

ідэалагічныя ўстаноўкі, нормы і правілы камуністычнай дыктатуры, якая пад шылдай адміністрацыйна-каманднай сістэмы дажыла да пачатку 90-х гг.

Такім чынам, у пачатку 30-х гг. этатысцкае праваразуме атрымала афіцыйную падтрымку ў СССР. Націск зверху на юрыдычную навуку ўзрастаў, яна павінна была падвесці тэарэтычны падмурак пад сталінскі рэжым палітычнага насілля, які к гэтаму часу ўсталяваўся ў краіне. Менавіта ў разглядаемы перыяд А.Я. Вышинскі са сваімі памагатымі зацвердзіў дагматычную тэорыю права, прыстасаваную да патрэбнасцей адміністрацыйна-каманднага кіраўніцтва краінай. Новая «філасофія права» зводзіла ўсё прававое да прадпісанняў і загадаў зверху, бачыла ў праве перш за ўсё інструмент устанавлення палітычнай сілы дзяржаўнага апарату, сродак дзяржаўнага прымусу.

З лібералізацыяй грамадскага жыцця звязаны імкненні пахіснуць панаванне праваразуме, якое зводзіла права да сукупнасці ўстаноўленых дзяржавай норм. Але ж спробы некаторых даследчыкаў асудзіць нарматывізм у праве не маглі быць паспяховымі, таму што права, як бы мы яго ні разглядалі, заўсёды нарматыўнае.

Характарыстыка права пры савецкім палітыка-прававым рэжыме не можа быць зведзена да характарыстыкі толькі тэкстаў нарматыўных прававых актаў, яна павінна ўлічваць і рэальную практыку іх прымянення. Гісторыя наглядна сведчыць аб тым, што органы правапрымянення груба парушалі не толькі агульнапрызнаныя ў свеце асноватворныя інстытуты і прынцыпы права, перш за ўсё крымінальнага, але і асабістае заканадаўства, выданае ў гады савецкай улады.

1. Венгеров, А.Б. Теория государства и права : учеб. для юрид. вузов / А.Б. Венгеров. 3-е изд. М., 1999.
2. Вышинский, А.Я. Вопросы теории государства и права / А.Я. Вышинский. М., 1949.
3. Вышинский, А.Я. Основные задачи науки советского социалистического права / А.Я. Вышинский // Основные задачи советского социалистического права. Материалы первого совещания научных работников права, 16–19 июня 1938 г. М., 1938.
4. Гойман, В.И. Действие права (методологический анализ) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / В.И. Гойман. М., 1992.
5. Гойхбарг, А.Г. Несколько замечаний о праве / А.Г. Гойхбарг // Совет. право. 1924. № 1.
6. Гринберг, М.С. Пределы принуждения (уголовно-правовой аспект) / М.С. Гринберг // Государство и право. 1994. № 4.
7. Кудрявцев, В.Н. Политическая юстиция в СССР. / В.Н. Кудрявцев, А. Трусов. М., 2000.
8. Курицын, В.М. История государства и права России. 1929–1940 / В.М. Курицын. М., 1998.
9. Лазарев, В.В. Применение советского права / В.В. Лазарев. Казань, 1972.
10. Нерсесянц, В.С. Философия права : учеб. для вузов / В.С. Нерсесянц. М., 2001.
11. Пашуканис, Е.Б. Несколько замечаний о праве / Е.Б. Пашуканис // Совет. право. 1924. № 1.
12. Рейснер, М.А. Право. Наше право. Чужое право. Общее право / М.А. Рейснер. Л., 1925.
13. Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924–1951. М., 1952.
14. Собрание узаконений РСФСР. 1919. № 66. Ст. 590.
15. Соломон, П. Советская юстиция при Сталине : пер. с англ. / П. Соломон. М., 1998.
16. Стучка, П.И. Постановка нашей работы : (Проект тезисов платформы) / П.И. Стучка // Совет. государство и революция права. 1930. № 11–12.
17. Теория государства и права / под ред. Г.Н. Манова. М., 1996.
18. Тилле, А. Право абсурда. Социалистическое феодальное право / А. Тилле. М., 1992.
19. Энциклопедия государства и права. М., 1925–1926. Т. 2.

Дата поступления в редакцию: 06.02.13

A.F. Vishnevsky, doctor of historical sciences, professor of law, professor of the chair of the theory and the history of state and law of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus

OFFICIAL OF LAW AND ITS IMPACT ON LAW ENFORCEMENT IN THE USSR

Keywords: of law, law enforcement, the Soviet state and the right of the theoretical debate about the law, a special meeting of the NKVD, the politico-legal regime.

The role of the conference concerning the science of the Soviet state and the law held by the Institute of law of the Academy of Sciences of the USSR on July, 16–19th, 1938, in the history of the research of the official understanding of law is analyzed. The influence of the developed definition of the concept of law and corresponded understanding of law concerning the law enforcement activity in the USSR is shown.

УДК 347.51

А.В. Войтюль, ад'юнкт заочной формы обучения научно-педагогического факультета Академии МВД Республики Беларусь, преподаватель кафедры гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь

О СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛАХ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА

Ключевые слова: автомобильный транспорт, договор перевозки груза, перевозчик, обязательство, гражданско-правовая ответственность.

Рассматриваются специальные правила договорной гражданско-правовой ответственности за неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательств по автомобильной перевозке груза. Акцентировано внимание на особенностях данного вида имущественной ответственности. На основе анализа положений национального законодательства Республики Беларусь и норм международного частного права обосновывается необходимость совершенствования правовой регламентации возможных случаев ответственности перевозчика при осуществлении международных автомобильных грузоперевозок.

Ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение принятых на себя обязательств по осуществлению автомобильных перевозок грузов является договорной гражданско-правовой ответственностью и подлежит применению в соответствии с ее общими правилами¹. Однако перевозка в целом и автомобильная перевозка груза в частности характеризуются рядом существенных особенностей по сравнению с иными видами договорных отношений, что влечет потребность в наличии специальных правил ответственности за нарушение обязательств по перевозке. Данный тезис в полной мере находит свое подтверждение при изучении положений действующего гражданского законодательства. Так, специальные правила договорной гражданско-правовой ответственности сторон при осуществлении перевозки изложены в ст. 747–750 гл. 40 «Перевозка» Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК). В то же время указанные специальные правила приобретают общий характер по отношению к правилам об ответственности участников перевозки груза автомобильным транспортом. Основанием тому служит норма, содержащаяся в ч. 2 п. 2 ст. 738 ГК: «Правила настоящей главы применяются к перевозкам постольку, поскольку иное не предусмотрено законодательными актами». В данном случае уместно подчеркнуть тот факт, что законодательными актами предусмотрены особые правила ответственности для всех видов перевозок, в том числе автомобильных. Причем на указанную специфику неоднократно обращалось внимание в юридической литературе [8, с. 72; 5, с. 60]. В частности, за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по внутриреспубликанской автомобильной перевозке груза стороны несут ответственность, установленную ст. 50–52, 55, 56 закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее – Закон) и гл. 45 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 (далее – Правила). При выполнении международных автомобильных перевозок грузов, подпадающих под действие Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. (далее – Конвенция КДПГ), ответственность сторон регулируется гл. IV Конвенции КДПГ и гл. 46 Правил. При выполнении иных международных автомобильных перевозок грузов стороны несут ответственность, установленную гл. 46 Правил. Помимо перечисленных нормативных правовых актов ответственность может быть установлена соглашением сторон, однако с учетом требований ч. 2 ст. 50 Закона: «соглашения сторон об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена законодательством».

Чем же вызвана невозможность для законодателя ограничиться применением общих правил гражданско-правовой ответственности или хотя бы единых правил ответственности сторон различных видов грузоперевозок (автомобильных, железнодорожных, водных, воздушных)? Представляется, что причину следует искать в особом характере отношений по перевозке груза и обязательств, возникающих из них. При осуществлении перевозки обязательственное правоотношение с участием заказчика и перевозчика осложнено необходимостью обеспечить неприкосновенность права собственности или иного вещного права на груз. Данное право не принадлежит перевозчику, который в период осуществления перевозки фактически обладает грузом, не являясь его собственником. Таким образом, в случае необеспечения перевозчиком сохранности груза заказчик лишается не только того, на что он вправе был рассчитывать при заключении договора (перемещение груза в пункт назначения), но и того, что входило в состав его имущества (непосредственно сам груз). Сходное правоотношение возникает и при заключении договора хранения (правомочие владения переходит к хранителю), однако риски, которым подвергается имущество при хранении, не идут ни в какое сравнение с рисками при перевозке. В свою очередь, соотношение указанных рисков при осуществлении грузоперевозок отдельными видами транспорта также различно, что вызвано комплексом разнородных причин: технические возможности транспорта, его зависимость от природных явлений и состояния инфраструктуры, степень влияния человеческого фактора. В данном отношении автомобильные грузоперевозки являются одним из наиболее специфических видов перевозки. Достаточно вспомнить тот факт, что количество дорожно-транспортных происшествий намного превосходит количество аналогичных происшествий на других видах транспорта. Довольно распространены преступные посягательства на груз, перевозимый автомобильным транспортом. Количество автомобильных перевозчиков ввиду сравнительной доступности данного вида транспорта в разы превышает общее количество перевозчиков другими видами транспорта, что способствует проникновению в указанную сферу оказания услуг недобросовестных и некомпетентных лиц. Можно и далее продолжать

¹ Следует отметить, что как перевозчик, так и заказчик автомобильной перевозки груза могут нести не только гражданско-правовую ответственность, но и иные виды юридической ответственности. Однако объектом данного исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере применения именно гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. Далее в статье термин «ответственность» употребляется именно в значении гражданско-правовой ответственности.

перечисление факторов, детерминирующих особый характер данных правоотношений, однако достаточно обратиться к имеющейся судебной практике, чтобы убедиться в том, насколько многочисленны причины неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза. В этой связи особую роль приобретает четкая регламентация мер гражданско-правовой ответственности за нарушение сторонами принятых на себя обязательств.

В то же время применение мер гражданско-правовой ответственности как способа обеспечения сохранной перевозки груза не должно повлечь за собой ущемление прав перевозчика. Отличительной особенностью автомобильных перевозок грузов является участие в их осуществлении помимо крупных субъектов хозяйствования представителей среднего и малого бизнеса (в том числе индивидуальных предпринимателей). Так, по информации Национального статистического комитета Республики Беларусь, в 2011 г. микроорганизациями и малыми организациями осуществлена автомобильная перевозка 50 226,3 тыс. т грузов [7, с. 160]. Для данной категории субъектов хозяйствования риски, связанные с оказанием услуг по перевозке грузов, настолько существенны, что применение к ним неоправданно жестких санкций может повлечь необратимые последствия, вплоть до их экономической несостоятельности.

Следует отметить, что применение института гражданско-правовой ответственности никогда не преследовало подобных целей. В трудах советских цивилистов, посвященных вопросам договорной ответственности, в том числе ответственности в сфере автомобильных перевозок, отмечалось, что основная функция применяемых имущественных санкций состоит в стимулировании реального исполнения обязательств [9, с. 194], побуждении должника к исполнению обязательства [1, с. 21]. Мнение о том, что гражданско-правовая ответственность призвана стимулировать, а не разорять неисправную сторону, в полной мере поддерживается и в современной гражданско-правовой науке. Так, Н.Л. Бондаренко отмечает, что неустойка (являющаяся основной формой гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза) выполняет обеспечительную функцию, стимулируя стороны к надлежащему исполнению своих обязательств, а также компенсируя в известной мере последствия, вызванные нарушением [2, л. 107]. В учебной литературе при перечислении функций гражданско-правовой ответственности отмечается главенствующее значение компенсационной функции, указывается на особую роль стимулирующей и превентивной функции. Выделяется также штрафная функция, однако она не является самоцелью гражданско-правовой ответственности. Наоборот, гражданское законодательство направлено на то, чтобы устранить чрезмерный штрафной эффект, например путем уменьшения размера неустойки [4, с. 173–174].

Вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что для успешной реализации обозначенных функций требуется наличие специальных правил договорной гражданско-правовой ответственности с учетом индивидуальных особенностей каждого из видов транспорта. В противном случае меры ответственности, приемлемые и обоснованные, например при осуществлении железнодорожных перевозок грузов, повлекут крайне негативные последствия в случае их применения в отношении сторон автомобильной перевозки груза.

Приходя к выводу о необходимости специальных правил ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, мы вполне закономерно задаемся вопросом о характере данных обязательств. Как справедливо отмечает В.В. Витрянский, «отношения по перевозкам грузов сегодня регулируются системой договоров, служащих основанием возникновения соответствующих гражданско-правовых обязательств по перевозкам грузов» [3, с. 260]. Иными словами, нельзя свести обязательства по перевозке груза к одним лишь обязательствам по договору перевозки груза. Бесспорным является тот факт, что перечень договоров, которые являются основанием возникновения обязательств по автомобильной перевозке груза, гораздо шире. Например, действующим законодательством Республики Беларусь к данной системе договоров отнесены: договор автомобильной перевозки груза, договор фрахтования для автомобильных перевозок грузов и договор об организации автомобильных перевозок грузов (ч. 1 ст. 50 Закона). Аналогичный перечень приводится в научных исследованиях, посвященных договорам, опосредующим автомобильные перевозки грузов [6, с. 4]. Кроме того, на практике довольно распространены случаи заключения смешанных договоров, которые содержат в себе элементы различных видов гражданско-правовых договоров (например, договора перевозки и договора транспортной экспедиции), что вполне соответствует требованиям гражданского законодательства (п. 2 ст. 391 ГК).

Таким образом, рассматривая обязательства по перевозке груза с позиции ответственности за их нарушение, следует исходить не из формы внешнего выражения данных обязательств (вида содержащего их договора), а из предмета обязательства, т. е. тех действий, которые должна совершить (либо воздержаться от совершения) обязанная сторона. Анализ норм Конвенции КДПГ и положений национального законодательства в области регулирования автомобильных грузоперевозок позволяет выделить возможные случаи ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза.

Ответственность перевозчика:

за невывоз всего или части груза;

несвоевременную подачу транспортного средства в пункт погрузки;

несохранность груза (утрату, недостачу, порчу или повреждение груза);

утрату товарно-транспортной накладной или приложенных к ней документов;

просрочку в доставке груза.

Ответственность заказчика:

за непредъявление к перевозке груза в установленном объеме и номенклатуре;

простои транспортного средства на погрузке, разгрузке или в пути следования;

вред, причиненный перевозчику при погрузке или разгрузке;

вред, причиненный перевозчику в связи с дефектами упаковки груза;

убытки перевозчика, возникшие вследствие неверного заполнения товарно-транспортной накладной, отсутствия или неверного заполнения грузосопроводительных документов и непредставления необходимых сведений для оформления таможенных и иных документов.

Следует заметить, что приведенный перечень носит обзорный и характер. На практике же ответственность сторон за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза в каждом конкретном случае будет характеризоваться индивидуальными особенностями, что вызвано соотношением разнородных причин: видом перевозки (международная или внутриреспубликанская); видом договора, заключенного между сторонами (договор перевозки или договор фрахтования); содержанием достигнутого соглашения (права и обязанности сторон по договору).

Тем не менее, несмотря на определенную диспозитивность норм об ответственности участников автомобильной перевозки груза, задача законодателя заключается в том, чтобы предусмотреть возможные случаи ответственности (пусть даже в общей форме) и тем самым защитить управомоченную сторону при отсутствии в договоре указаний на конкретные санкции в отношении неисправной стороны. Например, п. 382 гл. 46 Правил содержит перечень случаев ответственности автомобильного перевозчика при выполнении международных автомобильных перевозок. Данный перечень носит закрытый характер ввиду отсутствия ссылок на иные возможные случаи ответственности. Однако этот перечень нельзя считать исчерпывающим. В частности, в нем не закреплена ответственность перевозчика за несвоевременную подачу транспортного средства в пункт погрузки. Необходимо отметить, что данное нарушение довольно распространено при осуществлении автомобильных перевозок грузов, в том числе международных. И как свидетельствует судебная практика, перевозчик, допустивший указанный вид просрочки, привлекается к ответственности. При данных обстоятельствах ссылка на реальный характер договора автомобильной перевозки груза (договор считается заключенным с момента передачи груза, следовательно об ответственности перевозчика можно вести речь только после вручения груза) не может являться оправданием, так как в п. 381 Правил среди перечисленных случаев ответственности грузоотправителя закреплена ответственность за непредъявление груза к автомобильной перевозке в установленный срок. Таким образом, вполне логичным видится и указание на ответственность перевозчика за аналогичное нарушение – непредъявление транспортного средства в установленный срок.

Справедливым все же будет отметить, что гл. IV «Ответственность транспортера» Конвенции КДПГ, положения которой, по-видимому, были взяты за основу при разработке гл. 46 Правил, не содержит указаний на ответственность перевозчика за несвоевременную подачу транспортного средства. Однако это не значит, что за данное нарушение перевозчик ответственности не несет. В таком случае ответственность определяется в соответствии с нормами национального законодательства. В то же время Правила, которые являются составляющей специального законодательства Республики Беларусь в области автомобильных перевозок грузов, не содержат соответствующей нормы. В общем виде данная норма присутствует в ст. 51 Закона и конкретизирована в п. 366 Правил, но только в отношении внутриреспубликанских перевозок.

Изложенное позволяет сделать вывод о необходимости дополнения перечня, содержащегося в п. 382 Правил, следующим подпунктом: «неподачу транспортного средства в пункт погрузки в установленный в соответствующем договоре срок».

Следует отметить, что предложенные изменения не противоречат требованиям Конвенции КДПГ, так как в данном случае не идет речь об увеличении размера ограниченной ответственности перевозчика. Указанные дополнения всего лишь направлены на то, чтобы привести перечень возможных случаев ответственности перевозчика при осуществлении международных автомобильных перевозок в соответствие с реалиями.

1. Антимонов, Б.С. Основания договорной ответственности социалистических организаций / Б.С. Антимонов. М. : Госюриздат, 1962.

2. Бондаренко, Н.Л. Принципы гражданского права Республики Беларусь, их реализация в нормотворческой и правоприменительной деятельности : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Н.Л. Бондаренко. Минск, 2009.

3. Витрянский, В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. М. : Статут, 2001.

4. Гражданское право : учебник : в 3 т. / Т.В. Авдеева [и др.] ; под ред. В.Ф. Чигира. Минск : Амалфея, 2010. Т. 2.

5. Каменков, В.С. Общая характеристика ответственности субъектов правоотношения по договору перевозки / В.С. Каменков, А.В. Каменков // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. 2007. № 20.

6. Кондаревич, О.С. Договоры, опосредующие автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О.С. Кондаревич ; Белорус. гос. экон. ун-т. Минск, 2006.

7. Малое предпринимательство в Республике Беларусь, 2012 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. Минск : Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2012.

8. Романович, А.Н. Транспортные правоотношения / А.Н. Романович. Минск : Университетское, 1984.

9. Шварц, Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х.И. Шварц. М. : Юрид. лит., 1966.

Дата поступления в редакцию: 05.01.13

A.V. Voitul, an associate of the scientific and pedagogical faculty of the Academy of the Ministry of Interior of the Republic of Belarus, lecturer of the chair of civil and labour law of the Academy of the Ministry of Interior of the Republic of Belarus

OF THE SPECIAL RULES OF LIABILITY FOR BREACH OF OBLIGATIONS UNDER THE CARRIAGE OF CARGO

Keywords: road transport, contract of carriage, carrier, commitment, civil liability.

Consider special rules of contractual liability for non-performance or improper performance of obligations under the carriage of cargo. The attention on the features of this type of property accountability. Based on an analysis of national legislation of the Republic of Belarus and the rules of private international law justifies the need to improve the legal regulation of possible cases of the carrier's liability in international road freight transport.

УДК 349.2

А.А. Греченков, кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ РЯДОВОГО И НАЧАЛЬСТВУЮЩЕГО СОСТАВА ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Ключевые слова: сравнительный анализ, материальная ответственность, материальный ущерб, возмещение ущерба.

Приводится характеристика Положения о материальной ответственности лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Республики Беларусь. Проводится сравнительный анализ Положения и ранее принятых актов законодательства, регулирующих вопросы материальной ответственности, – Трудового кодекса Республики Беларусь и Положения о материальной ответственности военнослужащих.

До недавнего времени при решении вопросов, связанных с привлечением к материальной ответственности лиц рядового и начальствующего состава (сотрудников) органов внутренних дел, возникали определенные сложности. С одной стороны, Трудовой кодекс Республики Беларусь (ТК) и иные акты законодательства о труде здесь не применялись. С другой стороны, Положение о материальной ответственности военнослужащих, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 ноября 2004 г. № 1477, которым следовало руководствоваться на практике, по своему содержанию (используемой терминологии, видам имущества и пр.) рассчитано именно на военнослужащих.

Ситуация изменилась после принятия Положения о прохождении службы в органах внутренних дел Республики Беларусь, утвержденного указом Президента Республики Беларусь от 15 марта 2012 г. № 133. В п. 10 Положения предусмотрено, что сотрудники несут материальную ответственность за материальный ущерб, причиненный государству при исполнении служебных обязанностей, в соответствии с Положением о материальной ответственности лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Республики Беларусь, утверждаемым Советом Министров Республики Беларусь. Реализацией данной нормы явилось принятие постановления Совета Министров Республики Беларусь от 27 августа 2012 г. № 789, которым было утверждено Положение о материальной ответственности лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Республики Беларусь (далее – Положение). Положением устанавливаются основания и порядок привлечения к материальной ответственности сотрудников – лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Республики Беларусь за материальный ущерб, причиненный ими государству при исполнении служебных обязанностей, а также порядок определения размера ущерба и его возмещения. Сравнительный анализ Положения и ранее принятых нормативных правовых актов позволяет констатировать, что в Положении закреплены основные подходы к решению вопросов материальной ответственности, которые имеют место в указанных актах. Вместе с тем некоторые вопросы решены по-иному и, к сожалению, не всегда удачно.

Так, по аналогии с ранее принятыми нормативными правовыми актами Положение определяет четыре основных этапа (стадии) привлечения сотрудника к материальной ответственности:

определение условий, при одновременном наличии которых может иметь место привлечение сотрудника к материальной ответственности;

определение вида (размера) материальной ответственности сотрудника – полная или ограниченная;

определение размера причиненного сотрудником ущерба;

определение порядка возмещения ущерба – добровольный или принудительный, если принудительный – то внесудебный (бесспорный) или судебный.

Положение, как и ТК, устанавливает, что при определении размера причиненного сотрудником ущерба учитывается только реальный ущерб, упущенная выгода не учитывается (в Положении о материальной