

Научная статья
УДК 347.91/95
doi: 10.17223/22253513/56/12

Акты материального и процессуального законодательства как формы упорядочивания процессуальных норм белорусского транспортного права

Татьяна Адамовна Сигаева¹

¹ *Белорусский государственный экономический университет,
Минск, Республика Беларусь, 296405@tut.by*

Аннотация. Анализируются доктринальные идеи о причинах установления гражданских процессуальных правил в нормативных правовых актах с материально-правовым компонентом. Устанавливаются факторы, обуславливающие фиксацию процессуальных норм транспортного права о претензионной и судебной защите в актах материального законодательства. Определяется оптимальная форма специализации правового регулирования защиты прав по транспортным делам.

Ключевые слова: процессуальные нормы, гражданское процессуальное законодательство, транспортное законодательство, связи норм, структура нормы

Для цитирования: Сигаева Т.А. Акты материального и процессуального законодательства как формы упорядочивания процессуальных норм белорусского транспортного права // Вестник Томского государственного университета. Право. 2025. № 56. С. 142–150. doi: 10.17223/22253513/56/12

Original article
doi: 10.17223/22253513/56/12

Acts of substantive and procedural legislation as a form of streamlining the procedural norms of Belarusian transport law

Tatyana A. Sigaeva¹

¹ *Belarusian State Economic University, Minsk, Belarus, 296405@tut.by*

Abstract. The article focuses on determination of optimal legal forms of establishment of transport the law procedural norms on judicial and related protection of rights. It is noted that current procedural regulations of transport law are both in the acts of substantive and procedural legislation. Doctrinal ideas about reasons for registering the civil procedural rules in the normative legal acts with substantive component are analyzed. Factors causing registration of transport law procedural rules in substantive legislation acts in control state are defined.

It is determined that since the pre-revolutionary period the transport law has developed both in forms of substantive and procedural law. The author agrees with the opinion of scientists that the reason of the civil procedural norms pertaining to substantive legal acts is their inseparable connection with the substantive legislation. It is suggested that logical connections between the norms that cannot be comprehended apart from each other should be determined by the contact norms. As the reason for transport law

procedural regulations pertaining to acts with substantive law component, the author determines the connections between elements of procedural norms with mixed composition. They are characterized by the hypothesis pertaining to the field of substantive law, and the qualifying element - disposition - to the field of procedural law. Logical connections between substantive and procedural norms of transport law, as well as elements of norms with mixed composition in conjunction with norm-making technique requirements assurance determine optimality of establishment of procedural rules of transport law in acts with substantive component. In some cases the only reason for their being registered in these legal forms is norm-making technique requirements assurance.

It is argued that introduction into codified civil procedural legislation of the norms on transportation cases consideration procedure in their control state or with minor reworking is not expedient. Transposition is not excluded when the norms are qualitatively reworked, in cases of unification of rules governing judicial and related protection of rights on certain types of transport, where it is possible, development of rules with civil procedural structure that establish the order of civil legislation for transport cases, if needed.

Keywords: procedural norms, civil procedure legislation, transport legislation, connections between the norms, structure of norm

For citation: Sigaeva, T.A. (2025) Acts of substantive and procedural legislation as a form of streamlining the procedural norms of Belarusian transport law. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo – Tomsk State University Journal of Law*. 56. pp. 142–150. (In Russian). doi: 10.17223/22253513/56/12

В состав транспортного права входят процессуальные нормы, направленные на регламентацию претензионного порядка и судебной защиты транспортных прав. Одним из ключевых вопросов упорядочивания норм права является определение правовых форм, в которых целесообразна фиксация данных правил. На сегодняшний день нормы, регулирующие процедуры защиты транспортных прав, находятся в Кодексе гражданского судопроизводства Республики Беларусь [1] (далее – КГС), а также преимущественно в транспортном законодательстве. Для его решения представляется необходимым выявить причины нахождения процессуальных норм в материально-правовых актах и условия, при которых допустимо упорядочивание правил в форме кодифицированного процессуального акта.

В качестве факторов, обуславливающих нахождение процессуальных норм в актах материального права, Н.А. Чечина отмечает: 1) формирование гражданских процессуальных предписаний в лоне гражданского материального права, сопровождающееся взаимосвязями материальных и процессуальных норм и породившее традицию законодателя совместно с материально-правовыми устанавливать процессуальные правила; 2) длительное непризнание гражданского процессуального права в качестве самостоятельной отрасли права и, как следствие, отсутствие необходимости в систематизации гражданских процессуальных норм; 3) отсутствие критерия, по которому процессуальные нормы следует отличать от материально-правовых и процедурных [2. С. 30]. При этом к условиям допустимости фиксации гражданских процессуальных норм в актах материального законодательства Н.А. Чечина относит: 1) неразрывную связь гражданских процессуальных и

материально-правовых предписаний по содержанию; 2) связь между самостоятельными правилами по содержанию, предполагающую облегчение их усвояемости и применимости [2. С. 32]. Н.М. Кострова в качестве одной из причин соединения в нормативном правовом акте материальных и процессуальных норм также указывает на неразрывную связь между данными предписаниями [3. С. 15].

Анализируя факторы нахождения процессуальных норм в актах с преобладающим материально-правовым компонентом, следует согласиться с историческими предпосылками, оказавшими влияние на современное состояние транспортного и гражданского процессуального законодательства.

Общий устав российских железных дорог 1885 г. содержал правила предъявления претензий и исков, подсудности требований грузовладельцев и пассажиров к перевозчику, особенности признания железнодорожного общества несостоятельным [4. С. 67–70]. В послереволюционный период специальные процессуальные нормы о защите транспортных прав также устанавливались в актах законодательства с материально-правовым компонентом. В частности, п. 58 Устава железных дорог Союза ССР, утвержденного постановлением Совета Народных Комиссаров от 24 мая 1927 г. [5], определял накладную и ее дубликат в качестве доказательства взаимных прав и обязанностей сторон, участвующих в договоре перевозки; п. 117–118 – лиц, уполномоченных на предъявление претензий и исков к железной дороге, и обязанных на них отвечать; п. 119 – об обязательности соблюдения претензионного порядка урегулирования споров и исключительной подсудности исков к железной дороге и др. Пункт 4 Положения о морской перевозке, утвержденного постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР и Совета Народных Комиссаров СССР от 28 мая 1926 г. [6], предусматривал подтверждение договора морской перевозки грузов чертепартией и коносаментом, а при их отсутствии – исключительно письменными доказательствами; п. 51 определял право фрахтователя или получателя груза доказывать факты несохранности груза, принятого в поврежденном виде или с заметными по наружному виду недостатками упаковки или без числа, меры или веса, хотя груз данного рода по своему свойству мог быть сосчитан, измерен или взвешен, вследствие действий или упущений фрахтовщика или его служащих; п. 54 устанавливал билет в качестве доказательства подтверждения договора морской перевозки пассажира. В советском транспортном законодательстве содержались и другие процессуальные нормы.

В то же время предписания о защите транспортных прав содержались в процессуальных разделах смешанных актов или процессуальных актах. Так, ст. 22 раздела 4-го о судьях и судах Статута Великого Княжества Литовского 1566 г. предусматривала в качестве одного из дел, подлежащих немедленному рассмотрению, иски к лицам, которые перегородили судоходные реки [7. С. 288]. Статьи 34, 213¹ Устава гражданского судопроизводства 1864 г. устанавливали исключительную подсудность исков железной дороги к владельцам земель вдоль железнодорожных путей об уничтожении или перенесении сооружений, складов, раскопок и расщепов по месту нахождения имущества, подлежащего уничтожению или перенесению [8. С. 9, 54].

С принятием Гражданского процессуального кодекса Белорусской ССР 1964 г. [9] в ст. 25 появились правила о подведомственности дел, возникающих из договоров перевозки грузов в прямом международном железнодорожном и воздушном сообщении между организациями и органами транспорта, судам; в ст. 117 – предписания об исключительной подсудности исков к перевозчику, возникающих из договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, по месту нахождения транспортной организации, к которой была предъявлена претензия.

Особенностью процессуального регулирования защиты прав по транспортным делам является тот факт, что оно развивалось в правовых формах как материального, так и процессуального законодательства. С точки зрения численности специальных процессуальных норм, выдержанности регулирования – с превалированием в материальном законодательстве.

Как следует из приведенных выше идей о причинах нахождения гражданских процессуальных норм в актах с материально-правовым компонентом, ученые единодушны в том, что их наличие в источниках материального права обусловлено неразрывной связью с материально-правовыми предписаниями. Н.А. Чечина такую зависимость толкует как невозможность понять материальную и процессуальную нормы в отрыве друг от друга [2. С. 32]. Данная трактовка представляется необходимой, поскольку между многими нормами КГС и законодательства с материально-правовым компонентом также присутствуют связи, которые являются по сути неразрывными. Так, КГС заимствует материально-правовую терминологию – налоги, сборы (пошлины), дееспособность, выморочное наследство и др. Однако такие нормы доступны для понимания несмотря на то, что содержатся в разных актах законодательства. В связи с данными обстоятельствами, логические связи между нормами, которые невозможно понять в отрыве друг от друга, более приемлемым нам представляется детерминировать как контактные. Логические связи между нормами, которые можно понять в отрыве друг от друга, – дистанционными. Проведенный анализ транспортного законодательства позволяет прийти к выводам о том, что незначительное количество материальных норм права находится в контактных связях с процессуальными нормами. Такое положение представляется закономерным, так как одним из признаков правовой нормы является ее формальная определенность [10. С. 259], в силу которой она выступает в виде самостоятельного конкретного и доступного для понимания правила поведения. Контактные связи в транспортном праве присутствуют между предписаниями, одно из которых дополняет другое по смыслу посредством имплицитной или эксплицитной отсылок одной нормы к другой. Внешне месторасположение данных норм в нормативном правовом акте, как правило, но не обязательно, ограничено определенной структурной единицей (статьей, абзацем и др.) или близлежащими структурными единицами. Одна из контактных норм может быть сформулирована в виде отсылочного или бланкетного предписания. Так, ч. 3 ст. 153 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь [11] (далее – КВВТ) предусматривает возможность увеличения специальной компенсации в судебном порядке. Само понятие специальной

компенсации следует из ч. 2 этой же статьи. Без него затруднительно определить, о какой компенсации идет речь, так как законодательство предусматривает значительное количество компенсаций, являющихся специальными по своему назначению. Здесь присутствует имплицитная отсылка. Часть 2 ст. 298 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь [12] (далее – КТМ) также предусматривает возможность увеличения специальной компенсации в судебном или третейском порядке, но уже с учетом критериев, предусмотренных ч. 1 ст. 297 КТМ (спасенной стоимости судна и пр.). Здесь присутствует эксплицитная отсылка к норме ч. 1 ст. 297 КТМ.

В подавляющем большинстве случаев между материальными и процессуальными нормами в транспортном праве присутствуют дискурсивные дистанционные связи, в основе которых усматривается стремление законодателя обеспечить полноту регулирования соответствующих общественных отношений, нередко – в их последовательном развитии (в частности, гл. 9 КВВТ, регламентирующая последовательность совершения перевозочных операций, содержит в ч. 2 ст. 69 норму о допустимости доказательств: заключение договора перевозки груза внутренним водным транспортом подтверждается составлением коносамента). При этом транспортные материальные и процессуальные нормы могут быть поняты в отрыве друг от друга.

Некоторые из предписаний, которые находятся в контактных связях в законодательстве в контрольном состоянии, при систематизации в соответствующей форме могут быть изложены в отрыве друг от друга. Исключение составляют случаи, когда для обеспечения краткости нормы и компактности нормативного правового акта посредством использования эксплицитных или имплицитных отсылок сохранение таких связей целесообразно.

С нашей точки зрения, более веским фактором, обуславливающим нахождение процессуальных предписаний в актах с материально-правовым компонентом, являются не логические связи между процессуальными и материальными нормами, будь они контактными или дистанционными, а дискурсивные связи между элементами специальных процессуальных норм смешанного состава. В отличие от незначительного количества контактирующих норм специальные процессуальные предписания с гетерогенной структурой в транспортном праве присутствуют в весьма внушительном количестве. Для них характерно нахождение гипотезы в области материального права, а квалифицирующего элемента – диспозиции – в сфере процессуального права (ч. 1–4 ст. 307, ст. 309 КТМ и др.). Иногда сама диспозиция таких норм имеет смешанный характер (к примеру, ч. 3 ст. 64 КВВТ, ч. 10 ст. 75 КВВТ). Установление специальных процессуальных норм смешанного состава совместно с материальными нормами в транспортном нормативном правовом акте соответствует практически всем требованиям нормотворческой техники – краткости изложения предписаний, полноте регулирования соответствующих общественных отношений, ясности и доступности для понимания специальных процессуальных предписаний, единству терминологии в законодательстве, единообразию и однозначности терминологии нормативного правового акта, его логическому построению (ст. 28 Закона Республики Беларусь от 17 июля 2018 г. № 130-З «О нормативных правовых актах» [13]).

В КГС также имеются нормы со смешанной структурой. Они присутствуют как разрозненно (ч. 3 ст. 149, п. 3 ч. 1 ст. 241 и др.), так и объединены с процессуальными правилами в подразделы, главы, параграфы, устанавливающие особенности рассмотрения отдельных дел (их категорий). Вместе с тем усматривается стремление законодателя к установлению в КГС норм с процессуальной структурой. Введение норм о защите транспортных прав в КГС представляется логичным, если их в своем процессуальном составе будет не менее, чем норм со смешанным составом, что в текущем состоянии транспортного законодательства нами не обнаружено.

Оценивая приемлемость форм закрепления специализированных процессуальных норм, Н.М. Кострова отмечает, что чисто процессуальное законодательство, отражающее высокий уровень своего развития, предпочтительнее. К недостаткам законодательных форм с материально-правовым компонентом ученый относит отсутствие общих процессуальных норм, повышающих уровень правового регулирования, наличие коллизий и рассогласованность процессуальных предписаний [14. С. 65]. Исследуя пути систематизации законодательства о судебной защите семейных прав, Н.М. Кострова пришла к выводу о целесообразности включения раздела «Производство по семейным делам» в гражданский процессуальный кодифицированный акт [3. С. 23, 26].

С учетом действия Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах», состояния правового регулирования защиты по транспортным делам экстраполиция идеи о включении семейных процессуальных норм в гражданский процессуальный кодекс на установление транспортных процессуальных предписаний в КГС видится нам на данном этапе преждевременной. Наличие в кодифицированном гражданском процессуальном акте общих положений не означает, что они не воздействуют на процессуальные нормы, находящиеся в актах с преобладающим материально-правовым компонентом. Последние дифференцируют гражданское судопроизводство, составляя его неотъемлемую часть применительно к рассмотрению и разрешению отдельных категорий дел, и в силу ст. 2–3 КГС входят в систему законодательства о гражданском судопроизводстве с присущей ей иерархией. Правовая неопределенность в законодательстве – частый феномен, обусловленный субъективными факторами в правотворческой деятельности, а также отставанием развития законодательства за общественными отношениями. Синхронизация общего и специального процессуального регулирования достигается за счет установления приоритета КГС перед иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы гражданского процессуального права, в силу ч. 5 ст. 23 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах».

Оформление правового регулирования процедур защиты транспортных прав в текущем состоянии в актах с материально-правовым компонентом помимо исторических предпосылок, логических связей между материальными и процессуальными нормами, а также элементами норм со смешанным составом имеет свои специфические причины в сфере нормотворческой техники.

Во-первых, КГС при регламентации производств по отдельным категориям дел выдерживает усеченный алгоритм процессуальных действий, например: подача заявления, его рассмотрение и решение суда по делу, изменяя и дополняя его в зависимости от специфики дела. Транспортное законодательство в основном не содержит норм, которые регламентировали бы последовательность совершения процессуальных действий при рассмотрении транспортных дел судом. Правовое регулирование судебной защиты транспортных прав сводится к установлению преимущественно отдельных особенностей гражданского судопроизводства и не соответствует в достаточной степени логике построения КГС.

Во-вторых, обособленная и значимая по объему группа специальных процессуальных норм транспортного права, регулирующих порядок предъявления претензий и исков, слита, чем обеспечивается одно из требований нормотворческой техники – краткость законодательства (абз. 3 ч. 1 ст. 28 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах»). Разъединение данных норм и перенесение предписаний о возбуждении судопроизводства в КГС с оставлением правил о претензионном порядке в транспортном законодательстве повлечет увеличение нормативного массива. Перенесение всех предписаний о порядке предъявления претензий и исков в КГС вызовет алогизм в изложении его положений в виду того обстоятельства, что КГС в отличие от Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь не предусматривает общие правила претензионного порядка урегулирования споров.

В связи с вышеперечисленными факторами введение норм в КГС о гражданском судопроизводстве по транспортным делам в его текущем состоянии или с незначительной переработкой норм представляется на сегодняшний день нецелесообразным. Транспозиция может быть допустима при качественной переработке норм, унификации процессуальных правил, регулирующих защиту транспортных прав и законных интересов на отдельных видах транспорта, где она возможна, разработке правил с гражданской процессуальной структурой, направленных на установление особенностей гражданского судопроизводства по транспортным делам при выявлении в них необходимости.

Список источников

1. Кодекс гражданского судопроизводства Республики Беларусь. 11 марта 2024 г. № 359-З : принят Палатой представителей 31 янв. 2024 г. : одобрен Советом Респ. 19 фев. 2024 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2025.
2. Чечина Н.А. Система гражданского процессуального права и систематизация законодательства // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 1984. № 2. С. 27–35.
3. Кострова Н.М. Судебная защита семейных прав : учеб. пособие / под ред. Н.М. Костровой. М. : Городец, 2008. 239 с.
4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. М. : Статут, 2003. Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 910 с.
5. Устав железных дорог Союза ССР : постановление Совета Народ. Комиссаров, 24 мая 1927 г. // СПС «КонсультантПлюс». Минск, 2025.

6. Положение о морской перевозке : постановление Центрального Исполнит. Комитета СССР, Совета Народ. Комиссаров СССР, 28 мая 1926 г. // СПС «КонсультантПлюс». Минск, 2025.
7. Доўнар Т.І., Сатолін У.М., Юхо Я.А. Статут Вялікага княства Літоўскага 1566. М. : Тэсей, 2003. 352 с.
8. Устав гражданского судопроизводства. Петроград : Государ. типография, 1914. 447 с.
9. Грамадзянскі працэсуальны кодекс Беларускай ССР : утв. Верхов. Советом Белорус. ССР 11 июня 1964 г. // Нац. библиотека Беларуси. URL: <https://vcpil.nlb.by/static/pdf/kodexy-BSSR/ba141135.pdf> (дата обращения: 14.01.2025).
10. Вишневский А.Ф., Горбаток Н.А., Кучинский В.А. Общая теория государства и права. Минск : Амалфея, 2004. 688 с.
11. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь: 24 июня 2002 г. № 118-З : принят Палатой представителей 29 мая 2002 г. : одобрен Советом Респ. 6 июня 2002 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2018 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2025.
12. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь: 15 нояб. 1999 г. № 321-З : принят Палатой представителей 13 окт. 1999 г. : одобрен Советом Респ. 28 окт. 1999 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2023 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2025.
13. О нормативных правовых актах : Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2018 г. № 130-З : в ред. от 28.06.2024 г. № 15-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2025.
14. Кострова Н.М. Теория и практика взаимодействия гражданского процессуального и семейного права. Ростов н/Д : Изд-во Ростов. ун-та, 1988. 144 с.

References

1. Belarus. (2025) *Kodeks graždanskogo sudoproizvodstva Respubliki Belarus'. 11 marta 2024 g. № 359-Z: prinyat Palatoy predstaviteley 31 yanv. 2024 g.: odobren Sovetom Resp. 19 fev. 2024 g.* [Code of Civil Procedure of the Republic of Belarus. No. 359-Z of March 11, 2024: adopted by the House of Representatives on January 31, 2024: approved by the Council of the Republic on February 19, 2024]. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / National Center of Legal Information of the Republic of Belarus. Minsk.
2. Chechina, N.A. (1984) *Sistema graždanskogo protsessual'nogo prava i sistematizatsiya zakonodatel'stva* [System of civil procedural law and systematization of legislation]. *Izvestiya vyssh. ucheb. zavedeniy. Pravovedenie*. 2. pp. 27–35.
3. Kostrova, N.M. (2008) *Sudebnaya zashchita semeynykh prav* [Judicial Protection of Family Rights]. Moscow: Gorodets, 2008. 239 s.
4. Braginskiy, M.I. & Vitryanskiy, V.V. (2003) *Dogovornoe parvo* [Contract Law]. Vol. 4. Moscow: Statut.
5. USSR. (2025) *Ustav zheleznykh dorog Soyuzo SSR: postanovlenie Soveta Narod. Komissarov, 24 maya 1927 g.* [Charter of the Railways of the USSR: Decree of the Council of People's Commissars, May 24, 1927]. [Online] Available from: SPS Konsul'tantPlyus.
6. Central Executive Committee of the USSR, Council of People's Commissars of the USSR. (1926) *Polozhenie o morskoy perezovke: postanovlenie Tsentral'nogo Ispolnit. Komiteta SSSR, Soveta Narod. Komissarov SSSR, 28 maya 1926 g.* [Regulations on Maritime Transportation: Decree of the Central Executive Committee of the USSR, Council of People's Commissars of the USSR, May 28, 1926]. [Online] Available from: SPS Konsul'tantPlyus.
7. Doўnar, T.І., Satolin, U.М. & Yukho, Ya.А. (2003) *Statut Vyalikaga knyastva Litoўskaga 1566* [Statute of the Grand Duchy of Lithuania 1566]. Moscow: Tesey.
8. Russia. (1914) *Ustav graždanskogo sudoproizvodstva* [Code of Civil Procedure]. Petrograd: Gosudar. Tipografiya.

9. Byelorussian SSR. (1964) *Gramadzyanski pratsesual'ny kodeks Belarusskoy SSR: utv. Verkhov. Sovetom Belorus. SSR 11 iyunya 1964 g.* [Civil Procedure Code of the Byelorussian SSR: approved by the Supreme Soviet of the Byelorussian SSR on June 11, 1964]. [Online] Available from: <https://vcpi.nlb.by/static/pdf/kodexy-BSSR/ba141135.pdf> (Accessed: 14th January 2025).

10. Vishnevskiy, A.F., Gorbatok, N.A. & Kuchinskiy, V.A. (2004) *Obshchaya teoriya gosudarstva i prava* [General Theory of State and Law]. Minsk: Amalfeya.

11. Belarus. (2025) *Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Respubliki Belarus': 24 iyunya 2002 g. № 118-Z: prinyat Palatoy predstaviteley 29 maya 2002 g.: odobren Sovetom Resp. 6 iyunya 2002 g.: v red. Zakona Resp. Belarus' ot 17.07.2018 g.* [Inland Water Transport Code of the Republic of Belarus: No. 118-Z of June 24, 2002: adopted by the House of Representatives on May 29, 2002: approved by the Council of the Republic on June 6, 2002: as amended by the Law of the Republic of Belarus of July 17, 2018]. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / National Center of Legal Information of the Republic of Belarus. Minsk.

12. Belarus. (2025) *Kodeks torgovogo moreplavaniya Respubliki Belarus': 15 noyab. 1999 g. № 321-Z: prinyat Palatoy predstaviteley 13 okt. 1999 g.: odobren Sovetom Resp. 28 okt. 1999 g.: v red. Zakona Resp. Belarus' ot 17.07.2023 g.* [Merchant Shipping Code of the Republic of Belarus: No. 321-Z of November 15, 1999: adopted by the House of Representatives on October 13, 1999: approved by the Council of the Republic on October 28, 1999: as amended by the Law of the Republic of Belarus of July 17, 2023]. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / National Center of Legal Information of the Republic of Belarus. Minsk.

13. Belarus. (2025) *O normativnykh pravovykh aktakh: Zakon Resp. Belarus', 17 iyulya 2018 g. № 130-Z: v red. ot 28.06.2024 g. № 15-Z* [On Regulatory Legal Acts: Law of the Republic of Belarus No. 130-Z of July 17, 2018: as amended on June 28, 2024 No. 15-Z]. ETALON. Legislation of the Republic of Belarus / National Center of Legal Information of the Republic of Belarus. Minsk.

14. Kostrova, N.M. (1988) *Teoriya i praktika vzaimodeystviya grazhdanskogo protsessual'nogo i semeynogo prava* [Theory and Practice of Interaction Between Civil Procedure and Family Law]. Rostov-on-Don: Rostov-on-Don University.

Информация об авторе:

Сигаева Т.А. – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин Белорусского государственного экономического университета (Минск, Республика Беларусь). E-mail: 296405@tut.by

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

Sigaeva T.A., Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplines of the Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus). E-mail: 296405@tut.by

The author declares no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 28.01.2025;
одобрена после рецензирования 21.04.2025; принята к публикации 26.06.2025.*

*The article was submitted 28.01.2025;
approved after reviewing 21.04.2025; accepted for publication 26.06.2025.*