

виями восприятия (погодой, видимостью расстоянием, на котором свидетель воспринимает факт и т. д.) или обстоятельствами, относящимися к личности самого свидетеля (родом занятий воспринимающего, остротой зрения, вниманием, памятью и т. д.).

С нашей точки зрения правдивость свидетеля следует рассматривать как его субъективное отношение к воспринятой и затем сообщенной информации, его добросовестность. Достоверность же характеризуется соответствием сведений о фактах действительным обстоятельствам дела. Таким образом, свидетель может быть правдив, однако сведения, исходящие от него не будут соответствовать действительности. Очевидно, что в данной ситуации нет оснований для привлечения свидетеля к уголовной ответственности по ст. 401 УК Республики Беларусь [2].

Безусловно, в рамках уголовного судопроизводства у суда имеется гораздо больше возможностей по более тщательному изучению личности свидетеля (его образ жизни, увлечения, факты, характеризующие свидетеля как члена общества по месту жительства, на работе, данные о состоянии здоровья, о характере свидетеля, наличие судимости и т.п.). Однако это не снимает с судьи, рассматривающего гражданское дело, обязанности тщательно, всесторонне, полно и объективно проверить и оценить полученные сведения о фактах (ст. ст. 240, 241 ГПК Республики Беларусь) [3].

**Заключение.** Таким образом, оценка свидетельского показания – это исследование всего процесса его формирования, совокупности всех связей сообщаемого свидетелем факта, то есть исследование как обстановки, в которой происходило восприятие, так особенностей личности (психики) свидетеля. И с целью вынесения законного и обоснованного решения суд должен проследить весь процесс формирования свидетельского показания, выявить пороки в этом процессе, и, с учетом всего этого, правильно оценить данное средство доказывания.

1. Рубинштейн, С.А. Основы общей психологии. М., 1940. С.198.
2. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З (Закон Республики Беларусь от 18 июля 2017 г. № 53-З) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
3. Гражданский процессуальный кодекс Республики Беларусь от 11 января 1999 г. № 238-З (в ред. Закона Республики Беларусь от 9 января 2017 г. № 19-З) // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.

## РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*С.А. Наумов*

*Витебск, УО ФПБ ВФ «Международный университет «МИТСО»»*

Современный транспортный комплекс Беларуси – важнейшая отрасль народного хозяйства, связывающая воедино все сферы. В результате развития межгосударственных экономических отношений нашей страны возрастают объемы международных грузоперевозок, которые в последнее десятилетие успешно конкурирует с другими видами. Их преимущество особенно проявляется при доставке небольших партий грузов, когда товар непосредственно поставляется от продавца к покупателю. Развитая сеть автомобильных дорог и магистралей в нашей стране способствует развитию данного способа доставки грузов [5].

Цель – анализ структуры грузоперевозок в республике Беларусь.

**Материал и методы.** При написании статьи проанализированы документы, регламентирующие осуществление перевозок в республике, а также статистические материалы по данному вопросу. Нами использовались методы анализа, синтеза и сравнения.

**Результаты и их обсуждение.** В настоящее время в сфере транспортной деятельности республики функционирует более 13 тыс. организаций различных форм собственности и свыше 17 тыс. индивидуальных предпринимателей, работает 6,2% общей численности занятых в экономике страны. Согласно данным Национального статистического комитета по итогам 2016 г. грузооборот автомобильного транспорта составил 25239 млн.т-км, объем перевозок грузов с учетом индивидуальных предпринимателей – 162579 тыс.т. Эти показатели являются максимальными годовыми показателями за пять минувших лет. В 2016 г. экспорт услуг международного грузового автотранспорта Беларуси составил 902,6 млн. долларов США. За прошедшие четыре года присутствие белорусских международных автоперевозчиков в ряде стран Цен-

тральной Азии, Кавказа, региона Юго–Восточной Европы возросло в три раза. Доля белорусских автоперевозчиков в объемах вывоза экспортной продукции составила по итогам 2016 г. 56,4%. При импорте в республику объемы грузов, перевезенные национальными транспортными компаниями, составляют 54,1%. За минувшие пять лет дважды преодолен рубеж в один миллиард долларов США экспортной выручки, что больше чем по любому другому виду экспортимых услуг в Республике Беларусь [3]. Согласно данным Аналитического бюро «Евростатик» за 9 месяцев 2017г. импортные грузоперевозки на автомобильном транспорте из ЕС в Республику Беларусь увеличились на 4,28%, в то же время, экспортные грузоперевозки из Республики Беларусь в страны ЕС увеличились на 16,8% по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. Наибольший удельный вес в структуре импортных грузоперевозок автомобильным транспортом из ЕС в Республику Беларусь занимают грузоперевозки из Польши, Литвы и Германии [1]. Приведенные статистические данные свидетельствуют о важной роли международных автомобильных грузоперевозок в транспортной системе страны. Для регулирования международных автомобильных перевозок применяются международные транспортные соглашения и конвенции, такие как Конвенция о дорожном движении 1968 г. (вступила в силу с 1977 г.), Европейское соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожном движении, Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДПОГ) 1957 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (международной дорожной перевозки) 1959 г. (действует в редакции 1975 г.) (далее – Конвенция МДП) [2]. Последняя из перечисленных конвенций имеет особое значение, поскольку с ней связаны коренные изменения в практике организации международных автомобильных перевозок. Конвенция ввела при перевозках использование книжек МДП. Она применяется к оформлению в государстве отправления и служит документом контроля в государствах отправления, транзита и назначения. Книжка МДП помимо того, что является документом, обеспечивающим уплату таможенных платежей, еще и выступает в качестве транзитной декларации в отношении товаров, следуемых по процедуре таможенного транзита. Выдачу бланков книжек МДП производят объединения перевозчиков, создаваемые в государствах-участниках Конвенции. Каждое национальное гарантийное объединение (в Республике Беларусь - Ассоциация "БАМАП") гарантирует уплату всех таможенных пошлин и налогов, которые подлежат уплате, при обнаружении какого-либо нарушения операции МДП на территории этой страны, но не более установленной в настоящее время гарантийной суммы. Целью системы МДП, как и любой гарантийной системы, является облегчение в максимально возможной степени международной перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, обеспечение необходимой надежности таможенного контроля и соответствующей гарантии [3]. В настоящее время Конвенция МДП применяется на территории 57 стран, ее договаривающимися сторонами являются 68 государств. О привлекательности системы говорит и тот факт, что в ближайшей перспективе присоединиться к ней планируют 25 стран. О возможностях Конвенции МДП может говорить присоединение Китая. В 2016 году белорусскими международными автоперевозчиками было выполнено почти 380 тыс. доставок грузов, из них каждая пятая осуществлена по процедуре МДП. При этом было задействовано в среднем 9119 транспортных средств – порядка 58% от общего количества автопарка. В настоящее время перевозки с использованием МДП выполняют более 980 национальных транспортных компаний [4]. Демократичность, надежность, безопасность, стабильность - вот те главные слагаемые, которые способствуют расширению географии применения системы МДП. В настоящее время транспортное хозяйство страны функционирует в соответствии с Государственной Программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 – 2020 гг., которая направлена на удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах. В числе основных задач – обновление подвижного состава, повышение скорости доставки грузов, улучшение инвестиционной привлекательности, формирование сети транспортно-логистических центров, рост эффективности функционирования транспортного комплекса. В соответствии с Государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог до 2019 г. планируется реконструировать и построить около 1158 км республиканских автомобильных дорог и 2213 погонных метров мостов и путепроводов, что позволит повысить безопасность, качество и доступность транспортных услуг.

**Закключение.** Решению поставленных задач способствует также уникальное географическое положение Республики Беларусь. Через территорию страны проходят важнейшие торговые пути, соединяющие Европу с Россией, странами СНГ и Китаем, что позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы и Азии.

1. Авто, динамика импорта/экспорта в Республике Беларусь, страны ЕС // Eurostat, обработка данных - Аналитическое бюро «Eurostatistica»[Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://ec.europa.eu/eurostat>. - Дата доступа. 05.10.2018.
2. Барышев, В. А. Международное частное право : учеб. пособие для студентов учреждений высш. образования по спец. "Правоведение", "Экономическое право", "Политология" / В. А. Барышев. - 2-е изд. - Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2016. - 296 с.
3. Транспорт и логистика Республики Беларусь : справочник / Ассоциация международных экспедиторов и логистики "БАМЭ"; сост. Е. А. Ильина [и др.]. - Минск: «БАМЭ-Экспедитор, 2017. - 90 с.
4. Шатсков, А.А. Особенности и перспективы системы МДП / А. А. Шатсков// Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр", Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. - Минск, 2018.
5. Шматов, И. И. Особенности правового регулирования договора перевозки грузов в Республике Беларусь / И. И. Шматов // Наука - образованию, производству, экономике : материалы XVI(63) Региональной научно-практической конференции преподавателей, научных сотрудников и аспирантов, Витебск, 16-17 марта 2011 г. : [сб. статей]. - Витебск, 2011. - Т. 1. - С. 360-362.

## ЭВТАНАЗИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

*С.А. Наумов*

*Витебск, УО ФПБ ВФ «Международный университет “МИТСО”»*

В Республике Беларусь существуют отдельные проблемы и спорные вопросы в области эвтанази. Данные проблемы включают в себя не только теоретические, но и практические аспекты. Так, ст. 24 действующей Конституции Республики Беларусь гарантирует каждому человеку право на жизнь. Защита права на жизнь тесно связана с рядом медицинских проблем, в частности с проблемой эвтанази.

Цель исследования – анализ проблемы эвтанази и ее решение в законодательстве Республики Беларусь.

**Материал и методы.** При написании статьи проанализировано белорусское законодательство в области защиты прав и свобод человека с помощью сравнительно-правовых методов и метода правовой аналогии.

**Результаты и их обсуждение.** По Уголовному кодексу Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. (далее – УК) убийство неизлечимого больного по его просьбе или с согласия для избавления его от физических страданий квалифицируется как умышленное убийство. В научной литературе на протяжении многих лет сложился подход, в соответствии с которым это посягательство также оценивают как простое убийство.

В литературе в качестве синонимов понятия «эвтаназия» используются термины: «убийство по просьбе потерпевшего» или «убийство по мотивам сострадания» [3, с. 161]. В более узком смысле эвтаназия - это противоправное виновное убийство неизлечимо больного из сострадания по его просьбе, совершенное врачом. Такое определение эвтанази дано в статье 31 Закона Республики Беларусь «О здравоохранении» от 18 июня 1993 г. В более широком аспекте эвтаназия – это противоправное виновное убийство неизлечимо больного по мотивам сострадания по его просьбе, совершенное любым человеком.

Правоммерно возникает вопрос, следует ли учесть имеющиеся предложения, а также законодательный опыт зарубежных стран и ввести в УК Республики Беларусь самостоятельный состав преступления, предусматривающий ответственность за убийство неизлечимого больного по его просьбе или с согласия? Представляется, что при принятии такого решения необходимо учитывать серьезные аргументы как против включения состава преступления, так за введение в УК такой уголовно-правовой нормы.

За и против такого решения имеются весомые аргументы. Введение в УК состава преступления, предусматривающего самостоятельную гораздо меньшую ответственность за убийство неизлечимого больного по его просьбе или с согласия, будет означать частичную легализацию эвтанази. А это, в свою очередь, повлечет подрыв целой системы религиозных и нравственных ценностей годами складывавшихся в нашем государстве [2, с. 602].

Так, православная церковь крайне отрицательно относится к эвтаназии. В Основах социальной концепции русской православной церкви говорится: «Церковь, оставаясь верной со-