов из вагонов и со складов железнодорожных станций на автомобили, а также из автомобилей в вагоны и на склады железнодорожных станций. На внутреннем водном

транспорте порядок перевалки регулируется КВВТ. Им установлено, что работы по перевалке грузов в портах, на причалах и рейдах морских и речных портов выполняются организациями, имеющими право осуществлять перевалку на указанной территории.

Ответственность сторон узлового соглашения

За невыполнение нормы перевалки грузов, перевозки которых осуществляются в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, виновная сторона несет ответственность в виде штрафа. Кроме штрафа с виновной стороны может быть взыскана плата за пользование вагонами, контейнерами.

Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов

Также, как и узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов являются договорами организационного типа. По своей юридической природе данные договоры не являются договорами перевозки. Это особый вид транспортных договоров, предмет которых составляют взаимоотношения сторон, связанные с передачей груза и выполнением погрузочно-разгрузочных работ. В целях отправки грузов железнодорожным, водным, воздушным либо речным транспортом их необходимо доставить на станции железных дорог (порты, аэропорты, пристани) для передачи перевозчикам соответствующего вида транспорта. Для этого необходимо осуществить "вспомогательную перевозку" от склада грузоотправителя до пункта отправления, которая, как правило, осуществляется с помощью автомобильного транспорта. Обратная ситуация складывается при доставке груза из пункта назначения (станции, порта, аэропорта) на склад грузополучателя. При этом возникает два вида отношений. Первое складывается между грузоотправителем и автомобильным перевозчиком, который в данном случае выступает в качестве экспедитора, осуществляя роль посредника между перевозчиком и грузоотправителем. Соответственно услуга по вспомогательной перевозке автомобильным транспортом является транспортно-экспедиционной, поскольку призвана обеспечить «основную» перевозку, например, железнодорожным транспортом. Второе правоотношение возникает между двумя перевозчиками: автоперевозчиком-экспедитором и, например, железнодорожным перевозчиком. Это правоотношение возникает из *договора на централизованный завоз (вывоз) грузов*. От узловых соглашений оно отличается тем, что в целом подчинено условиям договора транспортной экспедиции, заключенного между грузоотправителем и автоперевозчиком. Будучи экспедитором, автоперевозчик при заключении договора на централизованный завоз (вывоз) грузов не может выйти за пределы полномочий, указанных в договоре транспортной экспедиции и в доверенности, которую выдал грузоотправитель. Вторым важным обстоятельством, позволяющим разграничить названные договоры, является то, что договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов регулируют отношения между транспортными организациями до заключения договора смешанной перевозки грузов, т. е. еще до того момента, когда выписан единый транспортный документ (транспортная накладная). Узловые же соглашения регулируют отношения между транспортными организациями уже в процессе исполнения договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, т. е. после оформления транспортной накладной.

Содержание договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении

При перевозке груза в прямом смешанном сообщении договор перевозки, заключаемый между грузоотправителем и перевозчиком, принимающим груз для

доставки его в пункт назначения и выдачи получателю либо уполномоченному им лицу, отличается от обычного договора перевозки конкретного груза лишь своим содержанием (условия о сроке доставки груза, об обеспечении его сохранности и др.).

Договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Существенными условиями являются:

1. условия о предмете договора,
2. условия, которые названы в законодательстве как существенные для договоров данного вида,
3. условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение,
4. наименование и характеристики груза,
5. место назначения,
6. размер платы за перевозку.

Кроме того, Гражданский кодекс напрямую предусматривает, что такие договоры должны содержать условия: об объемах, сроках предоставления транспортных средств, предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов.

Особенностью перевозок грузов в прямом смешанном сообщении является то, что эта перевозка осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования, хотя в этом виде перевозки участвуют несколько видов транспорта. Это означает, что правоотношение, участниками которого являются различные виды транспорта, возникает на основании единого договора перевозки, который заключает грузоотправитель с перевозчиком в пункте отправления.

Накладная составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Накладная сопровождает груз на всем пути следования и выдается грузополучателю вместе с грузом. Она является товаросопроводительным документом и письменным доказательством как факта заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении, так и его содержания. Содержание накладной не может быть доказано никакими другими документами, кроме как самой накладной. Поэтому при ненадлежащем исполнении транспортным предприятием своих обязанностей по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении грузоотправитель либо грузополучатель вправе предъявить какие-либо требования к перевозчику лишь при наличии накладной.

Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, стоимости перевозки, степени использования грузоподъемности, скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке, времени передачи груза с одного вида транспорта на другой.

Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки.

Помимо накладной грузы в прямом смешанном сообщении сопровождают на всем пути следования дорожной ведомостью, которая составляется железнодорожной станцией (либо пристанью) отправления груза. Подлинная дорожная ведомость всегда следует вместе с грузом до станции или порта (пристани) назначения, а копия остается в пункте перевалки у сдающей стороны.

7.12 Договор страхования. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование представляет собой отношения по защите имущественных интересов граждан республики Беларусь, лиц без гражданства, организаций, в том числе иностранных и международных, а также Республики Беларусь и ее административно-территориальных единиц, иностранных государств при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет страховых резервов, формируемых страховщиками из уплачиваемых страховых взносов (страховых премий).

Транспортное страхование является видом страхования, компенсирующем убытки, которые понесены в результате полного уничтожения или частичных повреждений какого-нибудь транспортного средства. Оно является разновидностью имущественного страхования. Само имущественное страхование представляет собой страхование имущества физических и юридических лиц, находящегося в собственности страхователя либо арендуемого им.

Правовое регулирование страхования на транспорте осуществляется следующими нормативными правовыми актами:

- Гражданский кодекс Республики Беларусь;
- Указ Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности»;
- Декрет Президента Республики Беларусь, 19 февр. 1999 г. № 8 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
- Правила добровольного страхования наземных транспортных средств от 03.03.2004 г., утв. Белорусским республиканским унитарным страховым предприятием «Белгосстрах», согласов. Министерством финансов Республики Беларусь (с изм. и доп.).

Объектом страхования выступают не противоречащие законодательству имущественные интересы, связанные с утратой или повреждением имущества, с причинением вреда жизни или здоровью, с ответственностью по обязательствам.

Субъектами страхования являются страховщик, страхователь, выгодоприобретатель. Страховщики – коммерческие организации, созданные для осуществления страховой деятельности и имеющие специальные разрешения (лицензии) на осуществление страховой деятельности. Страхователем является юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы, индивидуальный предприниматель, а также дееспособное физическое лицо, заключившее со страховщиком договор страхования транспортного средства и уплатившее страховую премию.

Страховая премия устанавливается исходя из размеров страховой суммы и страхового тарифа. *Страховая сумма* устанавливается по соглашению между страхователем и страховщиком при заключении договора страхования в размере, не превышающем страховую стоимость застрахованного транспортного средства, дополнительного оборудования к транспортному средству. Страховой стоимостью считается действительная стоимость имущества в месте его нахождения.

Выгодоприобретателем является лицо, имеющее основанный на законодательстве или договоре интерес в сохранении принятого на страхование имущества. В пользу которого заключен договор страхования.

Для страховки транспортного средства необходимо, чтобы оно было в собственности или на правах аренды у страхователя, либо нужна доверенность от его владельца на право управления транспортным средством заверенная нотариально. Страховщик несет ответственность за прямой физический ущерб, нанесенный имущественным ценностям. Наряду с возмещением убытков страховщик должен предусмотреть проведение мероприятий по предотвращению или снижению потерь, обеспечению сохранности имущества. Также у страхователя есть возможность вместе с транспортным средством застраховать пассажиров, перевозимый груз, оборудование.

Страховым случаем является происшедшее в период действия договора страхования событие, при наступлении которого у страховщика возникает обязанность произвести страховую выплату страхователю (выгодоприобретателю). К таким событиям относят:

- утрату (гибель) или повреждение транспортного средства по любым причинам;
- угон, хищение транспортного средства;
- утрата (гибель также его хищение совместно с транспортным средством).

В законодательстве указывается также перечень событий, не являющихся страховыми случаями, например, производственный дефект, возгорание транспортного средства возрастом старше 10 лет, за исключением возгорания в результате ДТП, аварии; возгорание транспортного средства в результате использования открытого огня для прогрева двигателя и др.

Различают два вида транспортного страхования: страхование груза на период транспортировки и страхование средств перевозки грузов.

Каско – страхование транспортных средств, которое в зависимости от вида транспорта подразделяется на:

- **страхование средств наземного транспорта.** Объектом данного вида страхования являются имущественные интересы, связанные с владением, пользованием и распоряжением наземным транспортным средством, вследствие повреждения или уничтожения, а также его угона или кражи;

- **страхование средств воздушного транспорта.** Данный вид предполагает страхование на случаи повреждения или уничтожения, угона, кражи транспортных средств, а также их комплектующих, включая моторы, мебель, внутреннюю отделку, оборудование.

- **страхование средств водного транспорта.** К рискам, связанным с владением, пользованием, распоряжением средствами водного транспорта, относятся повреждение или уничтожение, угон, кража подвижного состава, моторов, такелажа, внутренней отделкой, оборудования и т. д. Особенностью страхования средств транспорта является его краткосрочный характер. Обычно это годовое страхование при наличии франшизы и ограниченности ответственности. Например, при речном страховании судно не страхуется от пропажи без вести, за убытки, связанные с буксированием, а при страховании самолетов не страхуются опасность от обветшания, от полетов на приз, а также военные полеты.

Карго – страхование грузов от рисков потери, порчи или повреждения товара в пути следования. Объектом данного вида страхования являются имущественные

интересы лица, в пользу которого был заключен договор страхования; страховой случай наступает в момент повреждения, уничтожения, пропажи грузов, потери ими своих качественных свойств и т. д. во время владения, пользования или распоряжения грузом стороной коммерческих отношений, на которой лежат вышеперечисленные виды рисков.

Транспортное страхование делится *на полное либо частичное*. Это зависит от выбранного вида страховки. **Полное** покрытие урона подразумевает возмещение всех полученных владельцем потерь при наступлении страхового случая, за исключением износа протекторов шин, а также производственного брака. **Частичное** покрытие полученного урона можно разделить на три вида: возмещение потерь, которые были получены вследствие форс-мажорных обстоятельств, - наводнений, пожаров, взрывов, автокатастроф; возмещение ущерба, которое возникло в результате стихийных бедствий, угона, дорожных происшествий, не включающих в себя порчу шин и разбитие стекла транспортного средства; возмещение ущерба, которое возникло в результате пожара, взрыва или аварий. Любой вариант страхования не предполагает компенсацию потерь в результате военных действий, радиоактивных заражений, гражданских беспорядков.

Страхование грузов имеет ряд особенностей:

- страховой полис может свободно передаваться друг другу сторонами коммерческих отношений, при этом не требуется никакого заявления, так как страхование совпадает с погрузкой;
- возможно страхование груза с покрытием выше его стоимости;
- существуют возможности страхования грузов по так называемому генеральному полису.

Генеральный полис представляет собой договор страхователя со страховщиком, в котором оговаривается страхование всех отправляемых грузов данного лица в течение определенного периода времени. При наличии такого договора период страхования начинается с уведомления страховщика об отправке очередной партии груза. При этом страховщик экономит накладные расходы, связанные с оформлением договора страхования для каждой отдельной партии груза. При возникновении необходимости возможно прекращение действия генерального полиса до окончания срока его действия, но с предварительным заявлением.

Тарифная ставка при страховании груза устанавливается в процентах от страховой суммы и зависит от стоимости и вида груза, вида транспортного средства и факторов, характеризующих степень риска.

В международной практике транспортного страхования выделяют три вида правил страхования и соответственно три вида полисов:

- полис Ллойда (Английский полис) применяется в Англии, США, Японии, Канаде, Австралии;
- Гамбургский (немецкий) полис используется в Германии, Скандинавских странах, России;
- Марсельский (южный) полис распространен в Италии, Испании, во Франции.

В коммерческой деятельности транспортное страхование обеспечивает страхователю возмещение его убытков, связанных с повреждением или утратой грузов в период их транспортировки. Этот раздел договора купли-продажи включает следующие основные условия: что страхуется, от каких рисков, кто страхует, на какую

сумму и в чью пользу осуществляется страхование. Условия страхования груза на период транспортировки предусматривают все виды рисков, кроме нижеследующих:

- те, которые произошли по вине страхователя в связи, например, с ненадлежащей упаковкой товара;
- те, которые являются следствием физико-химических свойств товара, например, самовозгорание, отмокание, гниение и т. д.;
- те, которые произошли вследствие нарушения режима транспортировки: намокание, выветривание, порча из-за несоблюдения температурного режима и т. д.;
- военные риски, риски от забастовок, мятежей и иных гражданских волнений.

Страхование гражданской ответственности перевозчика

Страхование гражданской ответственности перевозчика – достаточно актуальная тема для перевозчиков, которые занимаются перевозками грузов по международным маршрутам. Несмотря на то, что этот вид договора очень часто обсуждается, до сих пор отмечается, что путаются понятия страхования груза и гражданской ответственности перевозчика, не совсем правильно понимаются вопросы распределения ответственности перевозчика и страховой компании.

Страхование гражданской ответственности перевозчика (далее – CMR страхование) – вид страхования, когда страхуется гражданская ответственность автоперевозчика за коммерческий груз во время его перевозки по международным маршрутам. Следовательно, CMR страхованием можно страховать ответственность перевозчика за перевозимые автотранспортом грузы, когда место загрузки груза и место его доставки находятся в разных странах, а договор о перевозке составлен хотя бы в одной из этих стран.

Следует обратить внимание, что в договорах такого типа страховым случаем считается не сам факт возникновения гражданской ответственности, а факт появления финансовых убытков страхователя из-за возникновения гражданской ответственности.

CMR страхование – добровольный вид страхования, но на практике сложилось, что оно необходимо для успешной деятельности в транспортном бизнесе и получения доверия заказчиков.

Ответственность перевозящего по международным маршрутам грузы автоперевозчика регламентирует Конвенция о договоре международной перевозки грузов (далее – CMR конвенция). Учитывая то, что перевозчик отвечает за потерю или порчу всего груза или его части с того момента, как взял везти груз до момента его передачи, а так же за доставку груза с опозданием, для транспортной компании слишком рискованно не страховать гражданскую ответственность. Отношение возможной пользы (в случае страхового происшествия) и цены (страховой выплаты) достаточно привлекательное, и оно должно стать последним аргументом, принимая решение о необходимости CMR страхования.

На практике часто смешиваются понятия страхования груза и гражданской ответственности перевозчика. Следует помнить, что объектом CMR страхования является не перевозимый груз, а ответственность перевозчика. Следовательно, этим страхованием возмещаются те убытки, при возникновении которых появляется гражданская ответственность перевозчика, т.е. в случае потери, порчи груза или доставки с опозданием.

Договор страхования прекращается по истечении срока страхования или неуплате страхователем в установленный срок второй части страхового взноса.

ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ

Тема 8. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

8.1 Источники правового регулирования автомобильных перевозок. Государственное регулирование и управление на автомобильном транспорте.

Законодательство об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках основывается на Конституции Республики Беларусь и состоит из Гражданского кодекса Республики Беларусь, Закона Республики Беларусь от 5 мая 1998 года «Об основах транспортной деятельности», Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и иных актов законодательства.

На отношения автомобильного перевозчика и физического лица, имеющего намерение заключить (заключившего) договор автомобильной перевозки пассажира или груза либо договор фрахтования исключительно для личных, бытовых, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, распространяется законодательство о защите прав потребителей.

Особенности регулирования автомобильной перевозки опасных грузов определяются законодательством в области перевозки опасных грузов. Особое место в регулировании автомобильных перевозок занимает Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

Государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок включает:

- формирование и проведение государственной политики;
- создание условий для удовлетворения потребностей юридических и физических лиц в автомобильных перевозках, а также в работах (услугах), связанных с такими перевозками;
- создание условий для развития международных автомобильных перевозок;
- регулирование доступа автомобильных перевозчиков на внутренний и международный рынки автомобильных перевозок;
- защиту внутреннего рынка автомобильных перевозок;
- формирование тарифной политики при выполнении автомобильных перевозок;
- создание условий для безопасного выполнения автомобильных перевозок, а также выполнения (оказания) работ (услуг), связанных с такими перевозками;
- охрану окружающей среды при выполнении автомобильных перевозок;
- иные формы и методы в соответствии с законодательством.

Государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления, местными Советами депутатов, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции.

Деятельность в области транспорта подлежит государственному регулированию с использованием различных механизмов (лицензирование, сертификация, монопольный статус, регистрация транспортных средств, технический надзор и т.п.), в частности.

8.2 Автомобильные перевозки пассажиров.

Пассажирские автомобильные перевозки детально регламентированы Правилами автоперевозок пассажиров, утвержденными Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.08.2008 г. № 972. Согласно п. 29 Правил автоперевозок пассажиров заключение договора об автомобильной перевозке пассажира (в регулярном сообщении) удостоверяется билетом или иным документом, предусмотренным законодательством, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией, тогда как договора о фрахтовании (в нерегулярном сообщении) - оформлением заказа-наряда. Заключение и исполнение договора о перевозке пассажиров автомобилем-такси удостоверяется кассовым чеком, оформляемым с применением таксометра. При этом договор об автомобильной перевозке пассажиров в регулярном сообщении и договор о перевозке автомобилями-такси являются публичными.

Багажная квитанция удостоверяет договор перевозки багажа, который является факультативным обязательством по отношению к договору перевозки пассажира. Если последний - консенсуальный, то договор перевозки багажа - реальный. В то же время специалисты полагают, что возникающие правоотношения по доставке багажа не образуют отдельного договора, а охватываются содержанием договора перевозки пассажира.

В соответствии с п. 3 ст. 740 ГК Республики Беларусь пассажир имеет право:

1) провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных п. 215 Правил автоперевозок пассажиров норм: одно место маломерной ручной клади и такие личные вещи, как носимая одежда, зонт, телефон мобильной связи, фотоаппарат, портативная видеокамера, трость, а также одну сумку, папку или мешок для предметов личного обихода и документов размерами до 40 x 20 x 10 см или суммой трех измерений не более 70 см и массой не более 5 кг;

2) сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

В случае утраты или порчи багажа, повреждения багажа и (или) ручной клади пассажира по вине автомобильного перевозчика составляется акт об утрате или порче, который является основанием для возмещения причиненного ущерба в установленном порядке. Он составляется представителем оператора пассажирского терминала, а в предусмотренных законодательством случаях - уполномоченными государственными организациями и подписывается пассажиром и представителем автомобильного перевозчика. Претензия может быть предъявлена автомобильному перевозчику в течение 3 месяцев со дня утраты багажа, или повреждения багажа и (или) ручной клади, или причинения вреда здоровью пассажира. Автомобильный перевозчик обязан в течение 30 дней со дня предъявления претензии со всеми необходимыми документами рассмотреть ее и сообщить заявителю о результатах (п. 251 - 255 Правил автоперевозок пассажиров). В отличие от перевозок грузов срок исковой давности для пассажирских перевозок не сокращенный, а обычный.

Пассажир по договору автомобильной перевозки пассажира имеет право:

совершить поездку в соответствии с условиями договора;

провозить багаж и ручную кладь в пределах установленных норм;

объявить ценность багажа в размере, не превышающем его реальную стоимость;

совершить поездку по приобретенному билету без доплаты, если для автомобильной перевозки пассажиров используется транспортное средство, стоимость проезда в котором выше стоимости приобретенного билета;

отказаться от поездки, если для автомобильной перевозки пассажиров используется транспортное средство, стоимость проезда в котором ниже стоимости приобретенного билета, либо совершить поездку, получив разницу между оплаченной суммой и платой, фактически причитающейся за проезд;

отказаться от поездки, вернуть билет до начала поездки и получить компенсацию в порядке, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров;

получить в соответствии с законодательством возмещение за вред, причиненный его жизни, здоровью или имуществу по вине автомобильного перевозчика.

Пассажир может иметь иные права, установленные в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иными актами законодательства.

Пассажир по договору автомобильной перевозки пассажира обязан:

своевременно и в полном объеме уплатить установленную плату за проезд, если иное не предусмотрено законами и актами Президента Республики Беларусь;

иметь во время поездки билет и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

оплатить в установленных случаях провоз багажа и (или) ручной клади;

предъявлять по требованию лиц, имеющих право на осуществление контроля, билет и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

соблюдать Правила автомобильных перевозок пассажиров, а также выполнять условия договора, заключенного с автомобильным перевозчиком.

Пассажир может иметь иные обязанности, установленные в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иными актами законодательства.

Автомобильный перевозчик по договору автомобильной перевозки пассажира имеет право:

требовать от пассажира соблюдения условий договора, Правил автомобильных перевозок пассажиров и иных актов законодательства;

получать плату за автомобильную перевозку пассажира по установленному тарифу, если иное не предусмотрено законами и актами Президента Республики Беларусь;

отказаться от выполнения договорных обязательств по автомобильной перевозке пассажира в случаях, предусмотренных статьей 31 Закона.

Автомобильный перевозчик может иметь иные права, установленные в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иными актами законодательства.

8.3 Автомобильные перевозки грузов. Товарно-транспортная накладная, ее значение.

По договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его лицу, уполномоченному на получение груза, а заказчик автомобильной перевозки груза обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза установленную плату.

Грузы - материальные ценности (груз товарного характера) и (или) предметы и материалы, не являющиеся материальными ценностями (груз нетоварного характера).

Заказчиком автомобильной перевозки груза могут быть грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор.

Заключение договора автомобильной перевозки груза осуществляется в порядке, установленном Правилами автомобильных перевозок грузов, и подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или иного транспортного документа. Неправильно составленные товарно-транспортная накладная или иной транспортный документ, а также их утеря не влияют на действительность заключенного договора автомобильной перевозки груза.

Транспортными документами при выполнении автомобильных перевозок грузов признаются:

путевой лист;

товарно-транспортная накладная;

международная товарно-транспортная накладная "CMR" (далее - CMR-накладная), составленная согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятой в г.Женева 19 мая 1956 года;

заказ-поручение;

иные документы в соответствии с законодательством.

Использование транспортного средства при выполнении автомобильной перевозки груза оформляется путевым листом.

Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера оформляется товарно-транспортная накладная, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, оформляются заказ-поручение или иные документы, определенные Правилами автомобильных перевозок грузов.

11 марта 2016 г. вступило в силу Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в Правила автомобильных перевозок грузов», в соответствии с которым выполнение автомобильных перевозок грузов в определенных случаях возможно без товарно-транспортной накладной, в частности ее оформление не требуется, когда осуществляется перевозка груза за пределы Республики Беларусь, а также транзитная перевозка. В подобных случаях сопроводительными документами на груз будут международная товарно-транспортная накладная CMR и другие оформленные грузоотправителем грузосопроводительные документы.

Выполнение автомобильной перевозки груза нетоварного характера оформляется путем внесения записи в путевой лист, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, - иными транспортными документами, определенными Правилами автомобильных перевозок грузов.

Транспортные документы оформляются в порядке, установленном Министерством финансов Республики Беларусь по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, за исключением оформления СМР-накладной, которое осуществляется в порядке, установленном Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь.

Обязанности по составлению путевого листа возлагаются на автомобильного перевозчика, товарно-транспортной накладной - на грузоотправителя, заказа-поручения - на автомобильного перевозчика, если иное не установлено законодательными актами или соглашением сторон.

Если законодательством предусмотрена необходимость оформления грузосопроводительных документов (сертификата соответствия, ветеринарного и фитосанитарного сертификатов, сертификата происхождения товаров и т.п.), заказчик автомобильной перевозки груза обязан обеспечить предоставление таких документов, оформленных надлежащим образом, автомобильному перевозчику вместе с транспортным документом.

Автомобильный перевозчик не обязан проверять правильность оформления грузоотправителем грузосопроводительных документов.

На автомобильного перевозчика возлагается обязанность возмещения убытков, понесенных заказчиком автомобильной перевозки груза в случае утери или ненадлежащего использования грузосопроводительных документов.

Автомобильный перевозчик обязан подать в срок, установленный договором автомобильной перевозки груза, договором фрахтования для автомобильной перевозки грузов или договором об организации автомобильных перевозок грузов, исправное транспортное средство под загрузку в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки соответствующих грузов.

Грузоотправитель вправе отказаться от своевременно поданного под загрузку транспортного средства, если оно не соответствует условиям договора или непригодно для автомобильной перевозки соответствующих грузов.

Если своевременно поданное под загрузку транспортное средство не соответствует условиям договора или непригодно для выполнения автомобильной перевозки соответствующих грузов, то такое транспортное средство считается не поданным под загрузку.

Время подачи под загрузку транспортного средства исчисляется с момента прибытия транспортного средства и предъявления грузоотправителю путевого листа водителем транспортного средства.

До подачи под загрузку транспортного средства автомобильным перевозчиком в сроки, установленные договором автомобильной перевозки груза или договором об организации автомобильных перевозок грузов, грузоотправитель обязан подготовить груз и предъявить его к автомобильной перевозке в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов.

Груз, предъявленный к автомобильной перевозке в состоянии, не соответствующем требованиям Правил автомобильных перевозок грузов и условиям договора, считается непредъявленным к автомобильной перевозке. В этом случае заказчик автомобильной перевозки груза возмещает автомобильному перевозчику убытки, связанные с подачей транспортного средства под загрузку.

Грузоотправитель имеет право предъявлять к автомобильной перевозке груз с объявленной ценностью в размере, не превышающем его реальную стоимость.

Порядок подготовки и предъявления к автомобильной перевозке отдельных видов грузов устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

При приеме к автомобильной перевозке груза товарного характера автомобильный перевозчик обязан проверить правильность оформления транспортных документов, внешнее состояние груза, его упаковку и количество, а при необходимости - и температуру груза, за исключением случаев, когда соглашением сторон предусмотрено сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки груза.

При приеме к автомобильной перевозке груза товарного характера, перевозимого навалом, насыпью, наливом или в контейнерах, в транспортном документе должна быть определена и указана масса груза.

Определение массы груза и (или) проверка числа грузовых мест производятся совместно грузоотправителем и автомобильным перевозчиком (их представителями) техническими средствами грузоотправителя, если иное не установлено соглашением сторон.

Порядок определения массы различных видов грузов устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

Груз товарного характера считается принятым к автомобильной перевозке после подписания автомобильным перевозчиком соответствующего транспортного документа.

Если в транспортный документ не были внесены соответствующие уточнения (оговорки), то считается, что груз и его упаковка в момент принятия к автомобильной перевозке были в надлежащем состоянии, а масса груза, число и маркировка грузовых мест соответствовали указанным в транспортном документе.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то погрузку производит грузоотправитель.

В случае, когда погрузка осуществляется грузоотправителем, автомобильный перевозчик обязан контролировать укладку и крепление груза, а грузоотправитель по указанию автомобильного перевозчика обязан устранить нарушения укладки и крепления груза.

При использовании транспортных средств или транспортного оборудования с грузовым пространством закрытого типа (фургоны, контейнеры, цистерны и т.п.) допускается автомобильная перевозка груза под пломбой грузоотправителя, о чем делается соответствующая отметка в транспортном документе. Порядок пломбирования устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов.

Порядок приема грузов к автомобильной перевозке устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

В пункте назначения автомобильный перевозчик выдает груз грузополучателю.

Выдача груза грузополучателю производится по массе груза и (или) числу грузовых мест в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя.

Груз товарного характера, перевозимый навалом, насыпью или наливом и прибывший без признаков недостачи, выдается грузополучателю без проверки массы груза, если у грузополучателя отсутствуют технические средства для ее определения.

При автомобильной перевозке груза нетоварного характера автомобильный перевозчик может быть освобожден заказчиком автомобильной перевозки груза от обязанности выдачи груза грузополучателю. В этом случае автомобильный перевозчик обязан выгрузить груз в месте, определенном заказчиком автомобильной перевозки груза.

При определении массы груза путем взвешивания автомобильный перевозчик не несет ответственности за несоответствие массы груза, указанной в транспортном документе, его фактической массе, если разница в массе не превышает норм естественной убыли или точности взвешивания.

Получение грузополучателем груза удостоверяется его отметкой в транспортных документах в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то выгрузку груза производит грузополучатель.

Грузополучатель может отказаться от получения груза только в случае, если свойства груза вследствие порчи или повреждения изменились настолько, что исключают возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению.

При отказе от получения груза грузополучатель обязан сделать отметку об этом в соответствующем транспортном документе.

Заказчик автомобильной перевозки груза вправе переадресовать груз, если это предусмотрено соглашением сторон.

При отказе грузополучателя от получения груза автомобильный перевозчик должен получить письменные указания заказчика автомобильной перевозки груза относительно этого груза, если иное не установлено соглашением сторон. Заказчик автомобильной перевозки груза должен оплатить автомобильному перевозчику дополнительные расходы, связанные с реализацией или утилизацией груза, возвращением его грузоотправителю или переадресовкой.

Нормы времени нахождения транспортного средства под загрузкой и разгрузкой, а также на выполнение дополнительных операций, связанных с погрузкой и выгрузкой груза, устанавливаются Правилами автомобильных перевозок грузов.

Сроки доставки груза определяются соглашением сторон.

Просрочка в доставке груза имеет место, когда груз не был доставлен в согласованный срок, а в случае отсутствия согласованного срока имеет место, когда фактическая продолжительность автомобильной перевозки груза с учетом ее конкретных обстоятельств превышает разумный срок.

Автомобильная перевозка груза выполняется по маршруту, определенному договором автомобильной перевозки груза, договором фрахтования для автомобильной перевозки грузов или договором об организации автомобильных перевозок грузов.

Условия изменения маршрута автомобильной перевозки груза определяются соглашением сторон.

К грузам физических лиц относятся принимаемые (принятые) к автомобильной перевозке предметы и материалы, принадлежащие физическим лицам на праве собственности или на иных законных основаниях и предназначенные исключительно

для личных, бытовых, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Порядок выполнения автомобильных перевозок грузов физических лиц устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

Заключение договора автомобильной перевозки груза физического лица оформляется заказом-поручением.

Правила автомобильных перевозок грузов предъявляют (п. 335) определенные *требования к финансовому состоянию перевозчика*, который (за исключением выполняющего международные автомобильные перевозки для собственных нужд) должен иметь имущество, стоимость которого составляет не менее:

а) 500 евро - на одно грузовое транспортное средство и 250 евро на каждое последующее - для автомобильных перевозчиков, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки грузов;

б) 9000 евро - на одно грузовое транспортное средство и 5000 евро на каждое последующее - для автомобильных перевозчиков, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов.

Участниками автомобильной перевозки помимо перевозчика являются:

- грузоотправитель - юридическое или физическое лицо, от имени которого оформляется отправка груза;

- грузополучатель - юридическое или физическое лицо, уполномоченное на получение груза на основании договора или на ином законном основании;

- оператор автомобильных перевозок пассажиров - юридическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность по организации автомобильных перевозок пассажиров.

Правила автомобильных перевозок грузов предусматривают (п. 11 - 12), что автомобильная перевозка начинается с заполнением заказчиком заявки (разового заказа) на автомобильную перевозку не позднее 48 часов до ее начала. При наличии договора об организации автомобильных перевозок грузов заявка может быть на один день, неделю, декаду, месяц или иной срок, предусмотренный данным договором.

Документы. Транспортные документы (вне зависимости от вида транспорта) делятся на две группы:

1) относящиеся к транспортному средству;

2) относящиеся к грузу. К первой группе при перевозке грузов автомобильным транспортом относятся:

1) путевой лист, который предназначен для накопления и систематизации информации о показателях работы автомобиля и водителей, для осуществления расчетов за перевозки и формирования статистической отчетности. В соответствии с п. 4 Инструкции о порядке оформления транспортных документов, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 26.11.2010 № 138 «Об утверждении Инструкции о порядке оформления транспортных документов и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства финансов Республики Беларусь» (далее - Инструкция № 138), он должен содержать следующие сведения: период действия путевого листа, наименование (фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется) перевозчика (штамп (печать) перевозчика), марку и регистрационный знак автомобиля, данные о водителе, отметки

о прохождении водителем медицинского осмотра, отметки о техническом состоянии автомобиля, данные о показаниях спидометра и времени выезда (возвращения) автомобиля, данные о движении топливно-смазочных материалов, отметки водителя и уполномоченных лиц перевозчика, удостоверяющие прием и сдачу автомобиля, иные отметки уполномоченных лиц перевозчика, оформляющих путевой лист. Путевой лист оформляется водителю на один рабочий день при условии сдачи путевого листа за предыдущий день работы;

2) заказ-поручение - оформляется перевозчиком при оказании услуг по автомобильным перевозкам грузов физических лиц в комплексе (или выборочно по желанию заказчика автомобильной перевозки) с услугами по упаковке, погрузке, разгрузке, подъему (спуску) на этажи и т.д. в 3 экземплярах:

1-й - является сопроводительным документом перевозчика, а при наличии подписи заказчика автомобильной перевозки о получении груза - подтверждением выполнения перевозчиком заказа и остается у перевозчика;

2-й - выдается заказчику автомобильной перевозки после оплаты стоимости заказа;

3-й - с подписью водителя (грузчика) о приеме заказа к исполнению остается у перевозчика (п. 10 Инструкции № 138);

3) иные документы. Например, при выполнении международных перевозок к их числу относятся разрешение на осуществление перевозок по территории иностранных государств (на основании соглашений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с соответствующими ведомствами иностранных государств и установленных ими квот). Сюда же относятся документы, которые должен иметь при себе водитель, предусмотренные п. 12 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 №551 "О мерах по повышению безопасности дорожного движения" (далее - ПДД):

а) водительское удостоверение;

б) свидетельство о регистрации (технический паспорт, технический талон) механического транспортного средства, прицепа (прицепов) к нему или паспорт транспортного средства (его шасси), произведенного в Республике Беларусь и доставляемого потребителю или к месту государственной регистрации своим ходом;

в) документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра;

г) документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (договор пограничного страхования либо действительный на территории Республики Беларусь договор страхования "Зеленая карта") (Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 24.02.2010 № 5-од "Об утверждении форм бланков страхового свидетельства, страхового полиса, страхового сертификата, удостоверяющих заключение договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств").;

д) разрешение органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве в случаях, предусмотренных законодательством.

Наконец, Правила автомобильных перевозок грузов дополняют этот перечень (п. 340):

е) копия договора аренды, если автомобильный перевозчик не является владельцем грузового транспортного средства;

ж) санитарный паспорт на грузовое транспортное средство (при выполнении автомобильных перевозок скоропортящихся грузов и грузов, требующих при их автомобильной перевозке соблюдения специального санитарного режима), за исключением транспортных средств, выполняющих международные перевозки;

з) медицинская справка о состоянии здоровья водителя, за исключением водителей, выполняющих международные перевозки.

Ко второй группе относятся:

1. Товарно-транспортная накладная (ТТН-1) либо в случае международной перевозки международная товарно-транспортная накладная "CMR". В соответствии с Инструкцией по заполнению типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 "Товарно-транспортная накладная" и ТН-2 "Товарная накладная", утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 18.12.2008 N 192 "Об утверждении типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 "Товарно-транспортная накладная" и ТН-2 "Товарная накладная" и Инструкции по заполнению типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 "Товарно-транспортная накладная" и ТН-2 «Товарная накладная», эти накладные являются основанием для списания ТМЦ у грузоотправителя и оприходования их у грузополучателя, а также для складского, оперативного и бухгалтерского учета. ТТН-1 предназначена для учета движения товаров при их перемещении с участием транспортных средств, расчетов за их перевозки и учета выполненной транспортной работы и относится к бланкам строгой отчетности. ТТН-1 оформляется грузоотправителем в четырех экземплярах:

а) первый, третий и четвертый экземпляры передаются водителю, экспедитору либо другому лицу, принявшему товар к перевозке, при этом первый экземпляр предназначен грузополучателю и является основанием для оприходования товара;

б) второй экземпляр остается у грузоотправителя и является основанием для списания товара с учета;

в) третий и четвертый экземпляры предназначены перевозчику, при этом третий является основанием для расчетов за оказанные транспортные услуги, а четвертый - для учета транспортной работы.

В настоящее время допускается оформление ТТН в виде электронного документа (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 09.07.2013 № 599 «О некоторых вопросах создания товарно-транспортных и товарных накладных в виде электронных документов»).

Согласно п. 22 Правил автомобильных перевозок грузов запрещается выполнение внутривнутриреспубликанской автомобильной перевозки грузов товарного характера (или грузов нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера) без наличия у сопровождающего эти грузы лица оформленных в соответствии с законодательством Республики Беларусь первого и третьего экземпляров товарно-транспортной накладной, а в случае создания товарно-транспортной накладной в виде электронного документа - без переданной грузоотправителем грузополучателю товарно-транспортной накладной в виде электронного документа, содержащейся на материальном носителе, реестра товарно-

транспортных накладных, создаваемых в виде электронных документов, и без нахождения таких накладных в системе электронного документооборота.

2. Грузосопроводительные документы - сертификат соответствия, ветеринарный и фитосанитарный сертификат, сертификат происхождения товаров и т.п. Согласно ст. 41 Закона об автотранспорте заказчик автомобильной перевозки груза обязан обеспечить предоставление таких документов, оформленных надлежащим образом, автомобильному перевозчику вместе с транспортным документом. При этом автомобильный перевозчик не обязан проверять правильность оформления грузосопроводительных документов.

Касательно других документов ст. 40 Закона об автотранспорте предусматривает, что обязанности по составлению путевого листа возлагаются на автомобильного перевозчика, товарно-транспортной накладной - на грузоотправителя, заказа-поручения - на автомобильного перевозчика, если иное не установлено законодательными актами или соглашением сторон.

Передача груза. После подписания автомобильным перевозчиком соответствующего транспортного документа груз товарного характера считается принятым к автомобильной перевозке. Согласно ст. 44 Закона об автотранспорте перевозчик обязан проверить правильность оформления транспортных документов, внешнее состояние груза, его упаковку и количество, а при необходимости и температуру груза.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то погрузку производит грузоотправитель. В этом случае перевозчик обязан контролировать укладку и крепление груза (Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10.10.2005 N 58).

При использовании транспортных средств или транспортного оборудования с грузовым пространством закрытого типа (фургоны, контейнеры, цистерны и т.п.) допускается автомобильная перевозка груза под пломбой грузоотправителя, о чем делается соответствующая отметка в транспортном документе. Согласно п. 25 Правил автомобильных перевозок грузов перевозчик может принять к автомобильной перевозке грузы с объявленной в заявке заказчиком автомобильной перевозки ценностью, если у него не вызывает сомнений ее величина. В противном случае он может привлечь экспертов и составить акт о реальной стоимости груза.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то выгрузку груза производит грузополучатель. При этом при определении массы груза путем взвешивания автомобильный перевозчик не несет ответственности за несоответствие массы груза, указанной в транспортном документе, его фактической массе, если разница в массе не превышает норм естественной убыли или точности взвешивания.

Согласно ст. 46 Закона об автотранспорте грузополучатель может отказаться от получения груза только в случае, если свойства груза вследствие порчи или повреждения изменились настолько, что исключают возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению. При отказе от получения груза грузополучатель обязан сделать отметку об этом в соответствующем транспортном документе.

Кроме того, заказчик автомобильной перевозки груза вправе переадресовать груз, если это предусмотрено соглашением сторон.

В случае возникновения разногласий между перевозчиком и заказчиком, вызванных несохранностью груза, оформляется акт о несохранности груза при автомобильной перевозке, а при других обстоятельствах - акт о разногласиях между перевозчиком и заказчиком (приложения 4 и 8 к Правилам автомобильных перевозок грузов). Акт составляется в двух экземплярах, первый передается автомобильному перевозчику вместе с ТТН, второй - заказчику. Факт составления соответствующего акта должен быть отражен в ТТН.

Оплата. В соответствии с п. 96 Правил автомобильных перевозок грузов причитающаяся автомобильному перевозчику плата за автомобильную перевозку грузов и другие услуги должна вноситься заказчиком автомобильной перевозки авансом в виде платежных документов (платежных поручений или требований, чеков, векселей, аккредитивов) или наличными деньгами.

По соглашению между заказчиком автомобильной перевозки и автомобильным перевозчиком грузы могут быть приняты к автомобильной перевозке до внесения провозной платы.

Если автомобильный перевозчик в течение 3 дней не приступил к выполнению заказа, провозная плата, внесенная заказчиком автомобильной перевозки авансом, должна быть возвращена ему в течение следующих 3 банковских дней.

Окончательный расчет за автомобильную перевозку грузов производится ее заказчиком на основании счета за выполненную автомобильную перевозку автомобильным перевозчиком. Основанием для выписки этого счета служит ТТН-1, в случае создания товарно-транспортной накладной в виде электронного документа - реестр ТТН, создаваемых в виде электронных документов, а при обслуживании на условиях почасовой оплаты - данные путевых листов, заверенные грузоотправителем (грузополучателем). Для окончательного расчета автомобильный перевозчик должен в 10-дневный срок выписать заказчику автомобильной перевозки счет за выполненную автомобильную перевозку и приложить соответствующие документы, если иной порядок расчета не установлен в соответствующем договоре.

Ответственность. Как уже отмечалось, на транспорте действует обязательный претензионный порядок разрешения споров. Передача заказчиком автомобильной перевозки права на предъявление претензий или исков другим юридическим или физическим лицам не допускается, за исключением случаев передачи такого права экспедитору, а также грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю. При этом в ТТН делается соответствующая запись, заверяется подписями руководителя и главного бухгалтера грузоотправителя (грузополучателя), а также печатью. К претензии должны прилагаться ТТН, реестр ТТН, создаваемых в виде электронных документов, соответствующий акт, расчет ущерба и при необходимости другие документы, необходимые для ее рассмотрения.

Претензии к автомобильному перевозчику могут быть предъявлены заказчиком автомобильной перевозки в течение шести месяцев (п. 115 Правил автомобильных перевозок грузов). Срок исчисляется:

- по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки груза при междугородных автомобильных перевозках и 10 суток со дня приема груза при

городских и пригородных автомобильных перевозках - по претензиям на возмещение стоимости груза при его утрате;

- со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии, - во всех остальных случаях.

О результатах рассмотрения претензий автомобильный перевозчик должен уведомить заказчика автомобильной перевозки в 30-дневный срок. В случае отклонения претензии автомобильным перевозчиком он должен указать причины.

8.4 Ответственность, вытекающая из перевозки автомобильным транспортом

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору автомобильной перевозки пассажира или груза, договору фрахтования для автомобильных перевозок пассажиров или грузов, договору об организации перевозок пассажиров или грузов стороны несут ответственность, установленную настоящим Законом, иными актами законодательства, а также соглашением сторон.

Соглашения сторон об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена законодательством.

За неподачу или несвоевременную подачу транспортного средства в соответствии с договором автомобильный перевозчик несет ответственность, установленную законодательством, а также соглашением сторон.

Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности за неподачу или несвоевременную подачу транспортного средства, если это произошло вследствие непреодолимой силы или других непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, прекращения или ограничения автомобильных перевозок в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном законодательством, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством.

Автомобильный перевозчик несет ответственность *за несохранность груза или багажа*, то есть за их утрату, недостачу, повреждение (порчу), происшедшие после принятия груза или багажа к автомобильной перевозке и до выдачи соответственно грузополучателю, пассажиру или уполномоченному лицу, если не докажет, что несохранность груза или багажа произошла вследствие обстоятельств, которые автомобильный перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при автомобильной перевозке груза или багажа, возмещается автомобильным перевозчиком в случае:

- утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

- повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере их стоимости;

- утраты груза или багажа, сданных к автомобильной перевозке с объявлением их ценности, - в размере объявленной ценности груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из их цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Автомобильный перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращает грузоотправителю (грузополучателю) провозную плату, полученную за автомобильную перевозку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Автомобильный перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, возвращает пассажиру полученную от него плату за провоз багажа.

За задержку отправления транспортного средства или опоздание его прибытия в пункт назначения (за исключением городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении) автомобильный перевозчик уплачивает пассажиру неустойку в размере, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающих жизни и здоровью пассажира, или иных обстоятельств, не зависящих от автомобильного перевозчика.

В случае отказа пассажира от автомобильной перевозки пассажира при задержке транспортного средства автомобильный перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату в полном объеме.

Вред, причиненный автомобильным перевозчиком жизни или здоровью пассажира, подлежит возмещению в соответствии с главой 58 Гражданского кодекса Республики Беларусь, если законодательством или договором автомобильной перевозки пассажира не предусмотрена повышенная ответственность автомобильного перевозчика.

Заказчик автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, заказчик автомобильной перевозки грузов возмещают автомобильному перевозчику убытки, причиненные *в связи с неиспользованием или несвоевременным использованием поданных в срок транспортных средств*, а также уплачивают неустойку в размере, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров, Правилами автомобильных перевозок грузов или соглашением сторон.

Заказчик автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, заказчик автомобильной перевозки грузов освобождаются от ответственности, если неиспользование или несвоевременное использование поданных в срок автомобильным перевозчиком транспортных средств произошли вследствие непреодолимой силы, иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий, прекращения или ограничения автомобильных перевозок в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном законодательством, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством.

Заказчик автомобильной перевозки обязан возместить ущерб, причиненный по его вине *имуществу автомобильного перевозчика*, а также имуществу третьих лиц, за которое несет ответственность автомобильный перевозчик.

Заказчик автомобильной перевозки груза несет ответственность перед автомобильным перевозчиком и третьими лицами за убытки, которые возникли в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, указанных в грузосопроводительных документах, либо в связи с отсутствием необходимых грузосопроводительных документов.

Тема 9. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

9.1 Правовые основы организации и управления железнодорожным транспортом. Источники правового регулирования железнодорожных перевозок.

Железнодорожный транспорт призван во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечивать потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

Основными нормативными правовыми актами в сфере функционирования железнодорожного транспорта являются:

- Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 06.01.1999 г.;
- Устав железнодорожного транспорта 02.08.1999 № 1196 г.;
- Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17.07.2015 г. № 608, которым утверждены Правила перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования.

Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь, регламентирует его взаимоотношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами, потребителями работ и услуг железнодорожного транспорта и другими видами транспорта.

Железнодорожный транспорт – вид наземного рельсового транспорта, представляющий собой совокупность его коммуникаций и транспортных средств, обеспечивающих управление и эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и железнодорожный транспорт необщего пользования.

Железнодорожный транспорт необщего пользования – железнодорожный транспорт организаций.

Железнодорожный транспорт общего пользования – железнодорожный транспорт, используемый для осуществления перевозок пассажиров, грузов и багажа и связанных с этим работ (услуг) на основании публичного договора, то есть по обращению любого гражданина или юридического лица;

Управление железнодорожным транспортом общего пользования осуществляется государственным объединением «Белорусская железная дорога» (далее – Белорусская железная дорога) в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Белорусская железная дорога подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и является коммерческой организацией. В состав Белорусской железной дороги входят организации, занятые основной, вспомогательной и иной деятельностью на железнодорожном транспорте общего пользования.

Управление перевозочным процессом, руководство деятельностью организаций железнодорожного транспорта общего пользования осуществляются централизованно и являются компетенцией Белорусской железной дороги.

9.2 Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей. Договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов. Договор об оказании перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Договор на эксплуатацию подъездного пути и договор на подачу и уборку вагонов заключаются отделением Белорусской железной дороги, как правило, на пять лет. В случае изменения технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или подъездного пути отдельные положения договора или весь договор по требованию одной из сторон могут быть пересмотрены до истечения срока их действия. При взаимном согласии сторон договор на эксплуатацию подъездного пути и договор на подачу и уборку вагонов могут быть продлены на следующие пять лет.

При недостижении согласия споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством.

До решения спорных вопросов все взаимоотношения сторон по этим вопросам регулируются условиями прежнего договора.

Данные договоры заключаются на основании Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 № 1196 «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования».

До заключения договоров, связанных с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, и договоров, связанных с подачей и уборкой вагонов, железная дорога совместно с владельцем подъездного пути производит обследование подъездного пути и его технической вооруженности для определения условий договоров. Результаты обследования оформляются специальным актом, в котором указываются все данные, необходимые для разработки проектов договоров, а именно: протяженность подъездного пути, расстояние, за которое должна взыскиваться плата за подачу и уборку вагонов, размер и характер грузооборота, размеры фронтов погрузки и выгрузки, специализация складских площадей по однородным грузам, наличие погрузочно-разгрузочных устройств, данные для определения срока оборота вагонов и т.п.

Акт обследования подписывают уполномоченные на это представители организации железнодорожного транспорта и владельца железнодорожного подъездного пути. Представитель владельца подъездного пути должен иметь доверенность по форме, предусмотренной Правилами обслуживания железнодорожных подъездных путей. Доверенность приобщается к акту обследования подъездного пути.

Акт составляется в двух экземплярах, один из которых остается у владельца железнодорожного подъездного пути. К экземпляру акта, передаваемому организации железнодорожного транспорта владельцем железнодорожного подъездного пути, должна быть приложена масштабная схема этого пути с нанесенными на ней фронтами погрузки и выгрузки и с указанием специализации путей и складских помещений.

Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, и договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов, заключаются сроком на пять лет.

Заключение таких договоров осуществляется в следующем порядке:

а) проект договора разрабатывается организацией железнодорожного транспорта на основании двустороннего акта обследования подъездного пути. Подписанный в двух экземплярах начальником железной дороги либо по его поручению начальником железнодорожной станции проект договора направляется владельцу железнодорожного подъездного пути на подпись. Полученный от организации железнодорожного транспорта договор владелец железнодорожного подъездного пути обязан рассмотреть, подписать (по его поручению это может сделать обслуживающая его организация) и вернуть его организации железнодорожного транспорта в 10-дневный срок.

При несогласии с некоторыми положениями проекта владелец железнодорожного подъездного пути, независимо от этого, обязан подписать проект договора, составить в двух экземплярах протокол разногласий и направить его организации железнодорожного транспорта вместе с подписанным договором. В нем следует обязательно оговорить наличие протокола разногласий. Если подписанный проект договора не будет своевременно (в 10-дневный срок) возвращен владельцем железнодорожного подъездного пути организации железнодорожного транспорта, то договор вступает в силу в редакции организации железнодорожного транспорта;

б) разногласия по договорам, связанным с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, и договорам, связанным с подачей и уборкой вагонов, рассматриваются начальником железной дороги и владельцем железнодорожного подъездного пути.

Получив протокол разногласий, организация железнодорожного транспорта не позднее чем через 25 дней обязана рассмотреть его совместно с владельцем железнодорожного подъездного пути, известив последнего о дате его рассмотрения в 10-дневный срок после получения протокола разногласий и не позднее чем за 10 дней до назначенной даты рассмотрения.

Если организация железнодорожного транспорта в 10-дневный срок не назначит дату рассмотрения разногласий, договор вступает в силу в редакции владельца железнодорожного подъездного пути, а если владелец подъездного пути, несмотря на извещение, не явится в назначенный срок для рассмотрения разногласий, то договор вступает в силу в редакции организации железнодорожного транспорта;

в) оставшиеся неурегулированные разногласия оформляются сторонами протоколом и передаются организацией железнодорожного транспорта в 10-дневный срок после подписания протокола на разрешение соответствующего арбитражного суда. Если организация железнодорожного транспорта не передаст в указанный выше срок разногласия на разрешение арбитражного суда, то договор вступает в силу в редакции владельца подъездного пути.

Предусмотрено, что при заключении договоров, связанных с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути, и договоров, связанных с подачей и уборкой вагонов, в них должен предусматриваться порядок изменения условий таких договоров до истечения срока их действия.

Решение вопросов, связанных с обеспечением безопасности движения и сохранности железнодорожного подвижного состава, контейнеров, относится к исключительной компетенции начальника железной дороги. Споры, возникающие при этом, не подведомственны арбитражным судам.

До разрешения спорных вопросов в суде действуют условия прежнего договора, связанного с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, либо договора, связанного с подачей и уборкой вагонов. В тех случаях, когда организация железнодорожного транспорта в установленные сроки не направила на подпись владельцу железнодорожного подъездного пути проект нового договора, а срок действия прежнего договора истек, следует исходить из того, что между сторонами отсутствуют договорные отношения и все отрицательные последствия этого несут обе стороны.

9.3 Особенности перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом. Транспортная железнодорожная накладная. Ответственность грузоотправителей и грузополучателей

Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом устанавливаются Уставом железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196, в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 3 сентября 2007 г. № 1134. Кроме того, утверждены и действуют следующие законодательные акты:

- Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования;
- Правила перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов с объявленной ценностью;
- Правила перевозок автотракторной техники железнодорожным транспортом общего пользования;
- Правила перевозок смерзающихся грузов железнодорожным транспортом общего пользования;
- Правила перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей железнодорожным транспортом общего пользования;
- Правила перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов в транспортных пакетах;
- Правила хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций;
- Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования;
- Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования;
- Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом организуются на договорных началах.

Перевозчик не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии возможности для их транспортирования. Перевозчик обязан обеспечивать своевременную подачу вагонов перевозчика в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов.

Формы заявок на перевозки грузов, порядок заполнения, представления, приема, изменения этих заявок, их выполнения и учета устанавливаются правилами перевозок грузов. По договоренности с грузоотправителем перевозчик может устанавливать иной порядок представления заявок на перевозки грузов.

На основании месячных заявок грузоотправителей на перевозки грузов перевозчик определяет потребность в железнодорожном подвижном составе на предстоящий календарный месяц.

Грузоотправитель совместно с перевозчиком не позднее 3 дней до начала выполнения заявки на перевозку грузов уточняет количество необходимых вагонов, контейнеров по дням, а при перевозке в международном сообщении - и по железным дорогам назначения. Указанные данные заносятся в учетную карточку.

Выполнение месячной и дополнительной заявок грузоотправителя на перевозки грузов учитывается в учетной карточке. Форма и правила заполнения учетной карточки устанавливаются правилами перевозок грузов.

Перевозчик в случае неподачи по его вине вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов обязан по требованию грузоотправителя выделить их для восполнения недогруза в течение следующего месяца.

Порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине перевозчика, по грузам, перевозка которых заявлялась во внутриреспубликанском сообщении, устанавливается перевозчиком по согласованию с грузоотправителем, по грузам, перевозка которых заявлялась в международном сообщении, - по согласованию с грузоотправителем, перевозчиками других государств, организациями иных видов транспорта. При нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов перевозчик за неподачу вагонов, контейнеров перевозчика и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут ответственность, установленную в пункте 110 Устава.

Перевозчик по согласованию с грузоотправителем может увеличивать количество подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика для формирования маршрутов и укрупнения перевозок, а также для восполнения недогрузов.

Предоставление вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку по дополнительным заявкам осуществляется за плату, определяемую по тарифам, установленным в соответствии с законодательством (далее - плата). Перевозчик по ходатайствам грузоотправителей при наличии достаточного количества вагонов, контейнеров перевозчика осуществляет их выделение под погрузку по дополнительным заявкам без взимания платы за предоставление.

Перевозчик за плату может разрешить по ходатайствам грузоотправителей:

- внутристанционные (в пределах одного тарифного пункта) перевозки грузов в вагонах перевозчика;
- изменение предусмотренной заявкой железнодорожной станции отправления груза;
- замену предусмотренного заявкой одного рода груза другим (при изменении

группы номенклатуры грузов);

- замену предусмотренного заявкой одного рода вагонов перевозчика другим, если перевозка данного груза в этом роде вагонов допускается правилами перевозок грузов;
- изменение железнодорожной станции назначения груза, указанной в принятой заявке, при изменении железной дороги назначения.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов, транспортную железнодорожную накладную. При перевозке грузов по соглашению между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем в порядке, определяемом правилами перевозок грузов, может использоваться транспортная железнодорожная накладная в форме электронного документа (электронная накладная).

Грузоотправитель обязан также приложить к транспортной железнодорожной накладной предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами сопроводительные документы (сертификат, спецификация и другие документы), необходимые для совершения таможенных операций и выполнения других процедур на всем пути следования груза. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность сопроводительных документов, прилагаемых грузоотправителем к транспортной железнодорожной накладной.

Если перевозка или выдача груза задерживается из-за непредставления грузоотправителем, грузополучателем необходимых документов для совершения таможенных операций и выполнения других процедур, ненадлежащего оформления представленных ими документов, то за время задержки вагонов, контейнеров перевозчика на железнодорожных путях общего пользования взимается плата за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или соответственно плата за нахождение на указанных путях вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя, а также плата за хранение груза.

Транспортная железнодорожная накладная составляется на имя определенного грузополучателя, подписывается грузоотправителем, сопровождает груз на всем пути следования и выдается на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом.

В подтверждение приема груза к перевозке перевозчик под расписку в соответствующей графе корешка дорожной ведомости выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза, в которой проставляется календарный штамп.

Форма транспортных железнодорожных накладных и других перевозочных документов, порядок их заполнения устанавливаются правилами перевозок грузов.

При перевозке массовых грузов в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов, может составляться одна транспортная железнодорожная накладная на целый маршрут или группу вагонов.

Перевозчик выдает грузоотправителю бланки перевозочных документов и заявок на перевозки грузов, а также за плату по его просьбе - копии документов, в том числе учетных карточек, ведомостей подачи и уборки вагонов, памяток приемосдатчика.

Грузоотправитель несет предусмотренную Уставом и другими актами

законодательства ответственность за достоверность сведений, внесенных в транспортную железнодорожную накладную, а также за последствия, возникшие из-за указанных им в накладной недостоверных, неточных или неполных сведений.

Перевозчик имеет право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной, в том числе производить выборочную проверку массы груза.

За предъявление груза, запрещенного к перевозке или требующего при перевозке особых мер предосторожности, без указания этих мер либо с неправильным указанием в транспортной железнодорожной накладной наименования, свойств или качества груза грузоотправитель несет ответственность, предусмотренную в пункте 120 Устава. Грузы принимаются к перевозке грузовой скоростью, а также большой скоростью с оплатой по повышенному тарифу.

К перевозке большой скоростью принимаются грузы в направлениях, устанавливаемых Белорусской железной дорогой.

Скорость перевозки определяет и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель. Если перевозка данного груза допускается только определенной скоростью, грузоотправитель должен указать ее в транспортной железнодорожной накладной.

Провозная плата взимается за кратчайшее расстояние осуществления перевозки грузов. В отдельных случаях, устанавливаемых Белорусской железной дорогой и публикуемых в сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования, провозная плата взимается за фактически пройденное расстояние. Порядок определения кратчайшего и фактически пройденного расстояния устанавливается Белорусской железной дорогой с учетом плана формирования поездов и публикуется в сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования.

Таможенные операции в отношении грузов, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в Республике Беларусь, совершаются в соответствии с таможенным законодательством Евразийского экономического союза и законодательством Республики Беларусь.

Грузоотправитель обязан до предъявления к перевозке подготовить груз, в том числе взрывчатый, легковоспламеняющийся, радиоактивный, ядовитый и другой опасный груз, таким образом, чтобы обеспечивались его транспортабельность, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность груза, вагонов и контейнеров, пожарная безопасность и экологическая безопасность при перевозке.

Качество предъявляемых к перевозке скоропортящихся грузов должно соответствовать требованию их сохранности в течение всего процесса перевозки.

Грузы, нуждающиеся в таре (упаковке) для предохранения их от утраты, недостачи и повреждения (порчи), для предохранения от повреждения, загрязнения вагонов, контейнеров или других грузов, обеспечения безопасности при транспортировании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре (упаковке), соответствующей техническим нормативным правовым актам в области технического нормирования и стандартизации на тару (упаковку). Грузы, на тару (упаковку) которых требования технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации не установлены, предъявляются к

перевозке в исправной таре (упаковке), обеспечивающей их полную сохранность и безопасность при транспортировке.

Перевозчик, грузоотправители и грузополучатели несут ответственность в соответствии с законодательством за возникшие по их вине транспортные происшествия, загрязнение, заражение окружающей среды, перерывы в движении поездов и возмещают расходы, связанные с ликвидацией последствий этих ситуаций.

В случае возникновения в процессе перевозки транспортных происшествий грузоотправители, грузополучатели обязаны при получении соответствующего сообщения перевозчика обеспечить немедленное направление на место происшествия своего представителя, мобильного подразделения с необходимыми средствами для ликвидации этих происшествий и их последствий.

Перевозчик может принимать к перевозке грузы с объявленной грузоотправителем ценностью. Объявленная ценность не должна превышать стоимости груза. Стоимость груза определяется согласно пункту 117 Устава.

Перечни грузов, объявление ценности которых является обязательным, и грузов, объявление ценности которых не допускается, устанавливаются правилами перевозок грузов.

За объявленную ценность груза взимается плата.

В случаях действия непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий и при иных обстоятельствах, препятствующих осуществлению перевозок грузов, погрузка грузов может быть временно прекращена или ограничена Белорусской железной дорогой с установлением срока действия этого прекращения либо ограничения.

По обстоятельствам, препятствующим осуществлению перевозок грузов, их погрузка в определенных направлениях может быть запрещена или ограничена в исключительных случаях Белорусской железной дорогой.

О прекращении или ограничении погрузки грузов перевозчик уведомляет грузоотправителей в порядке и сроки в соответствии с правилами перевозок грузов. Грузоотправители обязаны приостановить или ограничить до установленных объемов погрузку грузов.

Восполнение недогрузов, образовавшихся в связи с прекращением или ограничением погрузки, осуществляется в порядке, установленном правилами перевозок грузов.

Погрузка грузов в вагоны и на автомобили, а также выгрузка из них производятся:

- перевозчиком по договорам с грузоотправителями и грузополучателями - в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и иных грузов, указанных в правилах перевозок грузов, погрузка и выгрузка которых необязательна для перевозчика;

- грузоотправителями и грузополучателями - в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов необязательна для перевозчика.

Перевозчик по договорам с грузоотправителями и грузополучателями может принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов для него необязательна.

За погрузку и выгрузку грузов перевозчик взимает с грузоотправителей и грузополучателей плату в соответствии с законодательством.

Расходы перевозчика, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов, подачей и уборкой вагонов, контейнеров, хранением грузов и контейнеров, а также плата за пользование принадлежащими перевозчику вагонами и контейнерами и другие возникшие в связи с выполнением этих работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных контролирующих (надзорных) органов расходы возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей.

Перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны, контейнеры перевозчика в техническом отношении исправные, годные для перевозки конкретного груза, очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления, а в случаях, определенных правилами перевозок грузов, - промытые и продезинфицированные.

Погрузка грузов в вагоны, контейнеры должна осуществляться исходя из установленных технических норм их загрузки, но не выше грузоподъемности согласно трафарету, указанному на вагоне, контейнере.

Технические нормы загрузки вагонов, контейнеров устанавливаются Белорусской железной дорогой исходя из необходимости максимального использования их грузоподъемности и вместимости, обеспечения сохранности грузов.

Если по грузам технические нормы загрузки не установлены, перевозчик может потребовать погрузки этих грузов до полного использования вместимости вагонов, контейнеров, но не более их грузоподъемности. В случае загрузки вагона, контейнера сверх их грузоподъемности грузоотправитель обязан выгрузить излишек груза.

Размещение и крепление грузов в вагонах производятся в соответствии с требованиями правил перевозок грузов.

Перечень грузов, перевозка которых допускается на открытом железнодорожном подвижном составе, устанавливается правилами перевозок грузов.

Необходимые для погрузки, крепления и перевозки оборудование, приспособления и материалы (стойки, подкладки, проволока и другое) предоставляются грузоотправителями.

Установка оборудования, приспособлений и материалов при погрузке и снятие их при выгрузке производятся осуществлявшими погрузку или выгрузку грузоотправителем, грузополучателем или перевозчиком.

Сведения об установленном оборудовании, приспособлениях и материалах грузоотправитель указывает в транспортной железнодорожной накладной в порядке, предусмотренном в правилах перевозок грузов. Все оборудование, приспособления и материалы, принадлежащие грузоотправителю, выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом.

За время нахождения вагонов, контейнеров перевозчика у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки этих вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя (оформление перевозочных документов, совершение таможенных операций и другое), они вносят перевозчику необходимую плату.

За время нахождения вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожных станциях под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки

этих вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя (оформление перевозочных документов, совершение таможенных операций и другое), они вносят перевозчику 50 процентов от платы, установленной за пользование вагонами, контейнерами перевозчика.

При осуществлении в местах общего пользования погрузки, выгрузки грузоотправителями, грузополучателями с привлечением организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, плата за пользование вагонами не взимается, за исключением случаев задержки вагонов под погрузкой, выгрузкой по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя.

Плата за пользование вагонами рефрижераторной секции перевозчика начисляется исходя из времени окончания погрузки, выгрузки последнего вагона секции.

Плата за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, поданными под погрузку, взимается с грузоотправителя независимо от уплаты неустойки за невыполнение им заявки на перевозку груза.

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку и выгрузку средствами грузоотправителя или грузополучателя перевозчик обязан уведомить грузоотправителя или грузополучателя не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов, контейнеров.

Перевозчик на договорных условиях может предварительно информировать грузополучателя о подходе в его адрес груза.

Очистка вагонов, контейнеров после выгрузки производится лицом, осуществляющим выгрузку (грузополучателем, перевозчиком) в специально отведенном и оборудованном для данных целей месте.

При этом указанное лицо обязано:

- полностью выгрузить груз, в том числе ранее перевозившийся;
- удалить из разгруженного вагона, контейнера бумагу, картон, доски и другие средства предохранения, тару (упаковку) груза, проволочные закрутки, стойки и иные средства крепления груза, не являющиеся принадлежностью вагона;
- очистить вагон, контейнер как с внутренней, так и с наружной стороны, включая ходовые части вагонов, удалив остатки защитной пленки, эмульсии и других профилактических средств, меловые разметки, наклейки и прочее;
- после перевозки пылящих грузов почистить пол, стены и потолок кузова вагона, контейнера, а также кузов снаружи.

Очистка наружной поверхности цистерн, бункерных полувагонов от загрязнений после погрузки и выгрузки производится соответственно грузоотправителем или грузополучателем.

По соглашению между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем очистка внутренней поверхности специализированных вагонов грузоотправителей или грузополучателей, а также вагонов, сформированных в кольцевые маршруты, может не производиться.

Неполностью выгруженные, не очищенные, не промытые после выгрузки (слива) вагоны, контейнеры перевозчик имеет право не принять от грузополучателя. Грузовая операция (выгрузка) считается неоконченной вплоть до полной выгрузки груза, очистки и промывки вагонов, контейнеров от остатков грузов и оформления

перевозочных документов. Грузополучатель при этом уплачивает перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожных путях общего пользования. В случаях обнаружения неполностью выгруженного, неочищенного, непромытого вагона, контейнера перевозчика на железнодорожных путях общего пользования (независимо от места обнаружения невыгруженного, неочищенного, непромытого вагона, контейнера) с грузополучателя взыскивается неустойка в размерах, указанных в пункте 126 Устава. Грузополучатель уплачивает перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за все время нахождения вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя под довыгрузкой, очисткой, промывкой на железнодорожных промывочно-пропарочных станциях или на железнодорожных станциях очистки.

Грузоотправители, грузополучатели обязаны обеспечить сохранность вагонов, контейнеров при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ.

Очистка, промывка, дезинфекция вагонов, контейнеров должны производиться с соблюдением природоохранных, санитарных, противопожарных и иных требований законодательства.

Основные требования к очистке вагонов, контейнеров определяются правилами перевозок грузов.

В связи с несвоевременными погрузкой, выгрузкой, вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями, простоем вагонов в ожидании переадресовки по причинам, зависящим от грузополучателя, грузоотправителя, и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях указанными лицами уплачивается плата за:

- хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования и находящихся в вагонах и контейнерах, - в пятикратном размере;
- пользование вагонами, контейнерами - в двукратном размере.

Повышенная плата за хранение груза и плата за пользование вагонами, контейнерами устанавливаются в соответствии с правилами перевозок грузов по истечении 24 часов после помещения перевозчиком объявления об этом в подразделении по обслуживанию грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожной станции.

Перевозчик обязан доставлять грузы по назначению в установленные сроки.

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке.

Дата приема груза к перевозке удостоверяется в транспортной железнодорожной накладной календарным штемпелем перевозчика.

Груз считается доставленным в срок, если на железнодорожной станции назначения он выгружен перевозчиком или вагон, контейнер с грузом поданы грузополучателю под выгрузку до истечения установленного срока доставки.

При оформленной актом общей формы задержке подачи вагонов, контейнеров под выгрузку вследствие занятости мест выгрузки, невнесения причитающихся перевозчику платежей или по другим причинам, зависящим от грузополучателя, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения установленного срока доставки. Акт общей формы оформляется согласно правилам перевозок грузов.

Сроки доставки и порядок их исчисления устанавливаются правилами перевозок

грузов. Грузоотправитель и перевозчик на договорной основе могут предусмотреть срок доставки груза, отличный от срока, предусмотренного правилами перевозок грузов.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня. Порядок и способы уведомления устанавливаются правилами перевозок грузов. По договору между грузополучателем и перевозчиком вагоны, контейнеры могут подаваться под выгрузку без предварительного уведомления.

Если перевозчик не уведомил грузополучателя о прибытии груза, грузополучатель не уплачивает плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение на железнодорожных путях общего пользования вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя и освобождается от внесения платы за хранение груза до уведомления о его прибытии.

По заявлению грузоотправителя или грузополучателя перевозчик может переадресовать перевозимые грузы с изменением железнодорожной станции назначения груза и (или) грузополучателя.

При переадресовке груза грузоотправитель (грузополучатель) вносит перевозчику плату. Порядок переадресовки грузов устанавливается правилами перевозок грузов.

Перевозчик выполняет распоряжение грузоотправителя, указанного в заявлении на переадресовку, если груз еще не выдан грузополучателю. Во всех случаях изменения грузополучателя или железнодорожной станции назначения груза грузоотправитель или грузополучатель, по заявлению которого произведено такое изменение, является ответственным соответственно перед первоначальным грузополучателем (грузоотправителем) за последствия этого изменения и обязан урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями.

Грузополучатель обязан принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции груз, прибывший в его адрес.

За хранение груза в местах общего пользования, если груз завезен ранее дня погрузки, перевозчиком взимается плата за его хранение с момента ввоза груза до нуля часов дня погрузки.

При задержке грузов в вагонах, контейнерах на железнодорожной станции отправления или в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, перевозчиком взимается плата за хранение груза за все время задержки.

Прибывшие грузы хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно в течение 24 часов. Этот срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера перевозчиком или с 24 часов дня подачи вагона, контейнера под выгрузку грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, - с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

За хранение грузов на железнодорожных станциях, за исключением находящихся в местах необщего пользования, сверх срока бесплатного хранения перевозчиком взимается плата.

Сроки и порядок хранения грузов устанавливаются правилами перевозок грузов.

Ответственность за порчу и повреждение груза, происшедшие вследствие несвоевременных выгрузки груза и вывоза его с железнодорожной станции, а также задержки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования и железнодорожных станциях по причинам, зависящим от грузополучателя, несет грузополучатель.

В случае прибытия груза, поставка которого не предусмотрена договором, грузополучатель обязан принять его от перевозчика на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем.

Грузы выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю, указанному в транспортной железнодорожной накладной, после внесения им перевозчику платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если таковые не были внесены грузоотправителем.

Грузополучатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза.

Если перевозчик не имеет возможности выдать груз грузополучателю, указанному в транспортной железнодорожной накладной, по причинам, зависящим от грузоотправителя (грузополучателя), перевозчик извещает об этом грузоотправителя и поступает с грузом по указанию грузоотправителя, который обязан дать такое указание. В случае неполучения указания грузоотправителя в течение восьми суток, а в отношении скоропортящихся грузов - в течение четырех суток с момента получения им письменного извещения перевозчика перевозчик может возвратить грузы грузоотправителю за счет последнего.

В случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей по данной перевозке перевозчик вправе удерживать грузы с уведомлением грузоотправителя об этом в письменной форме. Требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются из его стоимости в порядке, предусмотренном законодательством.

Перевозчик при выдаче груза обязан проверить его массу, количество мест и состояние в случаях:

- прибытия груза, погруженного перевозчиком;
- прибытия груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами (запорно-пломбировочными устройствами) или с пломбами (запорно-пломбировочными устройствами), наложенными на попутных железнодорожных станциях;
- прибытия груза с признаками недостачи, повреждения (порчи) при перевозке на открытом железнодорожном подвижном составе или в крытых вагонах (в том числе специализированных) без пломб (запорно-пломбировочных устройств), если такая перевозка предусмотрена правилами перевозок грузов;
- прибытия скоропортящегося груза с нарушением предельного срока его перевозки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторных вагонах перевозчика;
- выдачи грузов, выгруженных перевозчиком.

В указанных случаях тарные и штучные грузы выдаются перевозчиком с проверкой их массы и состояния только в поврежденных местах. При обнаружении повреждения тары (упаковки) или других обстоятельств, которые могут повлиять на состояние груза, перевозчик обязан произвести с учетом имеющихся сопроводительных документов (счет-фактура, опись, упаковочный ярлык и другое)

проверку груза в поврежденных местах с вскрытием этих мест.

Погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них производятся грузоотправителями и грузополучателями.

Погрузка контейнеров в вагоны и на автомобили и выгрузка их из вагонов и автомобилей производятся:

перевозчиком - в местах общего пользования;

грузоотправителями и грузополучателями - в местах необщего пользования.

Универсальные и специализированные контейнеры по размерам и грузоподъемности должны отвечать требованиям соответствующих технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, правил перевозок грузов.

Домашние вещи перевозятся в контейнерах за запорно-пломбировочными устройствами перевозчика либо организаций, оказывающих транспортно-экспедиционные услуги, за счет грузоотправителя.

Грузы, прибывшие в исправном контейнере с неповрежденными пломбами (запорно-пломбировочными устройствами) грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки их массы, состояния и количества мест.

Все причитающиеся перевозчику платежи за перевозку грузов производятся грузоотправителем на железнодорожной станции отправления до приема груза к перевозке. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой, производятся грузополучателем на железнодорожной станции назначения до выдачи груза. По договоренности между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) может быть установлен иной порядок расчетов.

По договору между Белорусской железной дорогой, перевозчиком и грузоотправителями, грузополучателями расчеты, связанные с перевозкой грузов, могут производиться через специальные организации (подразделения) Белорусской железной дороги посредством единой (централизованной) системы расчетов.

В случае несвоевременных расчетов с грузоотправителя (грузополучателя) в порядке, установленном законодательством, в пользу Белорусской железной дороги, перевозчика взыскивается пеня в размере, установленном законодательством.

При несвоевременном внесении грузоотправителем платы за перевозку груза и иных причитающихся платежей за предыдущую перевозку перевозчик имеет право отказать в приеме груза к перевозке до погашения задолженности за предыдущую перевозку.

Порядок расчетов между перевозчиком и грузоотправителями, грузополучателями за перевозки грузов определяется правилами перевозок грузов.

Если в результате действия чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (непреодолимой силы) возникли препятствия для дальнейшей перевозки грузов железнодорожным транспортом, доставки их по назначению и выдачи надлежащему грузополучателю, перевозчик оповещает грузоотправителя о невозможности перевозки, доставки и выдачи груза и имеет право с его согласия реализовать эти грузы в порядке, предусмотренном в пункте 63 Устава.

Если от грузоотправителя, извещенного о возникшем препятствии в перевозке груза, в течение восьми суток, а по скоропортящимся грузам - в течение четырех суток с момента получения им письменного извещения перевозчика не поступит никаких выполнимых указаний или ответа, то груз может быть отправлен обратно

грузоотправителю с отнесением на него возникающих при этом расходов.

В случае нарушения грузоотправителем требований правил перевозок грузов, а также таможенного законодательства, касающегося перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными контролирующими (надзорными) органами вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях, и непринятия грузоотправителем мер в отношении задержанных по указанным причинам грузов в течение восьми суток, а в отношении скоропортящихся грузов - в течение четырех суток с момента получения им письменного извещения перевозчика о задержке вагонов, контейнеров перевозчик имеет право возвратить грузы грузоотправителю за счет последнего, за исключением скоропортящихся грузов, в отношении которых срок транспортабельности не позволяет осуществить такой возврат, или с согласия грузоотправителя реализовать грузы в порядке, предусмотренном в пункте 63 Устава.

В случаях, если в соответствии с Уставом перевозчику предоставлено право реализовать грузы, их реализация осуществляется на условиях договоров купли-продажи исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате, или при отсутствии таких документов - установленной соответствующим договором, либо исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки.

Сумма, полученная перевозчиком от реализации груза, за вычетом причитающейся перевозчику суммы платежей и затрат на реализацию груза перечисляется:

- грузополучателю, указанному в транспортной железнодорожной накладной, - в случае оплаты им стоимости груза;
- грузоотправителю - во всех остальных случаях.

При невозможности перечисления указанной суммы грузополучателю или грузоотправителю она в установленные законодательством сроки перечисляется в доход республиканского бюджета.

Суммы, причитающиеся перевозчику, передаются ему только в случае отсутствия его вины.

В случаях, если свойства груза или его состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не позволяют осуществить перевозку груза на основании действующих правил перевозок грузов, а также в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов, перевозчиком по соглашению с грузоотправителем могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов, ответственность сторон за их сохранность. При осуществлении перевозок национальным (общесетевым) перевозчиком особые условия перевозок устанавливаются Белорусской железной дорогой.

Перевозчики, грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели) и пассажиры несут ответственность в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке в соответствии с Гражданским кодексом Республики Беларусь, Уставом и другими актами законодательства, а также соглашением сторон.

За невыполнение принятой заявки на перевозку грузов перевозчики и грузоотправители несут ответственность. За неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения перевозок, непредъявление грузов,

неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров перевозчика или отказ его от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика уплачивается неустойка.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, происшедшие после принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю, если не докажет, что несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, вследствие:

- причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя;
- особых естественных свойств перевозимого груза;
- естественных причин, связанных с его перевозкой на открытом железнодорожном подвижном составе;
- недостатков тары (упаковки), которые не могли быть замечены при наружном ее осмотре при приеме груза к перевозке, применения тары (упаковки), не соответствующей свойствам груза либо техническим нормативным правовым актам, при отсутствии следов повреждения тары (упаковки) в пути;
- иных причин.

За просрочку в доставке груза перевозчик уплачивает неустойку, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине. Неустойка за просрочку в доставке груза уплачивается в размере 6 процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные, но не более 30 процентов провозной платы. В таких же размерах перевозчик уплачивает неустойку за просрочку в доставке порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей.

9.4 Договоры перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Ответственность участников железнодорожных перевозок (Белорусской железной дороги, ее организаций и пассажиров).

В главе 5 Устава железнодорожного транспорта общего пользования «Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа» закреплены основные положения перевозки пассажиров и багажа.

Перевозчики, владельцы инфраструктуры должны обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом, необходимые для них удобства, их культурное обслуживание, своевременную перевозку и сохранность багажа и грузобагажа, движение всех пассажирских поездов строго по расписанию.

Пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, бережно относиться к имуществу перевозчика.

Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом в городском сообщении и региональном сообщении экономкласса осуществляется перевозчиками по:

- собственной инициативе;
- инициативе местных исполнительных и распорядительных органов и (или) уполномоченных ими на осуществление этих функций организаций на основании заключаемых с перевозчиками договоров об организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования при условии возмещения

перевозчикам за счет средств соответствующих местных бюджетов не покрытых тарифами фактических затрат, связанных с осуществлением этих перевозок в соответствии с указанными договорами.

Договором об организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования определяются расписания движения поездов соответствующих линий с установленными началом и окончанием работы и порядок возмещения перевозчикам за счет средств соответствующих местных бюджетов не покрытых тарифами фактических затрат, связанных с осуществлением этих перевозок, ответственность сторон, а также порядок расчетов за перевозки. Кроме того, в договоре об организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования могут быть указаны перечень услуг, сопутствующих перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в городском сообщении и региональном сообщении экономкласса, объемы перевозок пассажиров и иные условия.

Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом в региональном сообщении бизнес-класса, межрегиональном и международном сообщениях осуществляется перевозчиками.

Поезда, курсирующие в региональном и межрегиональном сообщениях, в зависимости от скорости движения и остановок в населенных пунктах подразделяются на бизнес-класс и экономкласс.

Поезда международных линий делятся в зависимости от скорости движения на пассажирские, ускоренные, скорые и скоростные, от условий проезда и предоставляемых услуг - на обычные, повышенной комфортности и фирменные.

Поезда региональных линий экономкласса курсируют с маршрутной скоростью не менее 30 км/ч.

Поезда региональных линий бизнес-класса курсируют с маршрутной скоростью не менее 50 км/ч и имеют остановки по маршруту следования на железнодорожных станциях и остановочных пунктах, расположенных в населенных пунктах с количеством жителей более 5 тыс. человек, в районных центрах или на расстоянии не далее 15 километров от них, в городах областного подчинения, областных центрах и городе Минске.

Поезда межрегиональных линий экономкласса курсируют с маршрутной скоростью не менее 50 км/ч и имеют остановки по маршруту следования на железнодорожных станциях и остановочных пунктах, расположенных в населенных пунктах с количеством жителей более 10 тыс. человек, в районных центрах или на расстоянии не далее 15 километров от них, в городах областного подчинения, областных центрах и городе Минске. Допускаются остановки в местах примыкания нескольких железнодорожных направлений.

Поезда межрегиональных линий бизнес-класса курсируют с маршрутной скоростью не менее 80 км/ч и имеют остановки по маршруту следования на железнодорожных станциях и остановочных пунктах, расположенных в городах областного подчинения, областных центрах и городе Минске.

Перевозчик в зависимости от уровня пассажиропотока может изменить количество остановок поездов, следующих в отдельных видах сообщений.

Расписание движения поездов межрегиональных, региональных и городских линий, маршрут их следования, а также их нумерация устанавливаются Белорусской железной дорогой.

Для перевозки пассажиров используется железнодорожный подвижной состав:

- со спальными (СВ), купейными, плацкартными, общими местами, с местами для сидения с вагонами локомотивной тяги;

- с моторными вагонами (дизель-поезда, электропоезда).

Перевозка (пересылка) пассажирских вагонов в порожнем состоянии осуществляется на основании перевозочных документов, формы которых утверждаются Белорусской железной дорогой.

На всех железнодорожных станциях и остановочных пунктах, где количество отправляемых поездами пассажиров составляет 50 и более в среднем в сутки, должна быть обеспечена возможность для оформления проездных документов (билетов).

На станциях и остановочных пунктах, где количество отправляемых пассажиров составляет менее 50 в среднем в сутки, порядок приобретения проездных документов (билетов) устанавливается Белорусской железной дорогой.

Пассажирские вагоны, вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны отвечать санитарным нормам, правилам и гигиеническим нормативам, содержаться в исправном техническом состоянии.

В пассажирских поездах может быть организована продажа пассажирам продуктов питания, иных товаров в ассортименте, установленном перевозчиком.

В помещениях вокзалов должны быть вывешены для сведения пассажиров расписания отправления и прибытия пассажирских поездов, данные о стоимости проезда пассажиров в поездах региональных линий экономкласса, объявления о времени работы билетных и багажных касс, о месте нахождения книги замечаний и предложений, указатели размещения вокзальных помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, информация о льготах, предоставляемых отдельным категориям граждан на проезд железнодорожным транспортом, а также другая информация, в случае если ее размещение на вокзалах предусмотрено правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

По договору перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажира, предоставив ему место в поезде согласно проездному документу (билету), его багаж, а также грузобагаж отправителей, выдать багаж, грузобагаж уполномоченным на получение багажа, грузобагажа лицам. При этом согласно установленным тарифам пассажир обязуется оплатить свой проезд, за исключением случаев, когда законодательными актами и международными договорами Республики Беларусь предоставлено право на бесплатный (льготный) проезд, при сдаче багажа - его провоз, а отправители грузобагажа - провоз грузобагажа.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется проездным документом (билетом), сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией либо иным перевозочным документом, отправителем грузобагажа - грузобагажной квитанцией либо иным перевозочным документом. Проезд граждан, которым в соответствии с законодательными актами и международными договорами Республики Беларусь предоставлено право на бесплатный (льготный) проезд железнодорожным транспортом, осуществляется по проездным документам (льготным билетам), выдаваемым на основании соответствующих документов, подтверждающих такое право.

При перевозке пассажиров может применяться электронный проездной документ (билет), в котором информация о перевозке пассажира представляется в электронно-

цифровой форме.

Реализация электронных проездных документов (билетов) осуществляется посредством информационно-функционального ресурса в глобальной компьютерной сети Интернет либо иными способами, установленными перевозчиком, обеспечивающими взаимодействие со специальной компьютерной системой и позволяющими произвести оплату стоимости проезда. При этом реализация электронных проездных документов (билетов) осуществляется без выдачи пассажирам проездных документов (билетов), оформленных на бумажных носителях.

При оформлении электронного проездного документа (билета) ему автоматически присваивается идентификационный номер, по которому осуществляется учет использования данного электронного проездного документа (билета). В электронном проездном документе (билете) указываются фамилия и собственное имя пассажира и (или) иная информация, предусмотренная правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Пассажир при посадке в поезд обязан иметь надлежащим образом оформленный проездной документ (билет), если иное не установлено настоящим Уставом и правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа. При наличии права на бесплатный (льготный) проезд пассажир должен иметь оригинал документа, подтверждающего такое право. Условия посадки в поезд, подтверждения наличия проездного документа (билета) в случае, когда его реализация осуществлена без выдачи проездного документа (билета) на бумажном носителе пассажиру, определяются перевозчиком.

При реализации проездного документа (билета) без его выдачи пассажиру по требованию этого пассажира перевозчик обязан выдать проездной документ (билет) на бумажном носителе в порядке, определяемом перевозчиком.

Утерянные (украденные) проездные документы (билеты) не возобновляются, уплаченные за них деньги не возвращаются.

При наличии достаточной информации испорченные, разорванные, обгоревшие, подмокшие проездные документы (билеты), оформленные на территории Республики Беларусь, за исключением проездных документов (билетов) на поезда городских линий и региональных линий экономкласса, подлежат восстановлению перевозчиком, осуществившим их оформление.

Испорченные, разорванные, обгоревшие, подмокшие проездные документы (билеты) на поезда городских линий и региональных линий экономкласса не возобновляются и возврат денег за них не производится.

Прием, перевозка и выдача багажа и грузобагажа осуществляются в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Багаж, грузобагаж выдаются на железнодорожной станции назначения после внесения всех причитающихся перевозчику платежей. В случае уклонения пассажира, получателя багажа, грузобагажа от внесения этих платежей перевозчик вправе удерживать багаж, грузобагаж в порядке, предусмотренном законодательством.

При непредставлении пассажиром, получателем решения о судьбе багажа, грузобагажа в течение тридцати суток после получения пассажиром, получателем уведомления о прибытии багажа, грузобагажа на железнодорожную станцию назначения перевозчик вправе с согласия пассажира, отправителя, полученного при оформлении перевозочных документов на перевозку данных багажа, грузобагажа,

реализовать багаж, грузобагаж в порядке, установленном в части первой пункта 63 Устава в отношении грузов.

Сумма, полученная перевозчиком от реализации багажа, грузобагажа, за вычетом причитающихся перевозчику платежей и затрат на реализацию багажа, грузобагажа перечисляется (выдается) соответственно пассажиру, отправителю, указанным в перевозочных документах.

При невозможности перечисления (выдачи) указанной суммы пассажиру, отправителю она в установленные законодательством сроки перечисляется в доход республиканского бюджета.

Таможенные операции в отношении багажа, грузобагажа, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в Республике Беларусь, совершаются в соответствии с таможенным законодательством Евразийского экономического союза и законодательством Республики Беларусь.

В камерах хранения на железнодорожных станциях (вокзалах) независимо от наличия проездных документов (билетов) осуществляются прием и хранение ручной клади.

Время работы камер хранения устанавливается начальником железнодорожной станции (вокзала) в зависимости от расписания движения поездов и местных условий.

Перевозчик осуществляет перевозку почты как в специальных вагонах организаций связи, так и в вагонах, принадлежащих перевозчику, включаемых в поезда.

Перечень поездов, в которые включаются почтовые вагоны, устанавливается Белорусской железной дорогой по согласованию с национальным оператором почтовой связи.

Порядок перевозки почты железнодорожным транспортом устанавливается в соответствии с законодательством и настоящим Уставом. Организации связи обязаны содержать почтовые вагоны в исправном состоянии в соответствии с правилами технической эксплуатации железной дороги. Ремонт почтовых вагонов, принадлежащих организациям связи, производится за счет их средств.

Для обеспечения перевозки почты владелец инфраструктуры на основании договоров с организациями связи предоставляет на крупных железнодорожных узлах для этих организаций помещения с необходимыми сооружениями (тупики, тоннели, платформы и другое).

Строительство для организаций связи помещений, специально предназначенных для подготовки к перевозке почты, а также специальных тупиков, подъездных путей, тоннелей, сортировочных площадок, платформ и других объектов, необходимых для обработки почты, производится за счет средств организаций связи.

Участки для строительства этих помещений должны отводиться в непосредственной близости от зданий вокзалов с обеспечением условий для обмена почтовых отправок, доставляемых почтовыми вагонами.

Владелец инфраструктуры предоставляет на договорных условиях в железнодорожных вокзалах помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров электросвязью и почтовой связью, для продажи печатных средств массовой информации, а также для обработки и хранения почты.

Владелец инфраструктуры может предоставлять на договорных условиях в железнодорожных вокзалах помещения для обслуживания пассажиров и продажи

билетов на другие виды транспорта, если это не вызовет затруднений в обслуживании пассажиров железнодорожного транспорта.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого к перевозке багажа, грузобагажа, а также за просрочку в их доставке, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча), а также просрочка произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, грузобагажа, возмещается перевозчиком в случаях:

- утраты или недостачи багажа, грузобагажа - в размере стоимости утраченного или недостающего багажа, грузобагажа;
- повреждения (порчи) багажа, грузобагажа - в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа, грузобагажа - в размере их стоимости;
- утраты багажа, грузобагажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости багажа, грузобагажа.

За просрочку в доставке багажа, грузобагажа перевозчик уплачивает неустойку в размере одного процента провозной платы за каждые сутки, считая неполные сутки за полные.

Просрочка в доставке багажа, грузобагажа исчисляется с 24 часов дня, в который должен был прибыть багаж, грузобагаж.

Уплата неустойки за просрочку в доставке багажа, грузобагажа производится на железнодорожной станции назначения при выдаче багажа, грузобагажа на основании акта общей формы, составленного по требованию пассажира, получателя.

За задержку в отправлении или за опоздание прибытия поезда региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий в пункт назначения перевозчик уплачивает пассажиру неустойку в размере 3 процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание поезда имели место вследствие действия непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств железнодорожного транспорта, угрожающей жизни и здоровью пассажира, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Уплата пассажиру неустойки за задержку в отправлении поезда или за опоздание прибытия поезда в пункт назначения по бесплатным проездным документам (билетам) не производится, а по проездным документам (билетам), оформленным со скидкой, производится исходя из уплаченной стоимости проезда. При обнаружении в багаже, грузобагаже предметов, перевозка которых багажом, грузобагажом запрещена, отправитель уплачивает неустойку в размере пятикратной стоимости провоза багажа, грузобагажа.

Соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями) и грузополучателями (получателями) грузов, багажа и грузобагажа об ограничении или устранении установленной ответственности являются недействительными, за исключением случаев, если возможность таких соглашений при перевозке грузов, багажа, грузобагажа предусмотрена Уставом и иными актами законодательства. Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя) при перевозке, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами.

Тема 10. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

10.1 Организационно-правовые основы управления гражданской авиации. Понятие воздушной перевозки.

Все организации и предприятия связанные с авиацией входят в Департамент по авиации Республики Беларусь. К основным задачам Департамента по авиации Республики Беларусь относятся:

- удовлетворение потребностей экономики и населения Республики Беларусь в воздушных перевозках пассажиров, грузов и багажа;
- определение и реализация основных направлений экономической и научно-технической политики в гражданской авиации Республики Беларусь;
- государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации.

Правовые и организационные основы использования воздушного пространства Республики Беларусь устанавливает Воздушный кодекс Республики Беларусь.

Основные термины, закрепленные в Воздушном кодексе:

- авиационная организация - организация, имеющая целями своей деятельности выполнение и (или) обслуживание воздушных перевозок, выполнение авиационных работ, осуществление иных видов деятельности в области авиации;
- воздушная перевозка - перевозка воздушными судами пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений;
- воздушное пространство Республики Беларусь - часть воздушной сферы, расположенная в пределах территории Республики Беларусь;
- воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, и подлежащий государственной регистрации в случаях, предусмотренных законодательством;
- государственная авиация - авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, таможенной службы, правоохранительной деятельности, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, решения задач в области мобилизационной подготовки, выполнения литерных полетов, а также для решения иных государственных задач, определяемых Президентом Республики Беларусь или по его поручению Советом Министров Республики Беларусь;
- литерные полеты - полеты воздушных судов по перевозке Президента Республики Беларусь, Премьер-министра Республики Беларусь, глав иностранных государств и правительств, иных лиц, подлежащих государственной охране, а также членов государственных и правительственных делегаций в воздушном пространстве Республики Беларусь на воздушных судах специального и неспециального назначения, а также на воздушных судах, выполняющих рейсы по расписанию;
- международная воздушная перевозка - воздушная перевозка при выполнении международных полетов воздушных судов.

Структура воздушного пространства Республики Беларусь включает следующие элементы:

- 1) зоны;
- 2) воздушные трассы;

- 3) маршруты;
- 4) местные воздушные линии;
- 5) районы.

Авиация Республики Беларусь подразделяется на государственную и гражданскую. Гражданская авиация, используемая для воздушных перевозок, выполнения авиационных работ за плату, относится к коммерческой гражданской авиации. Гражданская авиация, используемая в некоммерческих целях, относится к авиации общего назначения. Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в соответствии с актами Президента Республики Беларусь.

В соответствии со ст. 94 Воздушного кодекса перевозчик, а также иные уполномоченные им организации и граждане при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок, установленные законодательными актами и авиационными правилами.

Перевозчик может устанавливать свои правила воздушных перевозок, которые не должны противоречить правилам воздушных перевозок, установленным законодательными актами и авиационными правилами, и ухудшать установленные этими правилами условия и нормы обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Грузы и почтовые отправления принимаются к воздушной перевозке от грузоотправителей и операторов почтовой связи, представивших перевозчику письменные гарантии безопасности данных отправок.

Правила воздушных перевозок почтовых отправок должны быть согласованы со специально уполномоченным органом в области почтовой связи.

Договор воздушной перевозки пассажира и договор воздушной перевозки груза удостоверяются соответственно билетом и багажной квитанцией, грузовой или почтовой накладной.

Формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Форма почтовой накладной устанавливается специально уполномоченным органом в области почтовой связи совместно со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Плата за воздушные перевозки осуществляется на основании тарифов, устанавливаемых при выполнении внутренних воздушных перевозок в соответствии с законодательством, а при выполнении международных воздушных перевозок - в соответствии с международными договорами Республики Беларусь.

Для отдельных категорий граждан и групп населения могут устанавливаться льготы по оплате воздушных перевозок. Перечень отдельных категорий граждан, имеющих право на льготы по оплате воздушных перевозок, и порядок возмещения расходов авиационным организациям, связанных с предоставлением указанных льгот, определяются законодательными актами.

Авиационные организации имеют право самостоятельно устанавливать льготы для отдельных категорий граждан, расходы по которым не подлежат возмещению из республиканского и местных бюджетов, если иное не установлено законодательными актами.

Порядок оплаты авиационных работ определяется в соответствии с законодательством.

10.2 Понятие и виды воздушной перевозки груза. Заключение договоров об организации перевозок грузов воздушным транспортом. Договор воздушной перевозки грузов. Грузовая накладная, ее значение и порядок заполнения.

По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почтовые отправления в пункт назначения и выдать их грузополучателю или лицу, уполномоченному на получение груза или почтовых отправлений, а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку грузов или почтовых отправлений.

Перевозчик обязан доставить принятые к воздушной перевозке груз и почтовые отправления в пункт назначения в установленный срок.

Срок доставки груза и почтовых отправлений определяется авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузоотправитель имеет право в порядке, определенном авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, внести изменения в грузовую накладную в отношении грузополучателя до выдачи груза грузополучателю или лицу, уполномоченному на получение груза, распорядиться в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи.

В случае изменения условий воздушной перевозки груза, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя и грузополучателя в порядке, определенном авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком.

В соответствии со ст. 104 Воздушного кодекса «Получение груза в пункте назначения» перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в срок и порядке, определенные авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз в срок, определенный авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, определенный авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, определенного авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, или договором

воздушной перевозки груза, считается не востребовавшимся и реализуется в порядке, определенном авиационными правилами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством.

Что касается перевозки опасных грузов, то воздушная перевозка оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ, а также других опасных веществ, материалов и изделий выполняется в соответствии с законодательством, в том числе международными договорами Республики Беларусь и авиационными правилами.

Грузовая авианакладная является документом, удостоверяющим заключение договора международной воздушной перевозки груза между перевозчиком и отправителем и оговаривающим условия перевозки и принятия груза к перевозке.

Отправитель обязан предоставить все сведения и приложить к грузовой накладной все документы, которые необходимы для выполнения таможенных, валютных, санитарных, карантинных и других формальностей до выдачи груза получателю. Перевозчик имеет право отказать в перевозке любого груза, если отправитель не соблюдает законы, постановления, правила и требования государственных органов или, если документы на груз оформлены неправильно.

10.3 Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Воздушная перевозка пассажира и багажа. Ответственность, вытекающая из договора воздушной перевозки.

В ст. 96 Воздушного кодекса Республики Беларусь указано: по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушных перевозок.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа - доставить этот багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или лицу, уполномоченному на получение багажа. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа, в том числе вещей, находящихся при нем, сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа - и провоз этого багажа.

Срок доставки пассажира и багажа по договору воздушной перевозки пассажира определяется в соответствии с правилами воздушных перевозок.

Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяются билетом и багажной квитанцией. Формы билета, багажной квитанции устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Плата за воздушные перевозки осуществляется на основании тарифов, устанавливаемых законодательством и международными договорами Республики Беларусь.

Для отдельных категорий граждан и групп населения могут устанавливаться льготы по оплате воздушных перевозок (их перечень устанавливается законодательными актами).

Согласно статье 99 Воздушного кодекса Республики Беларусь «Общие условия воздушной перевозки пассажиров» пассажир воздушного судна имеет право:

- бесплатного провоза своего багажа в установленных пределах;
- бесплатного провоза следующего с ним ребенка в возрасте до двух лет без предоставления ему отдельного места при выполнении внутренних воздушных перевозок, а при выполнении международных воздушных перевозок - в соответствии с льготным тарифом;
- провоза детей в возрасте от двух до двенадцати лет в соответствии с льготным тарифом;
- бесплатного пользования услугами предоставленных перевозчиком комнат отдыха, матери и ребенка и (или) мест в гостинице в случае прерывания воздушной перевозки по вине перевозчика или вынужденной задержки отправления воздушного судна.

Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются перевозчиком в зависимости от типа воздушного судна и класса предоставляемого пассажиру обслуживания и не могут быть менее десяти килограммов на одного пассажира.

Перевозчик имеет право в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в случае:

- нарушения пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных требований, установленных законодательством и касающихся воздушной перевозки, а при выполнении международной воздушной перевозки - также правил, установленных соответствующими органами государства отправления, назначения или транзита;
- отказа пассажира от выполнения требований авиационных правил;
- если состояние здоровья пассажира воздушного судна угрожает безопасности самого пассажира или других граждан, что подтверждается медицинскими документами, а также создает беспорядок и неустраимые неудобства для других граждан;
- отказа пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;
- отказа пассажира воздушного судна оплатить провоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных Воздушным кодексом Республики Беларусь при выполнении внутренней воздушной перевозки пассажиров;
- отказа пассажира от досмотра, предъявления для досмотра багажа, в том числе вещей, находящихся при нем, за исключением случаев, предусмотренных законодательством;
- нарушения пассажиром воздушного судна установленных перевозчиком правил поведения на борту воздушного судна, создающего угрозу для безопасности полета воздушного судна либо угрозу для жизни и (или) здоровья других граждан, а также невыполнения пассажиром воздушного судна распоряжений и команд командира воздушного судна, подлежащих обязательному выполнению;

- наличия в багаже, в том числе в вещах, находящихся при пассажире, а также в грузе запрещенных к воздушной перевозке веществ, материалов и изделий.

В случае расторжения договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика, пассажиру возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку.

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета, уведомив об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до отправления воздушного судна, если правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, не определен меньший срок, и получить обратно сумму, уплаченную за воздушную перевозку.

В случае отказа пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока, пассажир имеет право в порядке и сроки, определенные авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки пассажира, получить обратно сумму, уплаченную за воздушную перевозку, с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцати пяти процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна в порядке, установленном договором воздушной перевозки пассажира.

Ответственность перевозчика за вред, причиненный при выполнении воздушной перевозки пассажира жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с положениями главы 58 Гражданского кодекса Республики Беларусь, международными договорами Республики Беларусь, если договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика.

Воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра и до момента, когда пассажир воздушного судна в сопровождении уполномоченных перевозчиком лиц покинул контролируемую зону аэродрома.

Перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, произошедшую после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи пассажиру или уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Перевозчик несет ответственность за несохранность вещей, находящихся при пассажире, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

Перевозчик несет ответственность за произошедшие по его вине утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, в следующих размерах:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, принятого к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, принятого к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более десяти базовых величин, установленных законодательством.

Стоимость багажа, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором воздушной перевозки пассажира, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно не было удовлетворено.

За просрочку доставки пассажира, багажа в пункт назначения перевозчик уплачивает неустойку в размере двадцати пяти процентов базовой величины, установленной законодательством, за каждый час просрочки, но не более пятидесяти процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Тема 11. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ И ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

11.1 Источники правового регулирования перевозок внутренним водным транспортом

Внутренний водный транспорт — вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река-море) плавания и маломерных судов. Структура внутреннего водного транспорта республики содержит необходимые составляющие, необходимые для осуществления перевозочного процесса, и включает в себя организации, осуществляющие содержание и развитие внутренних водных путей, перевозку грузов, проектирование и строительство судов. Контроль безопасности судоходства, классификацию судов.

Протяженность внутренних водных путей Республики Беларусь составляет 1726 км, в том числе 243 км Днепровско-Бугского канала. Их содержание и развитие осуществляется за счет республиканского бюджета.

Внутренний водный транспорт является одним из звеньев транспортной системы Республики Беларусь. Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта согласно Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь осуществляется Президентом Республики Беларусь, Правительством Республики Беларусь, республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта и иными органами государственного управления в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24.06.2002 г. № 118-З устанавливает правовые, экономические и организационные основы судоходства по внутренним водным путям. Он содержит общие положения (понятие и основы государственного регулирования внутренних водных путей, структуру);

порядок использования портов и плавсредств; права и обязанности экипажа судна; условия заключения договоров; нормы безопасности и судоходства; ответственность перевозчика за надлежащее исполнение обязательств.

Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15.11.1999 г. № 321-3 закрепляет правила регистрации судов, права и обязанности капитана судна, правила морской перевозки грузов.

11.2 Составление коносамента. Договор морской перевозки груза.

Для осуществления поставки партии товаров с применением морского транспорта в качестве международной товарно-транспортной накладной для морской перевозки применяют коносамент (фр. *Connaissement*, нем. – *Konnossement*, англ. - *Bill of Lading*).

Коносамент представляет собой документ международной морской перевозки грузов, который применяется для осуществления поставок товаров иностранному контрагенту морским транспортом и регламентирует отношения отправителя, судовладельца и получателя груза.

Правила осуществления морских перевозок установлены и регламентируются нормами национального законодательства, а также международными договорами и обычаями, которые определяют правовой механизм и устанавливают единообразие в условиях осуществления договора международной морской перевозки грузов, правила пользования и заполнения коносаментов. Правила осуществления морской перевозки грузов устанавливает Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1987г. (Гамбургские правила), которая учитывает нормы Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924г., с протоколами об изменении.

Коносамент является распиской судовладельца, которая удостоверяет, что партия товаров в указанном количестве и состоянии погружена на судно для транспортировки по месту назначения и подлежит охране в период перевозки. Коносамент представляет собой бланк установленной формы, содержащей графы с указанием необходимой для заполнения каждой графы информации. Заполнение коносамента производится либо на языке страны-отправителя, либо на английском языке. Бланки коносамента могут содержать наименование судовладельца, напечатанное типографским способом в правом верхнем углу. Если наименование судовладельца в бланке коносамента не внесено типографским способом, то все сведения, в том числе и наименование судовладельца, будут внесены при заполнении коносамента.

Коносамент выписывается в трёх оригинальных экземплярах в соответствии с числом сторон договора перевозки. На оригиналах коносамента ставится штамп «ОРИГИНАЛ». Два экземпляра коносамента пересылаются получателю или уполномоченному им банку. По исполнении одного из оригиналов все остальные теряют свою силу. Кроме оригиналов к коносаменту оформляется необходимое число копий для служебных целей. Копии коносаментов имеют штамп «КОПИЯ» и печатаются на бланках отличного от оригинала цвета с целью подчеркнуть их вспомогательный характер. Копии коносаментов могут потребоваться, для предоставления в порт отправления или порт назначения, агенту судна, экспедитору, для выполнения таможенных формальностей и других целей.

Коносамент выполняет три основные функции:

- удостоверяет принятие судоходной компанией груза к перевозке;

- является товарораспорядительным документом, поскольку выдача товара, указанного в коносаменте, производится в порту назначения только после предъявления этого документа;
- свидетельствует о заключении договора перевозки

В коносаменте обязательно указываются следующие сведения, расположенные в строго отведенных для этого графах на лицевой стороне:

- наименование и адрес судоходной компании, наименование и флаг судна, фамилия капитана;
- наименование грузоотправителя;
- наименование грузополучателя или его представителя;
- порт и страна погрузки;
- порт и страна выгрузки;
- размер платежей за перевозку, в том числе уплаченные суммы в порту отправления, а также суммы, подлежащие уплате получателем в порту назначения;
- наименование груза и обозначенные на нем знаки маркировки, число мест и количество груза;
- дата и место выдачи коносамента;
- подпись капитана;
- количество выданных экземпляров коносамента, имеющих силу оригинала.

Графа «Наименование получателя» может содержать указание конкретного наименования получателя. В этом случае коносамент называется именованным. Именной коносамент применяется, когда товар уже продан и отправка совершается по адресу покупателя. Используется при транспортировке ценных грузов. Если графа «Наименование получателя» не содержит никаких указаний, то коносамент называется коносаментом на предъявителя, и груз выдается тому, кто предъявит коносамент. Ордерным коносамент будет являться в том случае, когда графа «Наименование получателя» содержит надпись «to order of ...» и далее наименование организации отправителя и организации-получателя.

Поскольку оригинал коносамента является товарораспорядительным документом, согласно которому держатель коносамента может распоряжаться указанным в нем товаром, то число, месяц и год его выдачи являются важной информацией для отсчёта срока выполнения доставки, а также срока для открытия аккредитива.

На оборотной стороне коносамента обычно указаны общие условия перевозки, которые включают:

- толкование терминов «торговец», «перевозчик», «груз», «держатель» и др.;
- условие о первостепенности закона, по которому на коносамент распространяются Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, либо делается ссылка на другие конвенции или национальное законодательство;
- условие о юрисдикции, определяющей место рассмотрения споров, вытекающих из перевозки;
- период ответственности, в течение которого перевозчик и/или его представитель отвечают за утрату или порчу груза;
- оговорку о замене судна, перегрузке и экспедиции;
- условие о погрузке, выгрузке и сдаче груза;

- условие о задержке;
- условие об общей аварии и спасении;

Коносамент может содержать и другие условия, относящиеся непосредственно к конкретной перевозке, но в любом случае обязывает перевозчика выдать товар законному владельцу.

Все сведения, указанные в коносаменте, являются основанием для предъявления груза к таможенному контролю при осуществлении морской транспортировки.

При интермодальных перевозках используется прямой, или сквозной, коносамент. Он подтверждает наличие договора перевозки из пункта в пункт отдельными этапами, из которых по крайней мере один этап представляет собой морской транзит, в силу чего перевозчик, выдающий документ, принимает на себя ответственность за перевозку, оговорённую в сквозном коносаменте. Сквозной коносамент может выдаваться и в случаях, если в порт назначения груз будет доставлен не на том судне, на которое он был погружен в порту отправления. Такая ситуация может возникнуть в линейном судоходстве в случае, когда судно, на которое груз был погружен в порту отправления, не обслуживает порт назначения, но перевозчик принимает на себя обязательство произвести в каком-либо порту перевалку груза на другое судно (своей или сторонней компании) и доставить груз в порт назначения, о чём на лицевой стороне коносамента делается специальная отметка. При выдаче сквозного коносамента ответственность за доставку груза в порт назначения принимает на себя судоходная компания. За сохранность груза на всем пути следования, если в договоре не указано иное, отвечает перевозчик, выдавший сквозной коносамент.

Коносамент, как слово, имеет иностранное происхождение, и на основных европейских языках звучит примерно одинаково, к примеру: на испанском языке "Conocimiento", на французском "Connaissement", на немецком - "Konossement". В связи с тем, что английский язык, является стандартным языком, используемым для оформления документации в международных грузоперевозках, морская накладная использует английское название. Английский вариант звучит как - "Bill of Lading". Уникальность коносамента (Bill of Lading), состоит в разнообразии видов и широты функций, которые он в себе несет.

Функции коносамента:

- является документом, доказывающим факт заключения договора перевозки. Содержит в себе все основные условия данного договора;

- несет функцию «расписки» - документа, подтверждающего факт принятия груза, перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве;

- является ценной бумагой, дающей право собственности на конкретный груз (товарораспорядительный документ). Это, выражается в том, что, коносамент, с конкретно указанным в нем грузом, может быть продан, куплен, передан на определенных условиях другому лицу, и при этом не требуется физическое перемещение товара.

Основные виды коносамента.

1) Общее деление:

- Обратный коносамент (negotiable bill of lading) – владелец коносамента может распоряжаться грузом, который еще не прибыл в порт, а находится в пути. Обратный коносамент может быть продан, куплен, заложен в банке и т.д. При оформлении

такого коносамента, в обязательном порядке, проставляется запись "Приказу имярек". (К оборотным коносаментам относятся ордерные и предъявительские коносаменты).

- Необоротный коносамент (non-negotiable bill of lading) - коносамент в котором грузополучатель точно определен, и получает груз сам.

2) В зависимости, от того, кто именно, будет получателем груза, коносамент бывает

:- Именной (straight bill of lading) – получателем груза выступает юридическое или физическое лицо, на чье имя оформлен коносамент.

- Ордерный - (to-order bill of lading) – суть в том, что отправитель или получатель, может определять ("приказу отправителя" либо "приказу получателя"), какому именно, третьему лицу передать коносамент. Для этого в коносаменте, делается передаточная надпись (индоссамент).

- Предъявительский (bearer bill of lading) – груз в порту назначения, передается предъявителю коносамента.

3) В зависимости от типа перевозки:

- Линейный (рейсовый) коносамент (liner bill of lading). Оформляется, при перевозке груза, на судне, идущему по определенному расписанию, с остановками в определенных портах, на специально выделенных причалах. (Линейные морские перевозки).

- Фрахтовый (чартерный (chartered bill of lading)) коносамент – оформляется, для перевозок осуществляемых нерегулярно (Трамповые морские перевозки). Осуществляется по договору фрахта, сторонами по которому выступает грузоотправитель или его представитель (фрахтователь) и перевозчик (фрахтовщик), где, фрахтовщик предоставляет фрахтователю, за определенную плату, часть судна, все судно или несколько судов сразу, для осуществления одного или нескольких рейсов с целью транспортировки груза, пассажиров и багажа.

4) В зависимости от того, есть ли у перевозчика замечания к качеству и количеству груза, или таковые отсутствуют, коносаменты делят на:

- «Чистый» (clean bill of lading) коносамент - повреждения тары, упаковки груза не обнаружены. Общее количественное и качественное состояние груза, соответствует указанному в коносаменте.

- «Не чистый» (claused) коносамент – коносамент с оговорками, оформляется в случае обнаружения каких либо дефектов в упаковке, таре груза, и других замечаниях к качеству груза

5) В зависимости от общей схемы перевозки:

- Прямой коносамент – оформляется при перевозках от порта до порта

- Сквозной коносамент (through bill of lading) – оформляется при перевозке, проходящей по мультимодальной схеме, с перегрузом из одного вида транспорта в другой, где морская перевозка занимает только часть маршрута.

6) В зависимости от того когда груз принят перевозчиком:

- Бортовой коносамент (shipped on board bill of lading) - оформляется, при уже погруженном на судно грузе.

- Коносамент для погрузки на борт судна (received for shipment) – оформляется на груз предназначенный для погрузки на борт судна, но еще не погруженный и находящийся под охраной. В коносаменте обязательно включаются: 1) наименование перевозчика и место его нахождения; 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки; 3) наименование

отправителя и место его нахождения; 4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза; 5) наименование получателя, если он указан отправителем; 6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем; 7) внешнее состояние груза и его упаковки; 8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им; 9) время и место выдачи коносамента; 10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один; 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Что касается формы коносамента, то здесь возможны варианты, та как, разработкой таких форм занимаются разнообразные морские организации, компании и объединения. Наибольшее распространение получили формы коносаментов, разработанные такими организациями как: - Genwaybill - форма Балтийского и Международного морского Совета (БИМКО). - The GGBS Waybill - форма Генерального Совета Британского судоходства.

Общий порядок работы с коносаментом:

- 1) Отправителем составляется погрузочный ордер, в котором указаны наименование и марка товара, количество товара и вид упаковки, порты отправления – назначения; данные отправителя и получателя груза, название судна.
- 2) Происходит погрузка груза на борт, что подтверждается соответствующим документом – штурманской распиской (mate's receipt).
- 3) После отправки судна из порта отправления, грузоотправителю, в обмен на штурманскую расписку оформляется коносамент. Далее, грузоотправитель пересылает оригиналы коносамента грузополучателю.
- 4) Грузополучатель получает груз в порту назначения, для чего ему, в обязательном порядке, требуется проявить свой оригинал коносамента. (Высланный ему отправителем).

N/V. - При выдаче груза по одному из экземпляров коносамента - остальные экземпляры утрачивают свою силу.

Под термином «морская накладная» понимаются появившиеся в морских перевозках, новые виды транспортных документов: - океанская накладная (ocean waybill); линейная накладная (liner waybills), и сама морская накладная (Sea waybill). Причины появления морских накладных – поступательное развитие отрасли морских перевозок, техническое переоснащение и увеличение скорости перевозок, а также неутешительная статистика, осуществления мошеннических действий с использованием коносаментов.

Морская накладная представляет собой транспортный документ, используемый в морских перевозках в функции которого входит:

- 1) Функция документа подтверждающего заключение договора перевозки.
- 2) Функция документа подтверждающего факт принятия груза, перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве.

Главным отличием морской накладной (Sea waybill) от морского коносамента (Bill of Lading), это то, что морская накладная не является ни товарораспорядительным (не предоставляет право собственности на груз), ни оборотным документом. Груз

выдается, конкретному, указанному в морской накладной грузополучателю, если он может документально подтвердить свою личность, и при этом ему не надо предъявлять свой оригинальный экземпляр данной накладной. В настоящее время, вариант полной замены коносамента на морскую накладную, находится в стадии активного обсуждения.

11.3 Договор аренды (фрахтования на время) судна с экипажем. Договор аренды судна без экипажа.

По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Договор аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и эксплуатации в ГК является реальным договором. В то же время в морском праве договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) рассматривается как консенсуальный договор. Модель консенсуального договора фрахтования транспортного средства на время больше соответствует потребностям рыночного оборота.

Форма договора аренды транспортного средства с экипажем является письменной независимо от срока аренды. К аренде транспортных средств с экипажем не применяются правила о государственной регистрации права аренды недвижимого имущества, хотя большинство транспортных средств: воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические транспортные средства - являются в силу указания закона недвижимым имуществом.

Срок в договоре аренды транспортного средства с экипажем регламентируется общими нормами об аренде, за исключением того, что правила о возобновлении договора аренды на неопределенный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок к договору аренды транспортного средства с экипажем не применяются. Срок аренды транспортного средства может быть как определенным, так и неопределенным. Однако срок обязательно должен быть указан в тайм-чартере - договоре фрахтования судна на время.

Арендодатель обязан предоставить арендатору транспортное средство в состоянии, пригодном для эксплуатации по назначению в соответствии с условиями договора, и укомплектовать транспортное средство экипажем. В п. 1 ст. 203 КТМ указано, что судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту передачи его фрахтователю: принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, по укомплектованию судна экипажем и надлежащему снаряжению судна.

В течение срока действия договора арендодатель обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей.

Риск случайной гибели или повреждения арендованного транспортного средства лежит на арендодателе. На арендатора может быть возложена обязанность по возмещению арендодателю причиненных убытков, вызванных гибелью или

повреждением арендованного транспортного средства, если арендодатель докажет, что они произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды.

Состав экипажа транспортного средства и его квалификация должны отвечать обязательным для сторон правилам и условиям договора. Если обязательными для сторон правилами такие требования не установлены, они должны соответствовать требованиям обычной практики эксплуатации транспортного средства данного вида и условиям договора. Экипаж должен быть способным на профессиональном уровне оказать арендатору услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства, обеспечивающие его нормальное и безопасное использование.

Экипаж помимо указанных услуг должен уметь, если это предусмотрено договором, оказывать арендатору и иные услуги, например услуги по охране груза, пассажиров, погрузке и разгрузке багажа и т.п. Нормальная и безопасная эксплуатация транспортного средства находится в прямой зависимости от действий экипажа, члены которого являются работниками арендодателя.

В силу этого именно на арендодателя, если иное не предусмотрено договором, возлагается обязанность страховать транспортное средство и (или) ответственность за ущерб, который может быть причинен в связи с его эксплуатацией в тех случаях, когда такое страхование является обязательным в силу закона или договора.

Так как члены экипажа являются работниками арендодателя, расходы по оплате их услуг, а также расходы на их содержание несет арендодатель, если иное не предусмотрено договором. Члены экипажа подчиняются распоряжениям арендодателя, относящимся к управлению и технической эксплуатации, и распоряжениям арендатора, касающимся коммерческой эксплуатации транспортного средства.

Право арендатора отдавать распоряжения, связанные с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, позволяет отграничить договор фрахтования транспортного средства на время (как договор аренды) от договора фрахтования (являющегося разновидностью договора перевозки). При договоре фрахтования собственник транспортного средства выступает как перевозчик, сохраняющий владение и пользование транспортным средством и самостоятельно осуществляющий его коммерческую эксплуатацию.

При аренде транспортного средства с экипажем (фрахтовании транспортного средства на время) транспортное средство выбывает из владения и пользования арендодателя, а его владение, пользование и коммерческую эксплуатацию осуществляет арендатор. Именно поэтому, если иное не предусмотрено договором, арендатор несет расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, в том числе расходы на оплату топлива и других расходуемых в процессе эксплуатации материалов и на оплату сборов.

Арендатор в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе от своего имени без согласия арендодателя заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, не противоречащие целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены - назначению транспортного средства. Согласно ст. 205 КТМ фрахтователь, которому судно представлено для перевозки груза, вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы.

Исключением из общих правил об аренде является право арендатора без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду при условии, что договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное.

Договор аренды судна без экипажа (бербоут-чартер)

В настоящее время предприниматели в поиске партнеров для сотрудничества не ограничиваются своей страной. Так, компании нередко арендуют иностранные суда или отдают свой морской транспорт в аренду без экипажа. Такие сделки заключаются на основании договора бербоут-чартера.

Договор аренды судна без экипажа и снаряжения предусматривает предоставление судовладельцем водного транспорта в пользование фрахтователю на определенный срок за денежное вознаграждение. При этом аренда должна быть целевой – фрахтователь указывает для чего ему необходимо судно: для транспортировки пассажиров, перевозки грузов или осуществления других операций, например, проведения научных исследований в море или промышленного лова рыбы.

Договор аренды судна без экипажа (бербоут-чартер) заключается в письменной форме. Существует также несколько проформ для данной сделки, наиболее часто используется проформа BARECON (Беркон) – 89.

Стороны, которыми осуществляется аренда судна без экипажа, могут договориться о выкупе фрахтователем водного транспорта. Но для этого в контракте должен быть прописан пункт о возможности выкупа судна. Если же решение о переходе транспортного средства в собственность фрахтователя возникло уже после заключения договора, стороны должны расторгнуть документ или дождаться окончания срока его действия, а затем осуществить сделку купли-продажи.

Обязанности и права сторон сделки по договору бербоут-чартера.

Договор аренды судна без экипажа предусматривает обязанность судовладельца предоставить в распоряжение фрахтователя судно на указанный в договоре срок за оговоренную плату.

Судовладелец обязуется обеспечить исправное состояние транспортного средства: оно должно быть готовым по механизмам, оборудованию и корпусу к использованию в тех целях, для которых его арендует фрахтователь. Документы судна также должны быть в момент заключения договора бербоут-чартера в полном порядке.

Главной обязанностью фрахтователя является уплата арендной суммы и прием судна. Фрахтователь должен самостоятельно провести оснащение судна для целей его использования, а также нанять экипаж. На протяжении всего срока действия договора аренды фрахтователь обеспечивает надлежащее обслуживание судна, его бункеровку, снабжение, ремонт.

При найме экипажа на судно фрахтователь может трудоустроить команду, которая работала с судовладельцем. Иногда в договор аренды судна без экипажа даже прописывается пункт об обязательстве фрахтователя сохранить прежнюю команду на срок действия документа.

Аренда судна без экипажа (бербоут-чартер) предусматривает уплату фрахтователем любых сборов и расходов, связанных с эксплуатацией зафрахтованного транспортного средства. В число таких расходов включаются и все государственные, муниципальные, а также иностранные налоги.

Фрахтователь, заключая договор с судовладельцем, берет на себя обязательство поддерживать транспортное средство в состоянии мореходности. Именно это является ключевым отличием бербоут-чартера от тайм-чартера, который оставляет заботы о состоянии судна на его владельце. При этом за скрытые недостатки судна отвечает его хозяин.

На фрахтователя ложится обязанность регулярно осуществлять работы по замене узлов и агрегатов судна, которые приходят в негодность во время эксплуатации транспортного средства. При этом ремонт и обслуживание судна должны осуществляться таким образом, чтобы в результате стоимость транспортного средства не уменьшилась.

После сдачи транспортного средства фрахтователю к нему переходят все обязанности судовладельца на оговоренный в договоре срок. Судовладелец обязан отвечать за устранение любых неисправностей, которые возникли в срок до 18 месяцев с момента заключения договора аренды.

Аренда судна без экипажа позволяет судовладельцу в любое время проводить осмотр судна для проверки того, находится ли оно в состоянии мореходности.

Во время действия договора бербоут-чартера фрахтователь может использовать для своих целей все имеющееся на борту снаряжение, инструменты, оборудование. Если что-либо выйдет из строя, фрахтователю необходимо возместить судовладельцу ущерб или предоставить аналогичный предмет. Также фрахтователь может установить на транспортное средство необходимое ему оборудование, но перед возвращением судна владельцу оно должно быть демонтировано по требованию второй стороны сделки.

Если судно получает серьезные повреждения или полностью утрачивает работоспособность во время действия договора бербоут чартера, ответственность за него несет фрахтователь (если не докажет, что происшествие произошло не по его вине). В случаях, когда судно из-за кораблекрушения затрудняет навигацию, фрахтователь возмещает судовладельцу ущерб в размере заплаченных штрафов.

11.4 Понятие и общая характеристика договора буксировки. Отличие данного договора от договора перевозки. Стороны в договоре. Форма договора и порядок его заключения.

По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иное сооружение, способное осуществлять плавание, на определенное расстояние или в течение определенного времени (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, включая ввод судна или иного сооружения, способного осуществлять плавание, в порт или вывод их из порта (портовая буксировка).

В договоре буксировки участвуют буксировщик и владелец буксируемого объекта. Объектом данного правоотношения является то, что буксируют, а юридическими действиями – сама деятельность по буксировке. Договор буксировки - это самостоятельный вид договора, который нельзя отождествлять с договором перевозки, так как он обладает целым рядом особенностей.

Договор морской буксировки заключается в письменной форме. Договор портовой буксировки может заключаться как в письменной, так и устной форме. Соглашение о

возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна заключается в письменной форме.

Каждая из сторон в договоре буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иное сооружение, способное осуществлять плавание, в состояние, пригодное для буксировки.

Владельцы судов и иных объектов буксировки не несут ответственности за недостатки своего судна или иного сооружения, способного осуществлять плавание, если докажут, что они являлись скрытыми.

Буксировка должна осуществляться с проявлением мастерства, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, не вызванных необходимостью, и в соответствии с принципами хорошей морской практики.

Судно или иное сооружение, способное осуществлять плавание, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного сооружения, способного осуществлять плавание, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

Отношения, связанные с буксировкой судов, плотов и иных плавучих объектов, регулируются в КТМ и КВВТ. В статье 88 гл. XII Кодекса внутреннего водного транспорта дается определение договора буксировки, в соответствии с которым одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель)

В Кодексе торгового мореплавания, в соответствии с договором буксировки, владелец одного суда обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввоза судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка), т.е. в Кодексе дается несколько иное определение договора буксировки, нежели то, которое дано в Кодексе внутреннего водного транспорта, хотя и морской и речной перевозчик совершают одинаковые действия.

Отличие договора буксировки от договора перевозки грузов заключается прежде всего в том, что буксировка, как правило, осуществляется с непременным участием назначенного отправителем экипажа, которому предстоит сопровождать буксируемый объект (а такими объектами могут быть суда, плоты и иные плавучие объекты). Этот экипаж не передается буксировщику, оставаясь тем самым до момента его передачи получателю в обладании отправителя, что явно выходит за пределы договора перевозки груза.

Договор буксировки является взаимным и возмездным. Это усматривается из того, что буксировщик обязан осуществить буксировку, но имеет право на вознаграждение, а владелец буксируемого объекта обязан уплатить вознаграждение, но имеет право на выполнение операций по буксировке. Возмездность договора буксировки вытекает из того обстоятельства, что за оказываемые услуги буксировщик получает определенное вознаграждение от владельца буксируемого объекта - предпринимателя.

Договор буксировки, как правило, является договором консенсуальным, т.к., прежде чем приступить к его составлению, стороны должны договориться о времени

подачи тяги, индивидуальных особенностях подлежащего буксированию объекта и т.д. В тех же случаях, когда между сторонами заключен долгосрочный (навигационный) договор, в котором уточнены и конкретизированы объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и объектов буксировки с обозначением времени и места подачи тяги, такой договор считается заключенным в момент сдачи объекта буксировки (например, плота) буксировщику и является реальным договором. Как справедливо отмечал в свое время И.В. Алексеев "договор буксировки - это самостоятельный договор, полностью выделившийся из договора перевозки, подобно тому, как в свое время договор перевозки выделился из договора подряда и стал самостоятельным договором".

При исполнении договора буксировки на владельца буксирующего судна возлагается одна обязанность - ему предоставляется только буксирная тяга и он отвечает лишь за безопасность буксировки. Перевозчик по договору перевозки имеет дело с грузом, а буксировщик - с плавучим объектом.

Правовое регулирование действий при буксировке осуществляется в рамках действующих транспортных уставов и кодексов.

11.5 Ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договоров морской перевозки груза, пассажира и багажа и договора морской буксировки.

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по договору перевозки внутренним водным транспортом стороны несут ответственность.

Соглашения перевозчиков с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законодательством Республики Беларусь ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозке грузов внутренним водным транспортом предусмотрена законодательством Республики Беларусь.

Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при перевозке внутренним водным транспортом, в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь. Договором перевозки пассажира внутренним водным транспортом может предусматриваться повышенная ответственность перевозчика по сравнению с ответственностью, предусмотренной законодательством Республики Беларусь.

За задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия его в пункт назначения (за исключением перевозок внутренним водным транспортом в городском и пригородном сообщении) перевозчик по требованию пассажира уплачивает ему неустойку в размере 6 процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более 30 процентов стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание судна имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправностей судна, угрожающих жизни или здоровью пассажира, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

За просрочку доставки груза, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта перевозчик (буксировщик) уплачивает неустойку в размере 6 процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 30 процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, которые

перевозчик (буксировщик) не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

За неподачу перевозчиком (буксировщиком) судов и контейнеров для выполнения перевозок или буксировки внутренним водным транспортом, неиспользование грузоотправителем поданных судов и контейнеров или непредъявление грузов, буксируемых судов, плотов или иных плавучих объектов уплачивается неустойка:

при перевозке грузов в судах и буксировке судов, плотов или иных плавучих объектов - в размере 0,1 базовой величины за каждую тонну груза, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта;

при перевозке грузов в контейнерах - в размере 0,5 базовой величины за каждый контейнер массой (брутто) до 5 тонн включительно, одной базовой величины за каждый контейнер массой (брутто) от 5 до 10 тонн включительно, двух базовых величин за каждый контейнер массой (брутто) свыше 10 тонн.

Перевозчик (буксировщик) несет ответственность за сохранность груза, багажа, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта с момента приема их к перевозке (буксировке) и до момента выдачи грузополучателю или получателю в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа, буксируемого судна, плота или иного плавучего объекта произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик (буксировщик) не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Грузоотправитель, грузополучатель, отправитель и получатель багажа вправе считать груз, багаж, буксируемое судно, плот или иной плавучий объект утраченными и требовать возмещения ущерба за их утрату, если они не выданы грузополучателю или получателю в течение 30 календарных дней по истечении срока доставки.

Если груз, багаж, буксируемое судно, плот или иной плавучий объект прибыли в пункт назначения по истечении указанного в части второй настоящей статьи срока, грузополучатель или получатель обязаны принять груз, багаж, буксируемое судно, плот или иной плавучий объект и возратить уплаченную перевозчиком (буксировщиком) сумму за их утрату.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком (буксировщиком) в случаях:

утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза или багажа, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере их стоимости;

утраты груза или багажа, сданных к перевозке внутренним водным транспортом с объявлением их ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из их цены, указанной в счете продавца либо предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Наряду с возмещением стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза или багажа перевозчиком (буксировщиком)

возмещается внесенная за перевозку данного груза или багажа провозная плата, если она не входит в стоимость груза или багажа.

При повреждении плота по вине буксирующего судна буксировщик оплачивает владельцу плота стоимость работ по его восстановлению и стоимость утраченного такелажа.

При повреждении буксируемого судна или иного плавучего объекта по вине буксирующего судна с буксировщика взимается стоимость их ремонта, определяемая владельцем буксируемого судна или иного плавучего объекта, а в случае разногласий по стоимости ремонта - экспертизой, которая проводится организацией, уполномоченной республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта.

В случае гибели буксируемого судна или иного плавучего объекта по вине буксирующего судна с буксировщика взимается остаточная стоимость буксируемого судна или иного плавучего объекта за вычетом из нее суммы, которую можно получить от реализации оставшейся части судна или иного плавучего объекта.

Перевозчик (буксировщик) и грузоотправитель освобождаются от ответственности, если невыполнение их обязательств произошло вследствие:

- непреодолимой силы или военных действий;
 - прекращения или ограничения перевозки грузов внутренним водным транспортом в определенных направлениях в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь;
 - спасания жизни людей либо имущества на воде;
- иных случаев, предусмотренных законодательными актами Республики Беларусь.

Перевозчик (буксировщик) освобождается от ответственности в случаях:

- непреодолимой силы или военных действий;
- спасания жизни людей на воде;
- скрытых недостатков тары, груза или его свойств;
- разницы в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и -
- расхождения норм в показаниях весовых приборов, а также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика;
- доставки груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в коносаменте.

За неправильное указание в коносаменте наименования груза, необходимых мер предосторожности, свойств груза, а также за отправление запрещенного для перевозки внутренним водным транспортом груза с грузоотправителя взыскивается неустойка в размере пятикратной провозной платы за перевозку такого груза на все расстояние перевозки независимо от возмещения убытков перевозчика (буксировщика), связанных с данными обстоятельствами.

За сверхнормативный простой судов и задержку контейнеров с грузоотправителя или грузополучателя взимается плата, размер которой устанавливается соглашением сторон.

За несвоевременную оплату перевозки внутренним водным транспортом с грузоотправителя взимается неустойка в размере одного процента неуплаченной

суммы за каждый день просрочки независимо от платы за сверхнормативный простой судна по этой причине.

В случае образования задолженности по оплате перевозки груза внутренним водным транспортом, доставленного в пункт назначения, выдача его может быть задержана, если это не приведет к порче груза, до внесения всех платежей, включая неустойку за просрочку платежа, или до предоставления на эти суммы гарантий в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

За неочистку судов или контейнеров после их разгрузки грузовладелец обязан уплатить перевозчику стоимость работ по очистке в двукратном размере.

Перевозчик вправе отказаться от перестановки на причале неочищенного судна или контейнера до выполнения грузовладельцем работ по их очистке с взиманием платы за сверхнормативный простой судна или контейнера.

За погрузку груза без ведома перевозчика грузоотправитель обязан выплатить полную стоимость перевозки такого груза от пункта погрузки до пункта его выгрузки и неустойку в таком же размере.

За повреждение судна, контейнера или средств пакетирования грузов с грузоотправителя или грузополучателя взимается стоимость необходимого ремонта.

Судовладелец несет ответственность за вред от загрязнения, причиненный вследствие утечки с судна либо сброса с него нефти или других веществ. Однако он не несет ответственности, если докажет, что вред причинен вследствие непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, наводнений), неисправности средств навигационного оборудования внутренних водных путей или военных действий.

Если судовладелец докажет, что вред от загрязнения с судна нефтью и другими веществами полностью или частично возник по вине потерпевшего лица, то в зависимости от степени его вины размер возмещения вреда должен быть уменьшен либо в возмещении вреда может быть отказано.

Если вред от загрязнения вызван утечкой или сбросом загрязняющих веществ более чем из одного судна, судовладельцы несут ответственность за этот вред пропорционально степени вины каждого из них, если не докажут, что имеют право на освобождение от ответственности. Если вред не может быть обоснованно разделен между судовладельцами, они несут солидарную ответственность.

Ответственность пассажира при перевозке внутренним водным транспортом

Пассажир несет ответственность за вред, причиненный перевозчику, в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

11.6 Договор перевозки пассажира и багажа внутренним водным транспортом. Ответственность пароходств, грузополучателей, грузоотправителей, пассажиров.

Перевозка пассажиров и багажа внутренним водным транспортом выполняется на основании договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом или договора об организации перевозок пассажиров внутренним водным транспортом.

Перевозка пассажиров и багажа внутренним водным транспортом выполняется в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа, утверждаемыми республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта.

По договору перевозки пассажира внутренним водным транспортом перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

Заключение договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

На туристских и экскурсионно-прогулочных маршрутах договор перевозки пассажира внутренним водным транспортом удостоверяется путевкой.

Формы билетов, путевок и багажных квитанций устанавливаются Правилами перевозок пассажиров и багажа.

Перевозка пассажиров, выполняемая перевозчиком, признается перевозкой внутренним водным транспортом общего пользования, если из законодательства Республики Беларусь или выданного перевозчику специального разрешения (лицензии) вытекает, что перевозчик обязан выполнять перевозки пассажиров и багажа внутренним водным транспортом по обращению любого лица.

Перечень организаций, обязанных выполнять перевозки пассажиров, признаваемые перевозками внутренним водным транспортом общего пользования, публикуется в порядке, устанавливаемом республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта.

За перевозку пассажиров и багажа внутренним водным транспортом взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если законодательством Республики Беларусь не предусмотрено иное. Плата за перевозку пассажиров и багажа внутренним водным транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров и багажа и иным законодательством Республики Беларусь.

В случаях, когда в соответствии с законодательством Республики Беларусь установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку пассажиров и багажа внутренним водным транспортом, понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета.

Перевозчик обязан:

- подготовить судно для безопасного плавания, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым для перевозки пассажиров;
- заключить договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами до осуществления перевозок;
- предоставить гражданам в пунктах отправления в наглядной и доступной форме полную и достоверную информацию об организации перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом;
- организовать на вокзалах в зависимости от объемов перевозок пассажиров работу справочных служб, камер хранения, комнат отдыха и других служб, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров и багажа;
- обеспечить на пригородных маршрутах и переправах, где нет пассажирских помещений, наличие причалов, оборудованных необходимыми устройствами для безопасной посадки и высадки пассажиров;
- организовать продажу билетов, в том числе предварительную, в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа;

- предоставить пассажиру указанное в билете или путевке место на судне. Билет или путевка, выданные на имя определенного лица, не могут быть переданы другому лицу. Порядок предоставления места на судне отдельным категориям граждан, которым в соответствии с законодательством Республики Беларусь предусмотрены льготы на проезд внутренним водным транспортом, устанавливается Правилами перевозок пассажиров и багажа;

- обеспечить пассажирам условия проезда, установленные техническими нормативными правовыми актами в области технического нормирования и стандартизации и другими обязательными нормативами, в соответствии с комфортабельностью судна, а также категорией пассажирских мест.

Права и обязанности пассажира

Пассажир имеет право:

- приобрести билет на место любой категории для проезда по внутренним водным путям до любого порта (пункта), указанного в расписании или объявленного по маршруту следования судна;

- провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до пяти лет, а в пригородном сообщении - не старше семи лет, если он не занимает отдельного места;

- провозить с собой с оплатой 50 процентов стоимости проезда детей в возрасте от пяти до десяти лет включительно, а в пригородном сообщении - от семи до десяти лет включительно;

- провозить с собой бесплатно ручную кладь общим весом не более 36 килограммов, а на скоростных судах - не более 20 килограммов;

- сделать остановку в пути следования до 10 суток с оформлением ее в билете в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров и багажа;

- продлевать срок действия билета в случае болезни, подтвержденной документом лечебного учреждения, или сдать билет в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров и багажа, и получить обратно провозную плату за вычетом установленного сбора;

- до отхода судна в любое время, а после начала рейса в любом пункте остановки судна отказаться от договора перевозки внутренним водным транспортом, сдать билет и получить обратно плату за проезд и провоз багажа в порядке, размерах и сроки, установленные Правилами перевозок пассажиров и багажа;

- отказаться от перевозки внутренним водным транспортом по причине задержки отправления судна и получить обратно провозную плату в полном объеме.

Пассажир обязан соблюдать правила пользования судами внутреннего водного транспорта, а также другими объектами, расположенными на берегу и предназначенными для обслуживания пассажиров.

Перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор перевозки пассажира внутренним водным транспортом, задержать отправление судна, изменить маршрут перевозки или пункт высадки пассажира в случаях:

- неблагоприятной эпидемиологической обстановки, угрожающей жизни или здоровью людей, явлений стихийного характера, катастрофы либо военных действий;

- недоступности пункта отправления или пункта назначения судна (блокада, авария, мелководье);

- гибели судна или его насильственного захвата;

- нарушения пассажиром Правил перевозок пассажиров и багажа.

При прекращении договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом до отхода судна пассажиру возвращается стоимость проезда и стоимость провоза багажа, а при прекращении этого договора после начала рейса - часть ее в размере, пропорциональном расстоянию, не пройденному судном. В случаях, когда расторжение договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом вызвано действиями пассажира, создающими угрозу безопасности судоходства, жизни и здоровью других пассажиров, а также невыполнением распоряжений капитана судна, плата за проезд пассажира и провоз багажа не возвращается.

В случаях, предусмотренных абзацами вторым, третьим и четвертым части первой настоящей статьи, перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или любой другой ближайший пункт.

Багаж, не востребованный в течение трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть реализован перевозчиком в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь. Предъявитель багажной квитанции в течение срока исковой давности имеет право получить сумму, вырученную перевозчиком, за вычетом затрат, понесенных перевозчиком при хранении невостребованного багажа и его реализации.

Тема 12. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГОРОДСКИМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

12.1. Источники правового регулирования перевозок городским электрическим транспортом и метрополитеном. Государственное регулирование и управление городским электрическим транспортом и метрополитеном.

Городской электрический транспорт имеет приоритетное значение. Широкое внедрение этого вида транспорта позволит значительно улучшить экологическое состояние в 17 самых крупных городах, где проживает более 5 млн. жителей и свыше 70% городского населения республики, а также уменьшить финансовую нагрузку на местные бюджеты за счет более низкой себестоимости перевозки пассажиров по сравнению с автобусами. Актуальность регулирования отношений в сфере перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном связана с тем, что в настоящее время услугами наземного городского электрического транспорта пользуется население девяти крупных городов Республики Беларусь.

Минский метрополитен открыт 30 июня 1984 года. Метрополитен наиболее комфортабельный, надежный, экологически чистый вид городского пассажирского транспорта с достаточно высокой скоростью перевозки пассажиров.

На сегодняшний день удельный вес метрополитена в перевозках пассажиров городскими видами транспорта составляет 39,5%. Среднесуточная перевозка пассажиров составляет 970,2 тыс. человек.

Инвентарный парк вагонов составляет 361 единица, из которых сформированы 37 на 1-ой линии и 35 на 2-ой линии пятивагонных состава. В настоящее время эксплуатационная длина двух линий Минского метрополитена в двухпутном исчислении составляет 37,27 км с 29 станциями, из них 15 станций расположены на 1-й (Московской) линии и 14 на 2-й (Автозаводской) линии метрополитена.

Метрополитен наиболее комфортабельный, надежный, экологически чистый вид городского пассажирского транспорта с достаточно высокой скоростью перевозки пассажиров.

Основные условия выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном определяются Законом Республики Беларусь «О городском электрическом транспорте и метрополитене» от 14 мая 2014 г. Совет Министров Республики Беларусь своим постановлением от 22.11.2014 № 1088 утвердил Правила перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и Правила перевозок пассажиров метрополитеном. В этом документе регулируется весь спектр отношений, возникающих при организации и выполнении перевозок пассажиров метрополитеном, определены условия и порядок выполнения этих перевозок, требования к сооружениям, устройствам станций, транспортным средствам метрополитена. Кроме того, более четко и конкретно очерчены права, обязанности и ответственность пассажиров, перевозчика, машинистов электропоездов, обозначен порядок проведения досмотровых мероприятий.

Систему государственных органов, осуществляющих государственное регулирование в области городского электрического транспорта и метрополитена, составляют Президент Республики Беларусь, Совет Министров Республики Беларусь, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, местные Советы депутатов, исполнительные и распорядительные органы. Статьями 5 - 9 Закона определены полномочия указанных органов.

Статьей 4 Закона определены составляющие государственного регулирования в области городского электрического транспорта и метрополитена, такие как:

- формирование и реализация государственной политики;
- создание условий для удовлетворения потребностей физических лиц в перевозках пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, а также в работах и услугах, связанных с такими перевозками;
- обеспечение безопасности транспортной деятельности при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, а также при выполнении работ и оказании услуг, связанных с такими перевозками;
- формирование тарифной политики при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном;
- обеспечение охраны окружающей среды при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном.

Перевозки пассажиров городским электрическим транспортом подразделяются на городские и пригородные перевозки.

С учетом специфики перевозок пассажиров метрополитеном, которые осуществляются в пределах города Минска, перевозки пассажиров метрополитеном являются городскими.

Городские перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном представляют собой перевозки пассажиров, выполняемые в пределах города (населенного пункта) и за его пределы до пунктов, установленных решениями местных исполнительных и распорядительных органов.

Пригородными перевозками пассажиров городским электрическим транспортом являются перевозки пассажиров, которые не относятся к городским перевозкам пассажиров городским электрическим транспортом и выполняются в пределах

административных границ района или за его пределы с протяженностью маршрута не более 50 километров, измеряемого от границ города (населенного пункта).

Перевозки пассажиров городским электрическим транспортом могут выполняться в регулярном или нерегулярном сообщении. Перевозки пассажиров метрополитеном выполняются в регулярном сообщении.

Перевозками пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном являются перевозки, обладающие следующими признаками:

- систематичность перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном;

- выполнение перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном в соответствии с расписанием либо интервалами движения транспортных средств городского электрического транспорта и транспортных средств метрополитена с установленными началом, окончанием работы;

- перевозка пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном осуществляется по определенным маршрутам и местам посадки, высадки пассажиров, оборудованным в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов.

Перевозки пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном относятся к перевозкам транспортом общего пользования, а значит, договор перевозки пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном является публичным договором.

Перевозками пассажиров городским электрическим транспортом в нерегулярном сообщении являются перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, которые не относятся к перевозкам пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении.

12.2 Организация перевозок пассажиров городским электрическим транспортом

Организация перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном осуществляется заказчиком перевозок пассажиров, которым выступает местный исполнительный и распорядительный орган.

Заказчик перевозок пассажиров обязан:

- обеспечивать обустройство, оформление и содержание остановочных пунктов на маршрутах перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении;

- обеспечивать содержание дорог, улиц и проездов городов (населенных пунктов), по территории которых проходят маршруты перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении, в состоянии, пригодном для выполнения таких перевозок.

Вместе с тем предусмотрена возможность определения заказчиком перевозок пассажиров оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и (или) оператора перевозок пассажиров метрополитеном, который и будет

осуществлять функции по организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном.

Субъект хозяйствования, претендующий на выполнение функций оператора перевозок пассажиров, должен соответствовать следующим характеристикам:

- осуществлять свою деятельность в форме юридического лица;
- быть государственным юридическим лицом;
- не осуществлять деятельность по перевозке пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном.

Необходимо учитывать, что решение заказчика перевозок пассажиров об определении оператора перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и (или) оператора перевозок пассажиров метрополитеном должно быть согласовано с государственным юридическим лицом, претендующим на деятельность оператора.

Согласно статье 10 Закона Республики Беларусь «О городском электрическом транспорте и метрополитене» одним из признаков перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении или метрополитеном является выполнение таких перевозок по установленным маршрутам.

Для перевозки пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении маршрут определяется как установленный путь следования транспортного средства городского электрического транспорта по соответствующим линиям городского электрического транспорта (статья 25 вышеуказанного Закона). Маршрутом перевозки пассажиров метрополитеном является установленный путь следования транспортного средства метрополитена по соответствующим линиям метрополитена.

Маршруты определяются договором об организации перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении или договором об организации перевозок пассажиров метрополитеном.

Вышеназванный Закон определяет права и обязанности пассажиров и перевозчиков по договору перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и договору перевозки пассажира метрополитеном.

Среди наиболее важных прав пассажиров по договору перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и договору перевозки пассажира метрополитеном можно выделить следующие права:

- получить информацию о порядке и условиях выполнения перевозок пассажиров;
- совершить поездку в соответствии с условиями договора;
- провозить бесплатно ручную кладь, количество и (или) размер которой не превышают нормы бесплатного провоза, установленные Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правилами перевозок пассажиров метрополитеном;
- получить в соответствии с законодательством возмещение за вред, причиненный его жизни, здоровью или имуществу.

Обязанности пассажира по договору перевозки пассажира городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и договору перевозки пассажира метрополитеном состоят в следующем:

- своевременно и в полном объеме уплатить установленную плату за проезд, если иное не предусмотрено законами и актами Президента Республики Беларусь;

- иметь во время поездки в городском электрическом транспорте проездной документ и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

- оплатить провоз ручной клади, количество и (или) размер которой превышают нормы бесплатного провоза, установленные Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правилами перевозок пассажиров метрополитеном;

- предъявлять по требованию лиц, имеющих право на осуществление контроля за оплатой проезда, проездной документ и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

- выполнять требования Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правил перевозок пассажиров метрополитеном.

Для пассажиров метрополитена в связи со спецификой перевозок пассажиров метрополитеном и повышенными требованиями безопасности к ним также закрепляется такая обязанность, как обязанность предоставлять для досмотра ручную кладь по требованию представителей органов внутренних дел либо должностных лиц метрополитена, имеющих в соответствии с законодательными актами право осуществлять досмотр.

Статьями 17 и 19 рассматриваемого Закона определяются *права и обязанности перевозчика* пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчика пассажиров метрополитеном по договорам перевозки пассажира.

Перевозчик пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчик пассажиров метрополитеном имеют право:

- требовать от пассажира соблюдения условий договора, выполнения требований Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правил перевозок пассажиров метрополитеном, иных актов законодательства;

- получать установленную плату за перевозку пассажира, если иное не предусмотрено законами и актами Президента Республики Беларусь;

- отказаться от перевозки пассажира по основаниям, предусмотренным Законом.

Перевозчик пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчик пассажиров метрополитеном при выполнении перевозки пассажиров обязаны:

- выполнять перевозку пассажиров городским электрическим транспортом или метрополитеном в соответствии с условиями договора, актов законодательства;

- предоставлять пассажирам информацию о порядке и условиях выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении и метрополитеном;

- возмещать в соответствии с законодательством причиненный вред;

- обеспечивать безопасность транспортной деятельности, в том числе создавать в метрополитене подразделения по обеспечению его безопасности.

Перевозчик пассажиров городским электрическим транспортом и перевозчик пассажиров метрополитеном могут иметь и иные права и обязанности, установленные в соответствии с Законом, иными актами законодательства.

Как уже было указано выше, перевозчик пассажиров имеет право отказаться от перевозки пассажира. Основаниями для отказа перевозчика пассажиров от перевозки пассажиров (статья 18 Закона) могут быть:

- прекращение или ограничение перевозок пассажиров на определенных маршрутах вследствие обстоятельств непреодолимой силы (чрезвычайные и непредотвратимые при данных условиях обстоятельства);

- намерение пассажира провезти в качестве ручной клади предметы или вещества, запрещенные к перевозке в городском электрическом транспорте или метрополитене;

- несоответствие проездного документа и (или) документа, подтверждающего право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд, имеющихся у пассажира, выполняемой перевозке пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении или метрополитеном;

- неуплата или уплата не полностью установленной платы за проезд в случае, когда оплата проезда предусмотрена в процессе выполнения перевозки пассажиров городским электрическим транспортом в регулярном сообщении, если иное не предусмотрено законами и актами Президента Республики Беларусь;

- неоплата провоза ручной клади, количество и (или) размер которой превышают нормы бесплатного провоза, установленные Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правилами перевозок пассажиров метрополитеном;

- отказ пассажира от соблюдения условий договора перевозки пассажира, выполнения требований Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правил перевозок пассажиров метрополитеном.

В отношении перевозок пассажиров метрополитеном отказ перевозчика пассажиров от перевозки пассажиров возможен в случае отказа пассажира от предоставления в метрополитене для досмотра ручной клади.

Перевозки оплачиваются пассажирами по тарифам, регулируемым в соответствии с законодательством о ценообразовании, за исключением отдельных категорий граждан, которым в соответствии с законами и актами Президента Республики Беларусь предоставляется право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд.

Оплате по тарифам, регулируемым в соответствии с законодательством о ценообразовании, также подлежит и провоз ручной клади, количество и (или) размер которой превышают нормы бесплатного провоза, установленные Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правилами перевозок пассажиров метрополитеном.

Следует отметить, что в Республике Беларусь существует ряд категорий лиц, которым предоставлено право бесплатного проезда в городском электрическом транспорте и метрополитене. Так, Законом Республики Беларусь от 14.06.2007 № 239-З «О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан» к ним отнесены участники Великой Отечественной войны, инвалиды войны, дети-инвалиды в возрасте до 18 лет, военнослужащие срочной военной службы, суворовцы и воспитанники воинских частей и др. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 16.02.2011 № 202 «О некоторых вопросах проезда обучающихся» в целях реализации поручения, данного Президентом Республики Беларусь Лукашенко А.Г. 6 декабря 2010 г. в ходе четвертого Всебелорусского народного собрания, учащимся, получающим общее среднее и специальное образование, предоставлено право на бесплатный проезд в городском

электрическом транспорте и в метрополитене от места жительства (места пребывания) к месту учебы и обратно в период с 1 сентября по 30 июня.

Статьями 22 и 23 Закона определены общие положения о договоре фрахтования для перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, порядке его заключения, а также предоставления транспортных средств городского электрического транспорта.

Главой 8 Закона определены общие положения *гражданско-правовой ответственности* при перевозках пассажиров городским электрическим транспортом (метрополитеном).

При этом предусмотрен обязательный претензионный порядок рассмотрения споров. До предъявления перевозчику пассажиров городским электрическим транспортом или перевозчику пассажиров метрополитеном иска, вытекающего из обязательств по перевозке пассажиров городским электрическим транспортом (метрополитеном), должны быть предъявлены претензии соответствующему перевозчику в порядке и сроки, предусмотренные Правилами перевозок пассажиров городским электрическим транспортом или Правилами перевозок пассажиров метрополитеном. Аналогичные требования предусмотрены также в отношении предъявления иска фрахтовщику.

Правилами перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, утвержденными Постановлением Совета Министров 22 ноября 2014 г. № 1088, разработанными в соответствии с Гражданским кодексом Республики Беларусь, законами Республики Беларусь от 9 января 2002 года «О защите прав потребителей» и от 5 мая 2014 года «О городском электрическом транспорте и метрополитене», иными нормативными правовыми актами, регулируются отношения, возникающие при организации и выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, определяются условия и порядок выполнения перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, права пассажиров, перевозчика пассажиров городским электрическим транспортом (далее - перевозчик) и водителей, а также устанавливаются их ответственность и обязанности.

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Тема 13. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

13.1 **Общая характеристика международных соглашений в области транспорта. Международные транспортные организации.**

Отношения, складывающиеся в области международного транспорта, регулируются, во-первых, многосторонними конвенциями, договорами, соглашениями, принимаемыми непосредственно международными организациями или под их эгидой, во-вторых, двусторонними договорно-правовыми актами. Как первые, так и вторые принято именовать транспортными конвенциями, договорами.

Транспортные конвенции в международном частном праве именуется по-разному: договоры, статуты, тарифы, правила и т.д. Транспортные конвенции, как правило, принимаются применительно к отдельным видам транспорта. Наибольшее из них количество принято по морскому транспорту, так как он является наиболее сложным во всех отношениях, тем более, что морской транспорт соединяет все виды транспорта континентов в единую транспортную систему. Вместе с тем имеются конвенции, которые охватывают деятельность всех или нескольких видов транспорта.

При рассмотрении вопросов правового регулирования каждого вида транспорта в отдельности будут проанализированы наиболее значимые конвенции, оказывающие значительное влияние на деятельность конкретного вида транспорта.

Республика Беларусь является участницей ряда таких соглашений. В частности, в области железнодорожного транспорта - Соглашения о международных грузовых и пассажирских сообщениях (СМГС и СМПС), заключенные СССР с бывшими социалистическими странами Европы и Азии; двусторонние конвенции СССР с Австрией, Ираном, Турцией, Финляндией и Югославией. Двусторонние соглашения заключены Республикой Беларусь со многими государствами в области авиации и автомобильного транспорта

Нормы права, регламентирующие деятельность транспорта и содержащиеся в нормативных актах, составляют национальное транспортное законодательство, которое в каждой стране имеет свои особенности, и поэтому не могут надлежащим образом обеспечить деятельность транспорта в международных перевозках. Для обеспечения транспортных связей между странами и континентами необходимо наличие специальных и при том единообразных правил и норм, которые не могут быть выработаны в порядке дополнения и совершенствования внутреннего законодательства, а должны быть унифицированы на международном уровне путем принятия международных конвенций (присоединения к имеющимся международным конвенциям по транспортному праву), заключения двусторонних и многосторонних международных соглашений.

Система международных транспортных соглашений является довольно сложной. В зависимости от предмета регулирования соглашения могут относиться к универсальным (относящимся к функционированию различных видов транспорта), отраслевым (по вопросам регулирования отношений на одном виде транспорта) или

специальным (направленным на регулирование отдельных вопросов транспортной деятельности).

Действующая система транспортных конвенций включает международные соглашения трех видов:

- 1) соглашения об общих принципах и организации международных сообщений;
- 2) соглашения об установлении единых условий перевозок об установлении единых условий перевозок пассажиров и грузов;
- 3) соглашения, направленные на облегчение транспортных связей между странами (использование вагонов и контейнеров, облегчение таможенных процедур и т. п.).

В настоящее время наряду с дифференциацией в регулировании перевозок пассажиров и грузов все более усиливается тенденция к унификации предписаний, нормирующих отношения по международным перевозкам, осуществляемым различными видами транспорта. Нормы, определяющие содержание международного договора перевозки груза, действующие на отдельных видах транспорта, не должны иметь существенных расхождений, поскольку основное различие между видами транспорта проявляется прежде всего в области техники перемещения груза в пространстве и эксплуатации перевозочных средств.

Потребности в перемещении грузов между пунктами отправления и назначения, разделенными не только расстоянием, но и географическим характером пути (море - река - суша), обуславливают применение специализированных транспортных средств и служат причиной появления смешанных перевозок. Вместе с тем быстрое развитие прямых (сквозных) международных контейнерных перевозок выдвинуло перед транспортом новые проблемы. Технологической основой контейнеризации является укрупнение грузовых мест, т.е. объединение отдельных мелких партий грузов в одну крупную отправку путем использования большегрузных контейнеров и других технических приспособлений (поддонов, пакетов и т.д.) Таким образом, изменения в технологии международных перевозок вызвали новые требования к правовому регулированию отношений на всех видах транспорта без исключения.

Мировая практика знает различные виды международных перевозок, каждая из которых имеет свои правовые особенности. Можно разделить международные перевозки на следующие виды:

1. перевозки отдельными видами транспорта и смешанные перевозки различными видами транспорта;
2. перевозки регулярные (линейные) и нерегулярные;
3. перевозки бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные);
4. перевозки соседские, транзитные и сквозные (круговые, кольцевые);
5. перевозки прямого сообщения, и непрямого (ломанного) сообщения, перевозки последовательными перевозчиками и перевозки с переотправкой;
6. пограничные перевозки, и маятниковые перевозки.

Государства-участники, должны в полном объеме выполнять предписания международных соглашений, подписанных государством, и обеспечивать выполнение их юридическими и физическими лицами, поскольку основным принципом международного права является принцип добросовестного выполнения принятых на себя обязательств. В законодательстве Республики Беларусь имеется указание на

приоритет международных обязательств, вытекающих из международных договоров Республики Беларусь.

Присоединяясь к действующим международным конвенциям по транспортному праву, или подписывая новые Республика Беларусь должна включить их нормы в национальное законодательство. Имплементация осуществляется в различных формах: путем ратификации или принятием соответствующих внутренних нормативно-правовых актов, содержащих аналогичные нормы.

Процесс функционирования международного транспорта по сравнению с внутренним транспортом более сложен. Там складывается несколько сфер различных по своему содержанию общественных отношений, являющихся предметом правового регулирования. Межгосударственные отношения в области международного транспорта, касающиеся взаимных прав и обязанностей государств по вопросам транспортных сообщений (включая транзит), порядка установления межгосударственных сообщений, также их деятельности в международных транспортных отношениях, регулируются нормами международного публичного права, закрепленными в международных договорах. Отношения транспортных организаций и их клиентуры, связанные с международными перевозками пассажиров и грузов, которые реализуются в рамках договора перевозки, и многие другие вопросы регулируются нормами международного частного права, закрепленными в международных договорах и транспортном законодательстве государств. Это, как правило, нормы гражданского и гражданского процессуального права.

Отношения, складывающиеся в области международного транспорта, регулируются как многосторонними конвенциями, договорами соглашениями, принимаемыми непосредственно международными организациями или под их эгидой, так и двусторонними договорно-правовыми актами. Как первые так и вторые принято именовать транспортными конвенциями, договорами.

Транспортными конвенциями определяются основные условия перевозок пассажиров и грузов международном сообщении, устанавливаются международные тарифы, порядок и условия ответственности перевозчика и т.д.

По объектам правового регулирования транспортные конвенции условно можно разделить на следующие группы: 1) об общих принципах и организации международных перевозок; 2) об условиях перевозок грузов и пассажиров; 3) о тарифах на международные перевозки; 4) направленные на облегчение транспортных связей между государствами (облегчение таможенных процедур, налогового режима и т. п.); 5) регламентирующие специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта; 6) предусматривающие защиту имущественных интересов участников транспортного процесса (грузоперевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и др.).

Соглашения об общих принципах и организации международных перевозок представлены соглашениями регламентирующими:

- правовой статус путей сообщения; торгово-политический режим транспортных операций;
- требования к транспортным средствам (техничко-эксплуатационные стандарты);
- порядок пересечения границы и перемещения по иностранной территории;
- транспортную документацию; условия взаимных расчетов по перевозкам, таможенные и административные формальности, налоговый режим;

- порядок урегулирования спорных вопросов.

Соглашения об условиях перевозок грузов и пассажиров также присущи всем видам транспорта. Их можно назвать рамочными, так как они содержат унифицированные гражданско-правовые нормы об условиях договора международной перевозки конкретным видом транспорта, на основе которых подписываются более узкие соглашения о специального характера: о тарифах, особых условиях перевозки опасных и скоропортящихся грузов и т.п.

Соглашения о тарифах на международные перевозки получили наибольшее распространение на железнодорожном транспорте. Такие соглашения заключаются между транспортными организациями, но вступают в силу лишь после одобрения их компетентными государственными органами.

В группу соглашений, направленных на облегчение транспортных связей между государствами, входят следующие международные соглашения: о таможенных формальностях; о налоговом режиме международных транспортных средств и перевозимых грузов; о правовом режиме международных транспортных средств; об общем парке грузовых железнодорожных вагонов; о контейнерной системе.

Следующим видом соглашений, регламентирующих специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта, выступают соглашения, которыми охватываются чисто специфические аспекты деятельности того или иного вида транспорта. Наиболее характерными из них являются двусторонние договоры аренды морских и воздушных судов: договоры аренды на условиях “бербоут-чартер” (аренда судов без экипажей). К этой группе относятся и договоры о спасании морских судов. Они подписываются непосредственно заинтересованными капитанами судов (терпящего бедствие и спасателя).

Наиболее распространенными соглашениями, регламентирующими защиту имущественных интересов участников транспортного процесса, являются:

- договоры страхования транспортных средств, грузов, пассажиров и багажа;
- договоры об ограничении ответственности перевозчиков (морской транспорт);
- договоры об ответственности транспортных организаций в случае причинения вреда третьим лицам вне договора перевозки; соглашения об ответственности при перевозке ядерных материалов (морской транспорт); соглашения об ответственности за ущерб загрязнения морской среды нефтью и др.

Обеспечение международных перевозок грузов и пассажиров во многом связано с соблюдением стандартов, установленных в зарубежных странах и предъявляемых к подвижному составу. Стандарты и правила касаются экологической безопасности, безопасности дорожного движения

Международная транспортная деятельность, как известно, регулируется многими конвенциями и соглашениями. Республика Беларусь является участницей только части из них.

Основные международные соглашения и конвенции в области транспорта.

1. Инфраструктура транспорта

Декларация о постройке международных автомагистралей от 16 сентября 1950 г. Вступило в силу 16.09.1950.

Европейское соглашение о международных магистралях (СМА) от 15 ноября 1975 г. Вступило в силу 15.03.1983. Беларусь.

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985 г. Вступило в силу 27.04.1989. Беларусь.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 г. Вступило в силу 20.10.1993.

2. Дорожное движение и дорожные знаки и сигналы

Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 г. Вступила в силу 26.03.1952.

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. Вступила в силу 21.05.1977. Беларусь.

Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 ноября 1949 г. Вступил в силу 20-12.1953.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г. Вступила в силу 6 июня 1978. Беларусь.

Европейское соглашение, дополняющее конвенцию о дорожном движении 1968 г. от 1 мая 1971 г.

Вступило в силу 7 июня 1979. Беларусь.

Европейское соглашение, дополняющее конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 г. от 1 мая 1971

г. Вступило в силу 3.08.1979. Беларусь.

Европейское соглашение о применении статьи 23 конвенции 1949 года о дорожном движении, касающееся размеров и веса транзитных средств, допускаемых к движению по некоторым дорогам договаривающихся сторон, от 16 сентября 1950 г. Вступило в силу 1.07.1952

Европейское соглашение, дополняющее конвенцию 1949 года о дорожном движении и протокол 1949 года о дорожном движении и протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах, от 16 сентября 1950 г. Вступило в силу 20.12.1953.

Европейское соглашение относительно разметки дорог от 13 декабря 1957 г. Вступило в силу 10.08.1960. Протокол о разметке дорог к европейскому соглашению, дополняющему конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 1 марта 1973 г. Вступило в силу 25.04.1985. Беларусь.

Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ) от 1 апреля 1975 г. Вступило в силу 31.01.1994.

3. Дорожные транспортные средства

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств от 20 марта 1958 г. Вступило в силу 20.06.1959. Беларусь.

4. Другие правовые документы в области автомобильного транспорта

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 г. Вступило в силу 5.01.1976. Беларусь.

Конвенция о налоговом обложении частных дорожных транспортных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 г. Вступила в силу 18.08.1959.

Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 г. Вступила в силу 29.08.1962.

Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 г. Вступила в силу 29.08.1962.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. Вступила в силу 2.07.1961. Беларусь.

Протокол к конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 г. Вступил в силу 28.12.1980.

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 г. Вступила в силу 12.04.1994.

Протокол к конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 г. Не вступил в силу.

Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 г. Не вступило в силу.

5. Внутреннее судоходство (частное право)

Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 г. Вступила в силу 13.09.1966.

Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 г. Вступила в силу 24-06.1982-

Конвенция об обмере судов внутреннего плавания от 15 февраля 1966 года- Вступила в силу 19.04.1975,

Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 5 июля 1978 г.

Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) от 5 июля 1978г.

Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 6 февраля 1976 г.

Протокол к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 5 июля 1978 г.

6. Облегчение условий перевозки

Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 г. Вступила в силу 11.09.1957.

Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 г. Вступила в силу 15.12.1957.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 15 января 1959 г. Вступила в силу 7.01.1960.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 г. Вступила в силу 20.03.1978. Беларусь.

Таможенная Конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и прогулочных судов от 18 мая 1956 г. Вступила в силу 1.01.1959.

Таможенная Концепция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 г. Вступила в силу 8.04.1959-

Международная Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 г. Вступила в силу 1.04.1953.

Международная Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 г. Вступила в силу 1.04.1953,

Таможенная Конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов ЕЦКОР, от 15 января 1958 г. Вступила в силу 1.01.1961.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 г. Вступила в силу 4.08.1959.

Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 г. от 2 декабря 1972 г. Вступила в силу 6.12.1975. Беларусь.

Европейская Конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 г. Вступила в силу 12.06.1962.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. Вступила в силу 15.10.1985. Беларусь.

Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 г.

7. Перевозка опасных грузов

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г. Вступило в силу 29.01.1968. Беларусь.

Протокол о внесении поправок в статью I а), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 г.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), от 10 октября 1989 г.

8. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 г. Вступило в силу 21.11.1976.

Международные конвенции, регулирующие транспортную деятельность, могут быть представлены также в иной классификации по видам транспорта. Часть этих конвенций направлена на регулирование деятельности различных видов транспорта.

Республика Беларусь является участницей и ряда конвенций СНГ. Следует отметить, что как в краткосрочной так и в долгосрочной перспективе международные транспортные отношения в рамках СНГ будут определяющими для транспортной системы Республики Беларусь. Что касается транспортных сообщений со странами “ближнего” зарубежья, то они хотя и приобрели характер международных в соответствии с Соглашением о создании СНГ от 8 декабря 1991 г., но несмотря на это осуществляются с определенными особенностями. Суть этой ситуации состоит в том, что необходимость переходного периода для налаживания новой действенной правовой модели не позволили пока осуществить переход к применению при

осуществлении транспортных сообщений между государствами-членами СНГ общепринятого международно-правового режима.

Это особенно явно проявляется в области железнодорожного транспорта, где между Республикой Беларусь и некоторыми другими государствами подписан ряд межгосударственных соглашений, которые предусматривают сохранение в силе пока еще действующих нормативных актов бывшего Союза ССР об эксплуатационной работе и условиях перевозок грузов и пассажиров.

Республика Беларусь имеет свои особенности в сравнении с другими государствами СНГ по обеспечению транспортных потоков, в особенности транспортных потоков Восток - Беларусь - Западная Европа. Полагаем, что необходимо особо учитывать данный компонент для дальнейшего развития как транспортной системы так и транспортного законодательства Республики Беларусь. Основной целью совершенствования международного транспортного законодательства Республики Беларусь выступает укрепление позиций транспорта Республики Беларусь на международном рынке транспортных услуг.

Регулирование международной транспортной деятельности национальных перевозчиков в обозримом будущем должно носить гармоничный с государствами СНГ характер, но быть ориентированным на обеспечение национальным перевозчикам выгодных стартовых позиций в конкурентной борьбе на рынке транспортных услуг. Отстаивание интересов национальных перевозчиков будет составлять в определенной степени дальнейшую деятельность по включению Республики Беларусь в международную транспортную систему. В этих целях как международные договоры Республики Беларусь в рамках СНГ так и внутреннее транспортное законодательство должно в большей степени развиваться опираясь на европейскую составляющую норм международного права, регламентирующих транспортную деятельность европейских стран.

Кроме транспортных конвенций, относящихся к одному виду транспорта, имеются и такие, которые охватывают деятельность всех или нескольких видов транспорта. Примером может служить Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК), которая была принята 2 декабря 1972 года в Женеве и вступила в силу 6 сентября 1977 года. В настоящее время ее участниками являются более 40 государств. Республика Беларусь также является ее участником.

Данная Конвенция направлена на защиту человеческой жизни, облегчение международных контейнерных перевозок и обеспечение безопасности при обработке в портах, штабелировании и перевозке контейнеров на судах и других транспортных средствах. Каждый контейнер до эксплуатации должен пройти специальную процедуру допуска.

Государства-участники конвенции обязаны разработать эффективную процедуру испытания и допуска контейнеров в соответствии с установленными конвенцией критериями. Допуск, произведенный с разрешения одного государства, признается другими государствами-участниками конвенции.

Каждый контейнер подлежит на территории стран-участниц конвенции контролю со стороны должностных лиц. Этот контроль должен ограничиваться проверкой наличия на контейнере имеющей силу таблички о допуске по условиям безопасности. Если есть предположение, что возникает очевидная угроза безопасности, должностные лица

принимают меры к тому, чтобы не допустить эксплуатацию контейнера до приведения его в надлежащее состояние.

Конвенция 1972 года регулирует контейнерные перевозки грузов на всех видах транспорта, а также в смешанном сообщении. Это обстоятельство имеет очень важное значение, так как ускоряет обработку грузов, а главное, ускоряет процесс перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.

Транспортными конвенциями определяются основные условия перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, устанавливаются международные тарифы, порядок и условия ответственности перевозчика и т.д. Понятно, что нормы этих конвенций подлежат обязательному применению на территории государств их участников

По объектам правового регулирования транспортные конвенции условно можно разделить на шесть групп. Это международные соглашения:

- 1) об общих принципах и организации международных перевозок;
- 2) об условиях перевозок грузов и пассажиров;
- 3) о тарифах на международные перевозки;
- 4) направленные на облегчение транспортных связей между государствами (облегчение таможенных процедур, налогового режима и т.д.);
- 5) регламентирующие специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта;
- 6) предусматривающие защиту имущественных интересов участников транспортного процесса (грузоперевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и др. Рассмотрим эти группы соглашений несколько подробнее:

1. Соглашение об общих принципах и организации международных перевозок.

В эту группу входят соглашения регламентирующие:

- правовой статус путей сообщения;
- торгово-политический режим транспортных операций;
- требования к транспортным средствам (техничко-эксплуатационные стандарты);
- порядок пересечения границы и перемещения по иностранной территории;
- транспортную документацию;
- условия взаимных расчетов по перевозкам, таможенные и административные формальности, налоговый режим;
- порядок урегулирования спорных вопросов.

Рассматривая эту группу соглашений, нельзя не упомянуть о том, что практически первой попыткой создать общую деятельность железнодорожного транспорта были Соглашение и Статут о международно-правовом положении железных дорог, подписанные в Женеве 9 декабря 1923 года. По многим причинам это Соглашение не собрало широкого круга участников и практического значения не получило. В настоящее время оно формально считается действующим, но фактически утратило свое значение.

В области воздушного транспорта общие вопросы нашли свое решение в Конвенции о международной гражданской авиации', которая была разработана на международной конференции в Чикаго отсюда ее название "Чикагская) и подписана 7 декабря 1944 года. В силу она вступила 7 апреля 1947 года. Эта Конвенция заменила собой Парижскую конвенцию относительно воздушной навигации 1919 года и Гаванскую конвенцию о коммерческой авиации 1928 года.

В настоящее время участниками Чикагской конвенции являются более 150 государств. Постановлением Верховного Совета от 9 декабря 1992 года Республика Беларусь присоединилась к ней.

Своей основной целью Чикагская конвенция ставит обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации, установление на основе равных возможностей международных воздушных сообщений, их рациональное и экономичное осуществление.

Конвенция состоит из 4 частей и регулирует межгосударственное сотрудничество в таких областях, как воздушная навигация и международный воздушный транспорт.

Конвенция признает полный и исключительный суверенитет каждого государства в отношении воздушного пространства над его территорией.

Таким образом, эта Конвенция по своему содержанию является весьма широкой и определяет как правовые основы воздушных полетов между государствами, так и главные технические требования к воздушным судам, используемым в международном сообщении.

Характерно, что в настоящее время наибольшее количество действующих транспортных конвенций относится к морскому торговому судоходству. Такое положение объясняется тем, что морской транспорт является самым "ранним", самым распространенным и сравнительно дешевым.

Но следует отметить, что общие вопросы морского пользования нашли свое отражение в Конвенции ООН по морскому праву,² принятой Ямайке 10 декабря 1982 года и вступившей в силу 16 ноября 1994 года. Конвенция устанавливает всеобъемлющий режим всего морского пространства. Она содержит положения, регулирующие пределы национальной юрисдикции в морском пространстве, доступ к морю. в том числе и внутриконтинентальных государств, судоходство, защиту и сохранение морской среды, эксплуатацию и сохранение живых ресурсов и т.д.

Из других конвенций регулирующих общие аспекты деятельности морского транспорта, следует назвать следующие:

- Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года;
- Конвенция о кодексе проведения линейных конференций 1974 года и многие другие.

В области международного автомобильного транспорта также имеется ряд многосторонних конвенций общего характера, к ним относятся:

- Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах, подписанные в Женеве 19 сентября 1949 года.
- Конвенция о международном наземном транспорте, подписанная 19 октября 1966 года латиноамериканскими странами, и др.

Все названные соглашения, во-первых, устанавливают общие принципы деятельности отдельных видов транспорта и относятся как к грузовым, так и к пассажирским перевозкам; во-вторых, определяют главным образом права и обязанности государств и, в-третьих, создают правовую базу для заключения других соглашений по конкретным вопросам международного транспорта.

Соглашение об организации международных перевозок автомобильным и воздушным транспортом принимаются, как правило, на двусторонней основе. Эти соглашения направлены прежде всего на регламентацию обязанностей и прав

транспортных организаций, участвующих в осуществлении международных перевозок.) Соглашения об условиях перевозок грузов и пассажиров.

Соглашения этой группы присущи всем видам транспорта. Их можно назвать в некоторой степени рамочными, так как они содержат унифицированные гражданско-правовые нормы об условиях договора международной перевозки конкретным видом транспорта, на основе которых подписываются более узкие соглашения специального характера: о тарифах, особых условиях перевозок опасных грузов, скоропортящихся и т.п.

Соглашения о тарифах на международные перевозки.

Международные соглашения о тарифах в настоящее время получили наибольшее распространение на железнодорожном транспорте. Они заключаются в рамках союзов железных дорог, а также на морском транспорте, где дополняют соглашения о линейных конференциях. Такие соглашения заключаются между транспортными организациями, но вступают в силу лишь после одобрения их компетентными государственными органами.

Международные соглашения о тарифах обычно имеют следующие разделы:

- общие положения, включающие указания о сфере действия и порядке применения тарифов;

- таблицы расстояний (порты отправления и назначения);

- таблицы провозных плат (указывается тарифная плата);

- дополнительные сборы, взимаемые при перевозках, льготы и скидки.

1. Соглашения о тарифах на международные перевозки грузов содержат номенклатуру перевозимых грузов, их особенности. Следует сказать, что для пересмотра соглашений о тарифах на железнодорожном и автомобильном транспорте, как правило, предусматривается упрощенный порядок.

Соглашения о тарифах в международном судоходстве носят специфический характер. Они выступают в двух формах:

- соглашения о фрахтовых ставках (тарифах) в трамповом судоходстве;

- соглашения о тарифах в линейном судоходстве (соглашения о линейных тарифах).

Тарифы линейного судоходства предусматривают возмещение постоянных и переменных расходов и получение прибыли. Тарифы предусматривают дифференциальные ставки в зависимости от характеристики груза. При определении тарифных ставок принимаются во внимание такие факторы, как погрузочный объем груза, его длинномерность или тяжеловесность, стоимость, состояние товарного рынка и пр. Кроме того, тарифы оговариваются в соглашениях не только с учетом расходов и рисков перевозчика, но и сообразно интересам внешней торговли обслуживаемых стран. Это объясняется тем, что продавец должен быть уверен, что провозная плата не сделает его товар неконкурентоспособным на рынке сбыта, в противном случае он не будет экспортировать товар, а значит не будет пользоваться услугами перевозчика.

Соглашения, направленные на облегчение транспортных связей между государствами.

В эту группу входят следующие международные соглашения:

- о таможенных формальностях;

- о налоговом режиме международных транспортных средств и перевозимых грузов;

- о правовом режиме международных транспортных средств;

- об общем парке грузовых железнодорожных вагонов;

- о контейнерной системе.

2.Соглашения этой группы применяются на всех видах транспорта. Они могут быть как многосторонними, так и двусторонними.

Одни из этих соглашений призваны сокращать время простоя транспорта при оформлении таможенных документов на государственных границах, а также задержки грузов на таможенных складах. Известно, что даже незначительное сокращение простоя транспорта существенно уменьшает эксплуатационные расходы, а это в свою очередь приводит к снижению тарифов на перевозку грузов и пассажиров.

3.Соглашения, регулирующие налоговую политику в области транспорта, важны тем, что на их основе достигается согласованное упорядочения системы налогов заинтересованных стран, а это приводит к оживлению внешней торговли и увеличению объемов перевозок грузов, что не может не привести к совершенствованию приемлемых и экономичных видов транспорта.

4.Соглашения, определяющие правовой режим транспортных средств, в первую очередь относятся к морским и воздушным судам. Эти транспортные средства, как известно, наиболее часто сдаются в залог и чаще других подвергаются аресту иностранными государствами. То и другое осуществляется на основе действующих в настоящее время международных соглашений: Международной конвенции об унификации некоторых правил о морских привилегированных требованиях и морском залоге 1926 года и Международной конвенции по унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов 1952 года. Как представляется. Республике Беларусь необходимо присоединиться к названным конвенциям, так как они являются той основой, на которой строится национальное законодательство в области морских залогов и ипотек. Кроме того, с учетом положений этих конвенций подписываются двусторонние транспортные соглашения по урегулированию проблем, возникающих при залогах и арестах морских и воздушных судов.

Во второй половине XX столетия появились соглашения, призванные содействовать созданию эффективной системы эксплуатации транспортных средств, механизации и автоматизации грузовых операций. Эти соглашения в большинстве своем являются многосторонними и относятся к созданию общего парка железнодорожных вагонов и безопасных контейнеров, применяемых практически на всех видах транспорта.

5.Соглашения, регламентирующие специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта.

К этой группе относятся соглашения, которыми охватываются чисто специфические аспекты деятельности того или иного вида транспорта. Наиболее характерными из них являются двусторонние аренды морских и воздушных судов: договоры аренды на условиях "бербоут-чартер" (аренда судов без экипажей). К этой же группе относятся и договоры о спасании морских судов. Они подписываются непосредственно заинтересованными капитанами судов (терпящего бедствие и спасателя).

6. Соглашения, регламентирующие защиту имущественных интересов участников транспортного процесса.

К участникам транспортного процесса в узком понимании, как известно, относятся грузоперевозчики, грузоотправители, грузополучатели и их представители. Однако круг заинтересованных (лиц, организаций, государств и пр.) в правовой защите своих имущественных и иных интересов значительно шире. И это понятно, так как транспорт был остается источником повышенной опасности, а инциденты связанные с

ним, часто бывают слишком тяжелы или даже не восполнимы. Например, гибель пассажирских лайнеров (будь-то самолет или пароход), катастрофы морских судов с атомными двигателями и т.п.

Наиболее распространенными соглашениями этой группы являются: договоры страхования транспортных средств, грузов, пассажиров и багажа; договоры об ограничении ответственности перевозчиков (морской транспорт); договоры об ответственности транспортных организаций в случае причинения вреда третьим лицам вне договора перевозки; соглашения об ответственности при перевозке ядерных материалов (морской транспорт); соглашения об ответственности за ущерб от загрязнения морской среды нефтью и др.

Особенности международных транспортных соглашений. В соответствии с международным правом договор порождает международно-правовые нормы и вытекающие из них права и обязательства лишь для государств, являющихся его участниками. Другими словами, он не порождает прав и обязательств для государств, не являющихся участниками этого договора, если в нем не оговорено иное.

Это положение отражено во многих международных транспортных конвенциях, где сказано, что предмет этих конвенции - транспортные отношения государств, заключивших их. Однако отдельные транспортные конвенции содержат нормы, расширяющие территориальную сферу их деятельности. Например, в ст. 1 Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция) дано следующее определение воздушных перевозок, на которые распространяется ее действие: 1) место отправления и место назначения независимо от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузках, расположены на территории двух участвующих в Конвенции государств; 2) место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же участвующего в Конвенции государства, однако остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если оно и не участник Конвенции.

Транспортные конвенции, как и другие международные конвенции, вступают в силу, как правило, с даты подписания, ратификации, обмена ратификационными грамотами или сдачи депозитарию определенного числа ратификационных грамот. Однако к этому общепризнанному правилу в транспортных конвенциях могут быть добавлены несколько иные условия вступления их в сил. Например, в соответствии со ст. 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций 1974 года она вступает в сил) после того, как его участниками станут 24 государства, общий тоннаж флота которых не менее 25% мирового тоннажа, по регистру Ллойда за 1973 год. Аналогичное правило было включено в Гватемальский протокол 1971 года (внесший ряд изменений в Варшавскую конвенцию 1929 г.), где было обусловлено, что он вступит в силу при условии участия в нем пяти государств, объем воздушных перевозок которых не менее 40% общего объема перевозок стран ИКАО ст. (XX).

Правила, расширяющие территориальную сферу действия транспортных конвенций, объясняется стремлением их разработчиков, во-первых, к унификации условий международных перевозок и, во-вторых, предположением, что постепенно круг участников соответствующих конвенций значительно расширится.

Дополнительные условия вступления в силу отдельных транспортных конвенций включаются в них разработчиками с целью максимально облегчить и ускорить вступление в действие соглашения, тем более, что участниками его, как правило,

являются крупные транспортные государства, заинтересованные в увеличении объемов международных перевозок грузов и пассажиров.

Кроме названных юридических особенностей, присущих транспортным конвенциям, имеют место и другие. Так, например, вступление в силу пересмотренной конвенции о прямом сообщении влечет за собой для государств-участников, не ратифицировавших новый текст конвенции, прекращения действия ее в прежней редакции. Тем самым исключается разночтение и толкование соглашений.

13.2. Международные перевозки пассажиров и багажа. Международная перевозка грузов. Таможенные правила при международной перевозке грузов.

Перевозки морским, воздушным, железнодорожным и автотранспортом осуществляются на основании как универсальных транспортных конвенций (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1929 г., Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам 1956 г., Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. и др.), так и в соответствии с двусторонними соглашениями о транспортном сообщении и перевозках (Беларусь участвует в нескольких десятках таких соглашений). Правила перевозок различными видами транспорта регламентируются специальными источниками.

Международные воздушные перевозки

Положения о международных воздушных перевозках содержатся прежде всего в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1929 г. (в 1955 г. Конвенция была дополнена Гаагским протоколом, в котором участвуют около 100 государств), Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944г.

Конвенция 1929 г. применяется при международной перевозке людей, багажа или грузов, осуществляемой посредством воздушного судна, как за плату, так и бесплатно. Конвенция применяется к перевозкам, совершаемым государством или юридическими лицами. В Конвенции регулируются вопросы выдачи перевозочных документов (проездных билетов, багажных квитанций, воздушно-перевозочных документов), содержание договора перевозки, устанавливаются правила об ответственности перевозчика, регламентируются вопросы смешанных перевозок.

Двусторонние соглашения определяют порядок установления и эксплуатации международных воздушных линий. Государства назначают национальные авиапредприятия для эксплуатации договорных линий по обозначенным маршрутам, устанавливают условия предоставления и аннулирования разрешений, регламентируют вопрос о тарифах, таможенных пошлинах, правилах авиационной безопасности и т.д.

Международные железнодорожные перевозки

Вопросы железнодорожных перевозок регулируются прежде всего Конвенцией о международных железнодорожных перевозках 1980 г. Эта Конвенция объединила тексты Бернской конвенции о железнодорожной перевозке грузов 1890 г. и Бернской конвенции о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа. Конвенция устанавливает правила перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, условия платежей и страхования грузов в пути, ответственность железных дорог, порядок предъявления претензий и исков. В отношении Республики Беларусь со

странами Восточной Европы действует Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС).

Международные морские перевозки

В международном торговом судоходстве сложились две формы перевозок: регулярные и нерегулярные (чартерные). Регулярные перевозки оформляются коносаментом, выдаваемым перевозчиком грузоотправителю при передаче груза перевозчику. Чартерные перевозки осуществляются чаще всего с помощью посредника на основании фрахта, заключаемого в соответствии с правилами и национального законодательства.

Правовой статус коносамента урегулирован Конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и Протоколом к ней 1968 г. (Беларусь в Конвенции и Протоколе не участвует).

Конвенция 1924 г. дает определения понятий, используемых в морской перевозке (перевозчик, договор морской перевозки, перевозка, грузы, коносамент, судно), устанавливает правила принятия грузов и выдачи коносамента, пределы ответственности перевозчика и др.

В Беларуси единственным нормативным актом, регулирующим морские перевозки, является Кодекс торгового мореплавания от 15 ноября 1999 г. (далее КТМ). Вопросы морских перевозок также двусторонними соглашениями о торговле, судоходстве и мореплавании.

Основное законодательство регулирующие морские грузоперевозки включает в себя:

- 1) Гагские правила 1921 года.- (Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов.).
- 2) Правила Гаага-Висби. (Брюссельский протокол 1968 г. по пересмотру Гагских правил о коносаментах 1921 г.).
- 3) Гамбургские правила - Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года.
- 4) В российском законодательстве действует - Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999.

Международные автомобильные перевозки грузов

Правила международных автомобильных перевозок грузов урегулированы многосторонней Конвенцией о договоре международной перевозки грузов по дорогам 1956 г. (Беларусь участвует), а также двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении. Конвенция 1956 г. применяется к договорам дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции. Необходимо учитывать, что применение Конвенции не зависит от места жительства и гражданства или государственной принадлежности заключающих договор сторон. Конвенция определяет лица, за которые несет ответственность перевозчик, порядок заключения и изменения договора перевозки, требования, предъявляемые к накладной, порядок приемки и передачи грузов, ответственность перевозчика, предъявление претензий и исков, правила перевозки несколькими перевозчиками.

Международные транспортные организации

В настоящее время насчитывается более сотни международных транспортных организаций. Важная роль в деле разработки и принятия универсальных конвенций принадлежит международным организациям общей компетенции, т.е. организациям, не являющимся чисто транспортными, но занимающимся вопросами международного транспорта, а именно: вопросами развития транспортной инфраструктуры и транспортных связей между регионами и отдельными странами, вопросами правового регулирования и коммерческой эксплуатации международного транспорта. Эти организации являются наиболее значительными, и практически все они входят в систему ООН. Такими организациями являются:

- Организация Объединенных Наций (ООН).
- Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ).
- Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТ).
- Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).
- Международное объединение профсоюзов трудящихся транспорта (МОП).
- Международный союз общественного транспорта (МСОТ).
- Совет совместного пользования контейнерами в международном сообщении (СПК).
- Экономическая Комиссия ООН для Африки (ЭСКАТО).
- Экономическая Комиссия ООН для Европы (ЭКЕ).
- Экономическая Комиссия для Западной Азии (ЭКЗА).
- Экономическая комиссия ООН для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

ООН активно сотрудничает практически со всеми межправительственными и многими неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспорта. Сотрудничество с межправительственными организациями оформляется путем заключения соглашений, а с неправительственными - путем предоставления консультативного статуса при ЭКОСОС.

Организация международного автомобильного движения и перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом регламентируется нормативными документами, разработанными различными правительственными и неправительственными организациями и их органами. Все действующие документы можно свести к следующим основным группам:

- требования к транспортным средствам, допускаемым к международным автомобильным перевозкам;
- правила, организация и безопасность движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- требования к водителям транспортных средств, выполняющим международные перевозки, и организация их труда;
- условия выполнения международных автомобильных перевозок;
- права, обязанности и ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе;
- правила пограничного и таможенного контроля при международных автомобильных перевозках;
- налогообложение международных автомобильных перевозок и участвующих в них транспортных средств.

Вопросами развития международных перевозок, совершенствования транспортных средств, устранения препятствий в движении грузов и пассажиров занимаются не только национальные, но и международные организации. В свою очередь они делятся на правительственные и неправительственные организации. Правительственными являются: Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической комиссии ООН и Комиссия по транспорту Европейского Экономического Сообщества. К неправительственным международным транспортным организациям относятся: Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Международная Федерация Экспедиторских Ассоциаций (FIATA), а также национальные ассоциации и союзы.

В Республике Беларусь созданы неправительственные организации: Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) и Белорусская ассоциация экспедиторов (БАЭ), которые входят в состав IRU и FIATA, а также Белорусский союз транспортников (БСТ).

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) является межправительственной организацией, которая была учреждена 17 октября 1953г. ЕКМТ представляет собой политический форум министров, отвечающих в своих национальных правительствах за транспортный сектор, в частности за наземный транспорт.

Основная роль ЕКМТ в нынешних условиях заключается в способствовании созданию общеевропейской интегрированной транспортной системы, которая была бы экономически и технически эффективной, отвечала бы самым высоким стандартам по безопасности и экологии, принимала бы во внимание социальные вопросы, а также в налаживании политического моста между Европейским Союзом и другими европейскими странами.

В настоящее время Европейская Конференция Министров транспорта (ЕКМТ) объединяет 40 государств Европы. Республика Беларусь стала полноправным членом ЕКМТ в конце 1996г.

В рамках ЕКМТ международные соглашения не заключаются. Во время проведения сессий Совета Министров ЕКМТ (проводятся ежегодно) принимаются резолюции, рекомендации, декларации и другие документы по широкому спектру транспортных проблем, которые являются основополагающими при выработке национальной транспортной политики всех государств-членов ЕКМТ.

Цели участия Беларуси в деятельности ЕКМТ:

- а) содействие интеграции транспортной системы Республики Беларусь в европейскую транспортную систему;
- б) проведение скоординированной национальной транспортной политики с учетом решений, принимаемых в рамках ЕКМТ, для эффективного использования и рационального развития транспортной системы Беларуси, имеющей международное значение;

Членство Беларуси в ЕКМТ дало уже и большой практический результат. С 1 января 1997 года Республика Беларусь получила право на участие в системе многосторонних разрешений ЕКМТ. Первоначально была выделена квота для Беларуси в размере 120 разрешений. В результате участия Минтранса в заседаниях Рабочей группы по автомобильному транспорту ЕКМТ Советом Министров ЕКМТ было принято решение о доведении ее до 141 разрешения, что соответствовало количеству разрешений для Дании, Чехии, Венгрии и некоторых других стран. На 1998 год Беларуси было

выделено 242 многоразовых разрешений, на 1999 год - 424 разрешения, на 2000 год - 573 разрешения. Следует отметить, что каждое разрешение дает право на осуществление международных автомобильных перевозок по территориям всех стран членов ЕКМТ (в настоящее время - 40 стран) в течение года. Это способствует повышению конкурентоспособности белорусских перевозчиков на международном европейском рынке транспортных услуг, а также увеличению поступлений в бюджет государства.

Участие Беларуси в деятельности ЕКМТ имеет как политическое значение (представительство 40 государств Европы), так и большое экономическое значение (участие в системе многосторонних разрешений, влияние на принятие решений по введению ряда нормативных требований к подвижному составу и условиям перевозок в европейской транспортной системе и др.).

Европейская Экономическая комиссия (ЕЭК) ООН, созданная в 1947 году, призвана разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на развитие экономики европейских стран и организацию экономического сотрудничества между ними. Рассмотрение и решение общеевропейских проблем по транспорту входит в компетенцию комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК.

Этот комитет является межправительственным общеевропейским консультативным органом. Работа комитета осуществляется по следующим основным направлениям:

- разработка рекомендаций, способствующих устранению в области европейского внутреннего международного транспорта дискриминационных мероприятий и излишних ограничений;
- сбор существующей и разработка унифицированной документации;
- разработка рекомендаций по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области европейского внутреннего транспорта и заключению новых;
- обработка рекомендаций по координации работы различных видов международного внутреннего транспорта;
- изучение проблем международного внутреннего европейского транспорта и разработка конкретных мероприятий, направленных на разрешение этих проблем;
- изучение и доведение до сведения ЕЭК вопросов, связанных с внутренним транспортом, которые могут иметь непосредственное влияние на общую экономику Европы;
- обобщение мнений международных транспортных организаций по вопросам, входящим в их компетенцию, и установление сотрудничества с этими организациями.

При активном участии и большой помощи международных неправительственных организаций КВТ разработал ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм для облегчения международных перевозок в Европе, основными из которых являются:

- Конвенция о дорожном движении (1949, 1968).
- Европейское Соглашение о международных автомобильных автомагистралях (СМА, 1975).
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968).
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, 1956).
- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП, 1978).
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959, 1975).

- Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОЛОГ, 1957).

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (1970).

При участии КВТ ЕЭК отработана система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств за причиненный ущерб (система "зеленой карты").

Неполный список перечисленных конвенций и соглашений свидетельствует о том, что в деятельности КВТ ЕЭК находят отражение все вопросы, без разрешения которых невозможно было бы организовать международное автомобильное движение. Так, основы международных перевозок грузов и пассажиров закладываются в двусторонних межправительственных соглашениях, учитывающих основные положения нормативных документов, разработанных и принятых в рамках КВТ ЕЭК.

На 60-ой сессии КВТ ЕЭК, состоявшейся в январе 1998 года в Женеве, сформировано бюро Комитета по внутреннему транспорту. В состав бюро включен начальник управления внешнеэкономических связей Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь С.Н. Кучинский. Участие в работе бюро КВТ позволит Республике Беларусь влиять на формирование повестки дня сессий Комитета и программы его работы, отстаивать интересы республики в важнейших вопросах международных перевозок

Комиссия по транспорту Европейского Экономического Сообщества (ЕЭС)

В договоре об учреждении Европейского Экономического Сообщества (1957 год) значительное внимание уделено вопросам транспорта. В нем сформулирован основной принцип транспортной политики - равноправные условия (режим) для развития и деятельности всех видов транспорта. Эти условия гарантируют:

- юридическое равноправие перевозчиков и заинтересованных лиц, а также отдельных стран - членов Сообщества;

- отсутствие дискриминации по отношению к какому-либо виду транспорта;

- финансовая самокупаемость всех видов транспорта без каких-либо субсидий со стороны государства и отдельных лиц;

- предоставление транспортным предприятиям права устанавливать тарифы на перевозку грузов, которые не должны превышать лимитов, установленных компетентными органами стран-членов ЕЭС;

- осуществление программы капиталовложений, согласованной для всех видов внутреннего транспорта.

Главным органом ЕЭС по вопросам транспорта является Комиссия по транспорту. Комиссия разрабатывает и осуществляет мероприятия, способствующие устранению препятствий на пути формирования общей транспортной политики.

За истекший период Комиссией по транспорту рассматривались следующие вопросы: установление ограничения габаритных размеров и грузоподъемности транспортных средств; проблемы единых тарифов на международные автомобильные перевозки грузов; определение общего числа лицензий на выполнение международных перевозок грузов автомобильным транспортом и распределение их между странами-членами ЕЭС; установка на автотранспортных средствах тахографов; определение условий автомобильных транзитных перевозок грузов между странами-членами ЕЭС и др.

Комиссия ЕЭС по транспорту разработала "Транспортную систему ЕЭС", которая определяет правила автомобильных перевозок грузов между странами-членами Сообщества, что влечет за собой отказ от использования книжки МДП.

В связи с тем, что "Транзитная система ЕЭС" (Т-1) не распространяется на страны, не входящие в состав ЕЭС, автоперевозчики этих стран пользуются книжками МДП при транзите через странами ЕЭС. Перевозчики стран Сообщества, осуществляющие транзитные перевозки грузов в страны и из стран, не входящих в ЕЭС, пользуются книжками МДП. Оценки источников информации европейских стран свидетельствуют, что отказ от Конвенции МДП в Рамках ЕЭС и переход к "Транзитной системе ЕЭС" в значительной степени облегчил взаимопонимание автомобильных перевозок в странах Сообщества, еще более упростил прохождение таможенных и контрольно-пропускных пунктов в этих странах, облегчил процедуру выписки документов и способствует развитию смешанных перевозок с привлечением железнодорожного и морского транспорта. Координация работы автомобильных перевозок стран-членов ЕЭС по "Транзитной системе ЕЭС" осуществляется административными органами ЕЭС.

Предложения и рекомендации комиссии передаются на рассмотрение Совета Министров по транспорту, в который входит один представитель (министр) от каждой страны-члена ЕЭС. Постановления и директивы, принятые Советом, имеют обязательную силу для всех стран-членов ЕЭС.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU)

IRU является международной неправительственной организацией, занимающейся вопросами организации и развития международных перевозок грузов и пассажиров. Основан IRU в Женеве 1948 году по инициативе автодорожных и автотранспортных ассоциаций Бельгии, Дании, Франции, Англии, Норвегии, Нидерландов, Швеции, Швейцарии.

Главной целью деятельности IRU является "защита, развитие и процветание во всех странах национального и международного автомобильного транспорта, защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда" (статья 2 Устава IRL).

Свою работу IRU осуществляет по следующим направлениям принимает меры к изучению и решению всех проблем, связанных прямо или косвенно с автомобильным транспортом;

- разрабатывает вопросы унификации и упрощения регламентации, относящихся к дорожному движению, контрактам на перевозки, таможенным формальностям и т.д.;
- координирует и поддерживает национальные работы по развитию национального или международного автотранспорта, представляет всех его членов и автомобильный транспорт вообще в общественных или частных организациях, национальных или международных, заинтересованных прямо или косвенно в автомобильном транспорте.

В настоящее время IRU объединяет 150 национальных ассоциаций и союзов автомобильных перевозчиков из 60 стран мира.

Национальные ассоциации каждой страны должны быть представлены в каждой или одной из соответствующих их деятельности секций: профессиональный пассажирский автомобильный транспорт, профессиональный грузовой автомобильный транспорт, транспорт в собственном пользовании.

Важное место в деятельности IRU занимает разработка резолюций в области международной перевозки автомобильным транспортом в целях содействия гармонизации правил и предписаний, существующих в отдельных странах. Они касаются общетранспортной политики, профессиональной подготовки водителей автотранспортных средств, Конвенции МДП, международной перевозки пассажиров, ограничения весовых норм и размеров автотранспортных средств, международной перевозки в контейнерах, перевозки скоропортящихся грузов, безопасности дорожного движения и т.п.

Раз в два года IRU проводит конгрессы, на которые наряду с делегациями национальных союзов-членов IRU приглашаются представители правительств по транспорту, члены парламентов, представители других международных организаций и органов ЕЭК ООН, связанных с транспортом. На конгрессах, как правило, принимаются решения общего программного характера в форме резолюций и обращений к правительствам.

Деятельность IRU в области нормирования направлена в первую очередь на выработку соглашений и единых документов с целью упрощения таможенных формальностей и ускорения тем самым доставки грузов. Одним из таких документов является разработанная при активном участии IRU и одобренная в рамках КВТ ЕЭК "Конвенция МДП".

Союзом была разработана программа международной товарно-транспортной накладной (CMR), которая внедрена в 60 странах.

По поручению КВТ ЕЭК Международный союз автомобильного транспорта является органом, ответственным за функционирование системы МДП на международном транспорте в рамках Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

IRU поддерживает контакты более чем с 20 международными правительственными организациями, связанными с транспортом. Среди них Европейская Конференция Министров транспорта (ЕКМТ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA), Международный Совет таможенного сотрудничества, Международная торговая палата (МТП), Международная организация труда (МОТ), Международная дорожная федерация (МДФ), Международное бюро перевозок и ряд других.

Официальные языки IRU - английский и французский.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA)

FIATA была основана в Вене (Австрия) 31 мая 1926 года как профессиональная ассоциация индустрии экспедиторов, чтобы способствовать и защищать ее интересы во всем мире.

FIATA является неправительственной организацией, представляющей сегодня отрасль, охватывающую свыше 35 000 фирм-экспедиторов, известных как "организаторы перевозок", в которой заняты около восьми миллионов человек.

Основные цели федерации:

- объединить индустрию экспедирования во всем мире;
- представлять, способствовать и защищать интересы данной отрасли, участвуя в качестве советников или экспертов во встречах международных органов, имеющих дело с транспортом;

- ознакомить торговлю, промышленность и широкую общественность с услугами, оказываемыми экспедиторами, через распространение информации, доставку публикаций и т.д.;
- повышать имидж экспедиторской отрасли через соответствующие действия, способствующие имиджу;
- улучшать качество услуг, оказываемых экспедиторами, способствуя развитию единых документов по экспедированию, стандартным условиям и т.д.;
- выполнять исследования и обзоры в экспедиторской отрасли и в отношении ее
- находить практическое решение технических проблем в институтах, рабочих группах и консультативных органах;
- принимать меры по усилению эффективности грузоперевозок способствовать профессиональной подготовке экспедиторов, поощрять сотрудничество между экспедиторами всего мира;
- развивать отношения с грузоотправителями, перевозчиками их организациями.

Руководящим органом FIATA является Генеральный совет штаб-квартирой в Цюрихе (Швейцария), который избирает президента, вице-президента и генерального секретаря, принимает членов (национальные ассоциации экспедиторов), создает, объединяет и распускает институты, утверждает бюджет и ежегодный балансовый отчет.

Правление, в которое входят представители всех континенте определяет профессиональную политику Федерации и контролирует работу институтов и других органов FIATA.

Президент (начинающий президент, президент с окончившимся сроком полномочий), Генеральный секретарь и казначей образуют президентство, которое вместе с директором секретариата FIAT ведет постоянную работу.

Всю техническую работу в FIATA выполняют три института: Институт авиaperевозок (AFI), институт наземного транспорта (STI), институт мультимодальных перевозок (MTI). Каждый институт имеет несколько постоянных рабочих групп, так, AFI имеет группу по вопросам IATA, STI имеет три группы для морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, MTI имеет две группы: одну для таможенных вопросов и другую по вопросам помощи.

По вопросам, которые влияют в целом на всю отрасль экспедирования, имеется три консультативных органа: один по юридические вопросам (ABLM), один по профессиональной подготовке (ABVT) и один по общественным отношениям (ABPR).

Федерацией разработан ряд документов, нашедших широкое применение и изданных миллионными тиражами для полного удовлетворения потребностей экспедиторов и импортеров во всем мире.

FIATAFCR - расписка экспедитора (1955).

FIATAFCT - сертификат экспедитора на перевозку (1959).

FIATAFBL - оборотная накладная (коносамент) мультимодальной перевозки (1970).

FIATAFWR - складская квитанция (1975).

ДОПОГ - декларация грузоотправителя по перевозке опасных грузов (1977).

ИЭ - инструкции по экспедированию FIATA (1984).

В настоящее время завершается работа по созданию системы получения документов в электронной форме по согласованным в ООН шифрам и стандартам. Они будут

передаваться электронным способом и печататься компьютером в виде машинописного или другого текста.

В настоящее время федерация объединяет 65 действительных и более 1 660 ассоциированных членов из 152 стран мира.

Каждый нечетный год FIATA проводит международные конгрессы, каждый четный год - конференции.

FIATA имеет хорошие отношения с международными правительственными и неправительственными организациями. Федерация активно участвует в их работе и регулярно представляет отрасль экспедиционных услуг в следующих организациях:

Комитеты ООН по торговле и развитию (UNCTAD).

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), Женева.

Совет по таможенному сотрудничеству (ССС), Брюссель Международная торговая палата (ICC), Париж.

Международная авиатранспортная ассоциация (IATA), Женева.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Женева.

Европейская конференция министров транспорта (ЕСМТ), Париж.

Международный союз железных дорог (UIC), Париж.

Центральное управление международного железнодорожного транспорта (ОСТП), Берн.

Международная палата по судоходству (ICS), Лондон.

Балтийская и международная морская конференция (BIMCO), Копенгаген.

Для информации своих членов, международных организаций и транспортного мира о том, что происходит в сфере экспедирования, FIATA регулярно печатает информационные бюллетени.

Официальные языки FIATA-английский, немецкий, французский.

Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП)

БАМАП является добровольным объединением автотранспортных и туристских предприятий, организаций и фирм, заинтересованных в осуществлении перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении. БАМАП создана 24 апреля 1992 года и в настоящее время объединяет свыше 2 500 субъектов хозяйствования Республики Беларусь. В их числе такие крупные предприятия, как ОАО "Белмагистральавтотранс", ОАО "Сов-авто-Брест", СП "БелКарго", СП "БелВестранс", АП "Минскинтер-транс" и другие.

Ассоциация осуществляет свою деятельность по следующим направлениям:

- оказание квалифицированной консультативной помощи организациям и предприятиям (объединениям), хозяйствам и другим владельцам транспортных средств в Республике Беларусь, а также заинтересованным фирмам и организациям зарубежных стран в осуществлении перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, установлении прямых связей и других видов делового сотрудничества, в том числе, в создании совместных предприятий с зарубежными партнерами;

- содействие повышению эффективности и качества международных автомобильных перевозок, выполняемых перевозчиками республики, совершенствованию международного транспортного комплекса Республики Беларусь;

- защита интересов членов Ассоциации в национальных ассоциациях международных автомобильных перевозчиков, Международном Союзе

Автомобильного Транспорта, а также в других предприятиях и организациях как Республики Беларусь так и за рубежом;

- сотрудничество с государственными органами и общественными организациями Республики Беларусь, международными организациями, объединениями и союзами автоперевозчиков других стран в целях подготовки предложений и рекомендаций, направленных на развитие международных автомобильных перевозок и повышение их эффективности;

- участие в разработке и внесение в установленном порядке предложений Правительству Республики Беларусь по совершенствованию законодательства, относящегося к международным автомобильным перевозкам;

- проведение работы по сбору и накоплению информации, относящейся к сфере международных автомобильных перевозок и порядка их выполнения, проведение консультаций по различным аспектам международных перевозок;

- содействие в организации профессиональной подготовки специалистов, занятых в области международных автомобильных перевозок;

- обеспечение перевозчиков Беларуси книжками МДП;

- обеспечение перевозчиков свидетельствами, сертификатами, бланками товарно-транспортных накладных и других документов, необходимых для выполнения содействие в организации различных видов страхования при выполнении международных автомобильных перевозок грузов;

- оказание информационных и рекламных услуг членам Ассоциации, издание справочных материалов для перевозчиков. С сентября 1996 года БАМАП совместно с Белорусской ассоциацией экспедиторов издается информационно-аналитический журнал "Компас экспедитора и перевозчика", а с января 1998 года - газета "Мир тяжелых моторов".

Белорусский союз транспортников (БСТ)

Белорусский союз транспортников является независимой, самоуправляемой общественной организацией, объединяющей на добровольной основе граждан для совместной деятельности по совершенствованию работы транспорта и ее развитию.

БСТ создан 1 ноября 1995 года и в настоящее время объединяет 25 транспортных организаций (юридических лиц) и 30 специалистов (физических лиц).

Основные направления деятельности БСТ:

- анализ действующего законодательства и участие в разработке нормативно-правовых актов по регулированию транспортной деятельности;

- участие в реализации программы информатизации и компьютеризации транспортной отрасли, помощь в подготовке и переподготовке кадров, освоение ими современных компьютерных программ и технологий;

- организация повышения квалификации руководителей и специалистов транспортных предприятий, обобщение и распространение передового опыта хозяйствования и управления;

- содействие конструктивному и выгодному сотрудничеству транспортных предприятий с белорусскими и иностранными партнерами;

- налаживание связей с финансовыми, банковскими и лизинговыми структурами с целью привлечения инвестиций в транспортный комплекс;

- помощь в подготовке бизнес-планов и конкретных инвестиционных проектов;

- организация аудиторских и консалтинговых услуг для транспортных предприятий;

· содействие в создании отраслевого учебно-оздоровительного центра, развитию делового туризма.

Белорусская ассоциация экспедиторов (БАЭ)

Белорусская ассоциация экспедиторов создана 1 февраля 1995 года как добровольное объединение предприятий, учреждений и организаций независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, основным видом деятельности которых является экспедирование перевозок грузов. Учредителями Ассоциации являются четырнадцать ведущих предприятий-экспедиторов Республики Беларусь. В их числе такие крупные предприятия как ОАО "Совавто-Брест", СП "Брествнештранс", АП "Минскинтертранс", СП "БелКарго", ОАО "Белмагистральавтотранс", СП "БелВесттранс", МЭФ "Милитцер & Мюнх" и др.

Основными задачами Ассоциации являются защита интересов профессии экспедитора в государственных общественных органах и организациях Республики Беларусь, а также на международном уровне, через участие в работе Международной федераций экспедиторских ассоциаций (FIATA), и оказание различного вида услуг и практической помощи своим членам в организации транспортно-экспедиторской деятельности.

На 24-ом Конгрессе FIATA, который проходил с 30 сентября по 4 октября 1995 года в городе Сеуле (Корея), Белорусская ассоциация экспедиторов принята действительным членом в Международную федерацию экспедиторских ассоциаций

Это открыло белорусским экспедиторам доступ в международные экспедиторские организации, создало условия для получения глобальной информации в сфере экспедирования, предоставило возможность ведущим национальным экспедиторским фирмам вступить в ассоциированные члены FIATA и получить признание на мировом уровне.

В настоящее время ассоциированными членами FIATA приняты следующие экспедиторские фирмы:

ОАО "Совавто-Брест" (Брест),
СП "Брествнештранс" (Брест),
ИП "OST-Брест" (Брест),
ИП "Жерэ-Брест" (Брест),
ИП "TSW-2" (Брест),
ИП "Белконтинентальтранс" (Брест),
МП "Карат" (Гродно),
ОАО "Белмагистральавтотранс" (Минск),
МЭФ "Милитцер & Мюнх Беларусь" (Минск),
ООО "АлексТракЦентр" (Минск).

· Ассоциация осуществляет свою деятельность по следующим направлениям:

· координация работы по расширению деловой активности экспедиторских предприятий, создание условий для тесного сотрудничества транспортных предприятий, осуществление мероприятий, способствующих развитию всех видов транспорта;

· выработка согласованных положений единой технологической политики и принципов деятельности, способствующих проведению антидемпинговой политики, повышению эффективности работы экспедиторских предприятий и качества обслуживания клиентуры;

- представление и защита интересов профессии экспедитора в государственных, общественных органах и организациях Республики Беларусь и Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA);
- организация и проведение в Беларуси и за рубежом семинаров, курсов, создание центров по подготовке специалистов, осуществляющих экспедирование и международные перевозки;
- обеспечение членов Ассоциации учебной литературой и методическими разработками, информационными и нормативными материалами по проблемам транспортно-экспедиторской деятельности.

Одной из важнейших задач, требующих оперативного решения, является создание нормативной базы, определяющей взаимоотношения между экспедитором, грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. Поэтому первым нормативным документом по экспедированию перевозок грузов явились Правила транспортно-экспедиционной деятельности, разработанные Ассоциацией совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Правила были утверждены Постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь от 09.02.96 № 86 (приложение 2) и явились первым нормативным документом, узаконившим и признавшим профессию экспедитора в Республике Беларусь.

Ассоциацией решены организационные вопросы по применению следующих документов при осуществлении смешанных перевозок:

- FIATA FCR - расписка экспедитора;
- FIATAFCT - сертификат экспедитора на перевозку;
- FIATAFBL - оборотная накладная (коносамент) мультимодальной перевозки.

БАЭ в 1997 году приняла активное участие в разработке "Закона о транспортно-экспедиционной деятельности", который Министерством транспорта и коммуникаций представлен в Совет Министров Республики Беларусь на утверждение.

При Ассоциации создан Учебно-консультационный центр подготовки экспедиторов и перевозчиков. Филиалы учебного центра открыты в Бресте, Витебске, Гомеле, Гродно и Могилеве. Центр обеспечивает слушателей курсов разработанной и изданной учебно-методической и справочной литературой, осуществляет консультирование и оказывает содействие в решении вопросов по информационному обеспечению международных перевозок.

Проведенная работа по повышению квалификации специалистов позволила Учебному центру БАЭ получить признание на международном уровне, что подтверждается сертификатом FIATA.

3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ

Контрольные вопросы

1. Понятие права. Роль и значение регулирования правовыми нормами транспортной деятельности.
2. Транспортная система и ее структура. Виды транспорта. Виды транспортных коммуникаций. Понятие и виды перевозок. Перевозки национальные и международные. Перевозки в прямом и смешанном сообщении.
3. Транспортная политика Республики Беларусь.
4. Транспортное законодательство: его роль в регулировании транспортных отношений, состав законодательства.
5. Особенности национальных нормативных правовых актов как источников, регулирующих транспортные правоотношения. Международные правовые акты в сфере транспортной деятельности.
6. Характеристика основных законов транспортной деятельности.
7. Понятие и особенности транспортных правоотношений. Транспортная деятельность, принципы ее осуществления.
8. Основания их возникновения и прекращения. Содержание транспортных правоотношений.
9. Субъекты и объекты транспортных отношений. Физические лица как участники транспортных отношений. Правовой статус перевозчика.
10. Особенности правового обеспечения транспортного обслуживания индивидуальными предпринимателями.
11. Понятие, признаки и виды юридических лиц.
12. Порядок создания и прекращения деятельности транспортных организаций.
13. Правовое положение транспортных организаций.
14. Государственное регулирование и управление транспортной деятельностью в Республике Беларусь: понятие и содержание.
15. Система органов управления транспортной деятельностью.
16. Законодательные основы государственного регулирования дорожного хозяйства.
17. Государственный контроль транспортной деятельности.
18. Лицензирование деятельности на транспорте. Сертификация транспортной деятельности.
19. Понятие и особенности обеспечения транспортной безопасности.
20. Правовое регулирование безопасности дорожного движения.
21. Законодательное обеспечение безопасности на отдельных видах транспорта.
22. Требования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности: правовое регулирование.
23. Понятие и виды юридической ответственности за нарушение законодательства в сфере транспортной деятельности.
24. Административное правонарушение и административная ответственность за нарушение транспортного законодательства.
25. Понятие преступления. Уголовная ответственность за нарушение транспортного законодательства.

26. Гражданско-правовая ответственность за нарушение транспортного законодательства.
27. Правовое регулирование трудовых отношений и дисциплины труда в транспортной деятельности.
28. Разрешение споров в области транспортной деятельности. Понятие претензионного порядка. Исковое заявление.
29. Понятие, признаки и содержание транспортных договоров.
30. Система договоров, оформляющих оказание услуг на транспорте (классификация).
31. Порядок заключения и расторжения договоров в транспортной сфере.
32. Чартер и аренда транспортного средства с экипажем (без экипажа).
33. Договора перевозки пассажира. Права и обязанности пассажира. Ответственность перевозчика перед пассажиром.
34. Договор перевозки багажа, его правовая природа. Ответственность перевозчика за несохранность багажа.
35. Понятие договора об организации перевозок. Место данного договора в системе транспортных обязательств.
36. Договор перевозки груза. Особенности заключения договора перевозки грузов. Обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Ответственность сторон за нарушение договора перевозки грузов. Претензии и иски по перевозкам.
37. Понятие и сфера применения договора транспортной экспедиции. Отличие данного договора от смежных договоров (подряд, комиссия, поручение, оказание услуг, перевозка). Права и обязанности сторон.
38. Ответственность сторон за нарушение договора транспортной экспедиции. Ответственность экспедитора. Прекращение договора.
39. Понятие и виды договоров, регулирующих перевозку в смешанном сообщении. Отличие данных договоров от договора транспортной экспедиции. Содержание договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении.
40. Договор страхования, его содержание, субъекты, его прекращение. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Страхование гражданской ответственности перевозчика.
41. Источники правового регулирования автомобильных перевозок. Государственное регулирование и управление на автомобильном транспорте. Лицензирование автомобильных перевозок.
42. Автомобильные перевозки пассажиров и багажа. Права и обязанности по договору автомобильных перевозок пассажиров.
43. Автомобильные перевозки грузов. Товарно-транспортная накладная, ее значение.
44. Ответственность, вытекающая из перевозки автомобильным транспортом.
45. Правовые основы организации и управления железнодорожным транспортом. Источники правового регулирования железнодорожных перевозок.
46. Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей. Договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов. Договор об оказании перевозок грузов железнодорожным транспортом.
47. Особенности перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом. Транспортная железнодорожная накладная. Ответственность грузоотправителей и грузополучателей.

48. Договоры перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Ответственность участников железнодорожных перевозок (Белорусской железной дороги, ее организаций и пассажиров).
49. Организационно-правовые основы управления гражданской авиации. Понятие воздушной перевозки.
50. Понятие и виды воздушной перевозки груза. Заключение договоров об организации перевозок грузов воздушным транспортом. Договор воздушной перевозки грузов. Грузовая накладная, ее значение и порядок заполнения.
51. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Воздушная перевозка пассажира и багажа. Ответственность, вытекающая из договора воздушной перевозки.
52. Правовые основы организации и управления внутренним водным транспортом. Источники правового регулирования перевозок внутренним водным транспортом.
53. Составление коносамента. Договор морской перевозки груза.
54. Договор аренды (фрахтования на время) судна с экипажем. Договор аренды судна без экипажа.
55. Понятие и общая характеристика договора буксировки. Отличие данного договора от договора перевозки. Стороны в договоре. Форма договора и порядок его заключения.
56. Ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договоров морской перевозки груза, пассажира и багажа и договора морской буксировки.
57. Договор перевозки пассажира, багажа и почты внутренним водным транспортом. Ответственность пароходств, грузополучателей, грузоотправителей, пассажиров.
58. Правовое регулирование перевозок городским электрическим транспортом и метрополитеном.
59. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта. Международные транспортные организации.
60. Международные перевозки пассажиров и багажа и грузов.

4. ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ

Список основных нормативных правовых актов

1. Конституция Республики Беларусь 15 марта 1994 года : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г., 17 окт. 2004 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 1. – 1/0; 2004. – № 188. – 1/6032.
2. Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 нояб. 2010 г., № 575 (ред. от 24.01.2014) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
3. О Концепции совершенствования законодательства Республики Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 апр. 2002 г., № 205 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2002. – № 46. – 1/3636.
4. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. : одобрена на заседании Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 10 февраля 2015 г. // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. – 2015. – №4. – С.2–99.
5. О нормативных правовых актах Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 10 янв. 2000 г., № 361-3 : с изм. и доп. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология Проф [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2015.
6. Гражданский кодекс: : Кодекс Респ. Беларусь, 7 дек. 1998 г., № 218-3 (с изм. и доп.) // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
7. Уголовный кодекс: Кодекс Респ. Беларусь, 9 июля 1999 г., № 275-3 : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
8. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях: Кодекс Респ. Беларусь, 21 апреля 2003 г. № 194-3 (с изм. и доп) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
9. Воздушный кодекс : Закон Респ. Беларусь, 16 мая 2006 г., № 313-3 : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
10. Кодекс внутреннего водного транспорта: Кодекс Республики Беларусь от 24.06.2002 г. № 118–3 (в редакции Закона от 15.07.2008 г. № 397-3) // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
11. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15.11.1999 г. № 321-3 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
12. Налоговый кодекс Республики Беларусь: Кодекс Респ. Беларусь, 19 дек. 2002 г. (с изм. и доп) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

13. Об основах транспортной деятельности : Закон: Респ. Беларусь, 5 мая 1999 г., № 140-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
14. О городском электрическом транспорте и метрополитене: Закон Респ. Беларусь, 5 мая 2014 г., № 141-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
15. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках: Закон Респ. Беларусь, 14 авг. 2014 г., № 278-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
16. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 2 дек. 1994 г. № 3434-ХП : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
17. О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 6 янв. 1999 г., № 237-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
18. О транспортно-экспедиционной деятельности : Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г., № 124-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
19. О перевозке опасных грузов: Закон Респ. Беларусь, 6 июня 2001 г., № 361-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
20. О мерах по повышению безопасности движения: указ Президента Республики Беларусь № 551 от 28.11.2005 г. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
21. О дорожном движении: Закон Респ. Беларусь, 5 янв. 2008 г., № 313-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
22. Об охране окружающей среды : Закон Респ. Беларусь, 26 нояб. 1992 г., № 1982-ХП : в ред. Закона Респ. Беларусь, 17 июля 2002 г. № 126-З : с изм. и доп. : Законы Респ. Беларусь, 29 окт. 2004 г. № 319-З, 19 июля 2005 г. № 42-З, 31 дек. 2005 г. № 80-З, 29 июня 2006 г. № 137-З, 20 июля 2006 г. № 162-З; 13 июня 2007 г., № 238-З; 21 дек. 2007 г., № 298-З // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
23. Об охране атмосферного воздуха: Закон Респ. Беларусь, 16 дек. 2008 г., № 2-З (с изм. и доп.) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
24. О магистральном трубопроводном транспорте: Закон Респ. Беларусь, 9 янв. 2002 г., № 87-З (с изм. и доп.) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
25. Об утверждении Правил автомобильных перевозок пассажиров: постановление Совета Министров от 30 июня 2008 г. № 972 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

26. Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов: постановление Совета Министров от 30 июня 2008 г. № 970 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
27. О страховой деятельности: указ Президента Республики Беларусь, 25 авг. 2006 №530 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
28. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: декрет Президента Респ. Беларусь, 19 февр. 1999 г. № 8 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
29. Об утверждении Устава Белорусского бюро по транспортному страхованию: указ Президента Республики Беларусь, 1 дек. 1999 № 701 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
30. Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования : постановление Совета министров, 2 авг. 1999 г. № 1196 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
31. Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования: постановление Совета министров, 17 июля 2015 г. № 609 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
32. Об утверждении Правил перевозок пассажиров электрическим транспортом и Правил перевозок пассажиров метрополитеном: постановление Совета министров, 17 июля 2015 г. № 1088 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
33. Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном и городском электрическом транспорте: постановление Министерства труда и социальной защиты Респ. Беларусь, Министерства транс. и коммуникаций Респ. Беларусь, 17 июля 2015 г. № 180 128 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
34. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. № 551128 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
35. О лицензировании отдельных видов деятельности: Указ Президента Респ. Беларусь, 1 сент. 2010 г., № 450 (с изм. и доп.) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
36. О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь, 16 октября 2009 г. № 510 (с изм. и доп.) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
37. О ведомственном контроле в Республике Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
38. Конвенция о праве, применимом к дорожно-транспортным происшествиям: Конвенция, 04.05.1971 //НРПА.– 1999.– № 64.

39. Конвенция о договоре международной перевозки: Конвенция, 19.05.1956 // ВВХС Республики Беларусь.– 2002.– № 1.– С. 176–200.
40. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа: Конвенция, 01.03.1973 // Международное транспортное право.– Мн.: «Веды», 1997.
41. Конвенция ООН о морской перевозке грузов: Конвенция, 1978 // Международное транспортное право.– Мн.: «Веды», 1997.
42. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям: Конвенция, 06.02.1976 // Международное транспортное право.– Мн.: «Веды», 1997.
43. Международная конвенция о железнодорожных перевозках грузов: Конвенция, 07.02.1970 // Международное транспортное право.– Мн.: «Веды», 1997.
44. Международная конвенция о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, 07.02.1970 // Международное транспортное право.– Мн.: «Веды», 1997.
45. О присоединении Республики Беларусь к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север–Юг»: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 22.07.2003 г. № 971 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
46. О подписании Соглашения о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в борьбе с преступностью на транспорте: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 13.05.2003 г. № 627 // НРПА.– 2003.– № 55.
47. О Программе развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 26.03.2003 г. № 407 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
48. Об утверждении Правил государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 31.12.2002 г. № 1849 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
49. О налогообложении субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспортного обслуживания граждан: Решение Конституционного Суда Республики Беларусь, 04.04.2001 г. № Р–113/2001 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
50. Об утверждении тарифов на перевозку пассажиров авиационным транспортом во внутриреспубликанском сообщении: Постановление Министерства экономики Республики Беларусь, 19.03.2004 г. № 70 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
51. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом // Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 22.09.2000 г. № 22 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

52. О тарифах на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом: Постановление Министерства экономики Республики Беларусь, 27.11.2003 г. № 226 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

Основная литература:

1. Дробязко, С.Г. Общая теория права : учеб. пособие для вузов / С.Г.Дробязко, В.С.Козлов. – 4-е изд., исправл., и доп. – Минск : Амалфея, 2010 с. – 500 с.
2. Теория государства и права. Курс лекций / Под ред. Н.И. Матузова и А.В.Малько. – М.: Юристъ, 2007. – 557 с.
3. Егиазаров, В.А. Транспортное право: Учебное пособие . М., Юстицинформ, 2004. – 524 с.
4. Артюшенко, Н.Н. Транспортное право и транспортная безопасность Н.Н. Артюшенко.- Минск: ЧИУиП, 2005.- 83 с.
5. Морозов, С.Ю. Транспортное право С.Ю. Морозов. – Москва: ВолтерсКлувер, 2007.- 310 с.
6. Бровка, С. В., Савченко, М. И. Международное транспортное право. Общая часть: Учеб. пособие.– Мн.: «Веды», 1997.– 116 с.
7. Виноградова, С. И., Петухова, Н. Г. Транспортное обслуживание: Учеб. пособие.– Мн.: Вышэйшая школа, 2003.– 220 с.
8. Ермолаев, В. Г. Транспортное право² / В.Г. Ермолаев, А. Е. Землянский, Ю.Б. Маковский, Д.О. Сиваков. Учеб. Пособие.– Мн.: «Былина».– 2002. – 400 с.
9. Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь: В 2 кн. Кн. 2 / Отв. ред. В. Ф. Чигир.– Мн.: Амалфея, 1999.– 624 с.
10. Колбасин, Д. А. Гражданское право Республики Беларусь. Особенная часть: Учеб. для вузов.– Мн.: Молодежное научное общество, 2000.– 360 с.
11. Кучевский, Н. Г. Транспорт Беларуси: интеграционные процессы / Под научной редакцией чл.-корр. НАН Беларуси, д.э.н., проф. В. Ф. Медведева.– Мн.: ИООО «Право и экономика». – 2003. – 257 с.
12. Паращенко, В. Н. Хозяйственное право Республики Беларусь. Особенная часть: Учеб. для вузов.– Мн.: Молодежное научное общество, 2000.– 337 с.
13. Гражданское право. Учебник. Ч. 1 / Под ред. Чигира В.Ф. -Минск, «Амалфея», 2000.
14. Гражданское право. Учебник. Ч. 2 / Под ред. Чигира В.Ф. – Минск, «Амалфея», 2002.
15. Экологическое право : учебник / С.А.Балашенко [и др.]. – Минск : Изд.центр БГУ, 2013. – 501 с.
16. Экологическое право : пособие / С.А. Балашенко [и др.]. – Минск : БГУ, 2013. – (Классическое университетское издание). – 240 с.
17. Толочко, О.Н. Международное транспортное право. Учебное пособие / О.Н. Толочко.- Гродно: ГрГУ, 2006. – 135 с.
18. Сахарчук, А.И. Уголовный закон и судебная практика по делам о дорожно-транспортных преступлениях : монография / А.И. Сахарчук. - Минск : Новое знание, 2015. - 286 с.

19. Формирование транспортной политики Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве / О.С. Булло [и др.]; под научн.ред. О.С. Булло, Нац.акад.наук Беларуси, Инст-т экономики. – Минск: Белнаука, 2014. -193 с.

Дополнительная литература:

1. Усова, Е.И. К вопросу совершенствования транспортной политики Республики Беларусь Е.И. / Усова // Правовое обеспечение устойчивого развития: сб. научн. трудов под общ.ред. И.И. Эсмантович. – Гомель : ГГУ им. Ф Скорины, 2010. – 254 с. – С. 46-51.
2. Игнатович, В.В. Правовые основания использования земель транспорта / В.В. Игнатович // Земля Беларуси. – 2005. – № 1. – С. 9 – 12.
3. Саскевич, В.В. Правовой режим земель промышленности, транспорта, связи, энергетики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06 / В.В. Саскевич; Нац. центр законодательства и правовых исследований Республики Беларусь. – Минск, 2008. – 23 с.
4. Игнатович, В.В. Участие граждан в управлении землями промышленности, транспорта, связи, энергетики / В.В.Игнатович // Эффективность осуществления защиты права как гарантия создания правового государства: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 2 – 3 дек. 2004 г. / Бел. гос. ун-т, юрид. фак., Ин-т переподготовки и повышения квалификации судей, работников прокуратуры, судов и учреждений юстиции; редкол.: И.Н.Колядко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2005. – С. 385 – 387.
5. Годунов, В.Н. Гражданско-правовой договор / В.Н.Годунов // Промышленно-торговое право. – 1999. – №7. – С.115-147.
6. Сахарчук, А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств в Республике Беларусь / автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / А. И. Сахарчук; Бел. гос. ун-т. – Минск, 2010. – 24 с.
7. Сахарчук, А.И. Транспортное средство как предмет преступления в ст. ст. 317–318 УК / А.И. Сахарчук // Весн. Гродз. дзярж. ун-та. Сер. 4, Правазнаўства. Псіхалогія. – 2007. – № 2. – С. 74–78.
8. Сахарчук, А.И. Некоторые дискуссионные вопросы субъективной стороны преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств / А. Сахарчук // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2007. – № 2. – С. 135–139.
9. Сахарчук, А.И. Проблемные вопросы установления причинной связи при нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 317 УК) / А. Сахарчук // Юстыцыя Беларусі. – 2007. – № 10. – С. 27–29.
10. Сахарчук, А.И. Субъект преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // А.И. Сахарчук // Молодежь в науке – 2007: прил. к журн. «Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі» : [материалы междунар. науч. конф. молодых ученых, Минск, 23–26 окт. 2007 г.] / НАН Беларуси, Совет молодых ученых : в 4 ч. – Минск, 2008. – Ч. 2 : Серия гуманитарных наук / [редкол.: П.Г. Никитенко (гл. ред.) и др.]. – С. 340–344.

11. Сахарчук, А.И. Некоторые проблемы ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств : законодательные и правоприменительные аспекты / А.И. Сахарчук // Законодательство о дорожном движении и дорогах : правоприменительная практика и направления совершенствования : материалы «круглого стола», Минск, 25 марта 2009 г. / Совет Респ. Нац. Собр. Респ. Беларусь; редкол.: Н.И. Красовская [и др.]. – Минск, 2009. – С. 56–59.
12. Дудышкин, Б.Н. Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте / Б.Н. Дудышкин // Транспортное право. - 2008. - № 4. - С.27-31.
13. Зырянов С.М. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения / С.М. Зырянов, В.И. Кузнецов // Журнал российского права. – 2012. – № 12. – С. 5-12.
14. Шинкевич А. Прежде чем обращаться в суд, следует предъявить претензию должнику / А. Шинкевич // Главный бухгалтер. – 2011. – № 11 (683).
15. Морозов, Н.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / Н.В. Морозов // Юрист (РФ). – 2005. – № 8.
16. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. – М.: Статут, 2007. – 910 с.
17. Аксенов, Н. Х. Единая транспортная система: Учеб. для вузов.– М.: Высшая школа, 1991.– 301 с.
18. Авчинкин, Д. В. Международно-правовое регулирование перевозок грузов: Автореферат диссертации.– Мн.: Институт государства и права НАН Беларуси, 2001.– 17 с.
19. Андреев, В. К. Транспортно-экспедиционное обслуживание.– М.: Правовые вопросы. – 1991.
20. Бурса, Н. П., Ляндрес, В. В. Ответственность за нарушение правил железнодорожной перевозки грузов.– М., 1979.
21. Виноградов, Е. В. Методические основы управления экономической безопасностью на железнодорожном транспорте: Автореферат диссертации.– М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2003.– 24 с.
22. Витушко, В. А. Правовое регулирование договора международной перевозки // Право Беларуси.– 2004.– № 1.– С. 86–95; № 2.– С. 83–88.
23. Ефимов, В. Б. Система организации управления транспортно-дорожным комплексом России в условиях формирования рыночных отношений.– М.: АО «Трансконсалтинг», 1993.– 283 с.
24. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки: Учеб. пособие.– Мн.: Юнипак, 2007.– 298 с.
25. Кучевский, Н. Г. Проблемы развития транспорта: опыт зарубежных стран и его использование в Республике Беларусь // Белорусская экономика: анализ, прогноз, регулирование.– 1999.– № 1.– С. 39–52.
26. Кучевский, Н. Г., Кочановский, С. Б. Транспортный комплекс Беларуси. Аспекты экономической и экологической безопасности // Белорусский экономический журнал.– 1999.– № 3.– С. 78–85.

27. Кучевский, Н. Г. Формирование транспортной политики в новых условиях хозяйствования // Белорусская экономика: анализ, прогноз, регулирование.– 1998.– № 1.– С. 22–28.
28. Кучевский, Н. Г. Государственное регулирование деятельности транспортного комплекса республики // Проблемы государственного регулирования экономики в переходный период: Сб. науч. трудов.– Мн.: НИЭИ Минэкономики Республики Беларусь.– 1996. – С. 100–111.
29. Кучевский, Н. Г. Место и роль транспорта в народнохозяйственном комплексе страны // Белорусская экономика, анализ, прогноз, регулирование.– 1999.– № 4.– С. 28–39.
30. Кучевский, Н. Г. Стратегические направления развития транспорта Союзного государства // Белорусский журнал международного права и международных отношений.– № 2.– 2002.– С. 91–95.
31. Кучевский, Н. Г. Интеграция транспортного комплекса Республики Беларусь в европейскую и мировую транспортную системы // Проблемы внешнеэкономических связей Республики Беларусь: Тез. докл. междунар. конф. / Мн.: БГЭУ, 1996.– С. 53–54.
32. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки.– Мн.: БАМЭ «Экспедитор» Юнипал, 2007.– 298 с.
33. Мороз, В. П. Правовой статус участников железнодорожной перевозки груза / В.П. Мороз: автореферат дисс... канд. юрид.наук. – Мн.: Белорусский Государственный Университет, 1998.– 19 с.
34. Национальная безопасность Республики Беларусь: современное состояние и перспективы / Под научной редакцией Мясниковича М. В., Никитенко П. П., Пузикова В. В.– Право и экономика.– 2003.– 562 с.
35. Резер, С. М. Управление транспортом за рубежом.– М.: Наука, 1994.– 315 с.
36. Рогожкина, Т. В. Правовое регулирование автомобильных перевозок грузов.– Право Беларуси.– 2003.– № 19.– С. 58–64; № 26.– С. 56–59; № 27.– С. 69–76.
37. Романович, А. Н. Транспортные правоотношения / А.Н. Романович.– Мн., 1984.
38. Септилко, Ю. И. Развитие международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь // Белорусская экономика: анализ, прогноз, регулирование.– 2001.– № 3. – С. 48–52.
39. Транспорт и связь в Республике Беларусь: Стат. сборник // Мин-во статистики и анализа Республики Беларусь. – Мн., 2002. – 85 с.
40. Кулиш, Т.П. Правоотношения по возмещению ущерба, причиненного вследствие железнодорожного происшествия / Т.П. Кулиш. – Промышленно-торговое право. -2013.- № 10. – С. 82-86.
41. Прибавина, Т.А. Пути решения основных проблем в области повышения безопасности дорожного движения происшествия / Т.А. Прибавина, Н.Н. Полесико. – Промышленно-торговое право. – 2015. – № 4. – С. 11– 14.
42. Чигилейчик А. Ограничение права управления транспортным средством: теория и правоприменительная практика / А. Чигилейчик / Юстиция Беларуси.– 2015.– С. 48– 51.
43. Малиновский, Е.И. Ответственность за несохранность груза: экспедитор и страховщик /Е.И. Малиновский. – Промышленно-торговое право. – 2016. – № 1. – С. 70–72.

44. Гиммельрейх, О. Понятие угрозы в области транспортной безопасности // О. Гиммельрейх // Законность и правопорядок. – 2016. – № 1. – С. 59 –64.
45. Колбасин Д. О конфискации транспортных средств при управлении ими в состоянии опьянения / Д. Колбасин, А. Чигилейчик // Законность и правопорядок. – 2016. – № 1. – С. 31 –36.