



ГРАЖДАНСКОЕ И ТРУДОВОЕ ПРАВО, КОНСТИТУЦИОННОЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 347.51

А.В. Войтюль, адъюнкт научно-педагогического факультета, преподаватель кафедры гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь

ОСНОВАНИЕ И УСЛОВИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА

Исследуются такие юридические категории, как основание и условия гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, а также их соотношение. Акцентируется внимание на противоправности поведения как одном из условий ответственности. На основе анализа положений законодательства Республики Беларусь, различных подходов ученых-правоведов и судебной практики обосновывается теоретическая и практическая значимость четкого разграничения основания и условий договорной гражданско-правовой ответственности.

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

Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по автомобильной перевозке груза, как и нарушение любого иного договорного обязательства, влечет за собой наступление неблагоприятных последствий для неисправной стороны. При этом возникновение гражданско-правовой ответственности нарушителя связывается с наличием определенных условий: противоправность поведения, ущерб (убытки) потерпевшей стороны, причинная связь между противоправным поведением и ущербом (убытками) и вина [6, с. 188].

Длительное время в отечественной цивилистике перечисленные условия рассматривались в качестве элементов состава гражданского правонарушения. Причем не было единой точки зрения на структуру данного состава и отсутствовала общепринятая терминология в части условий и основания гражданско-правовой ответственности. Например, С.С. Алексеев относил «объективированный вредоносный результат, противоправность и причинную связь» к объективной стороне состава гражданского правонарушения и именовал их «фактические основания ответственности», наряду с которыми включал в состав объект и субъект правонарушения. Что касается субъективной составляющей (вины или невиновности), то автор выносил ее за пределы состава и предлагал рассматривать в рамках «особой правовой категории – основания освобождения от ответственности» [1, с. 49–50]. Не соглашаясь с подобным суждением, Г.К. Матвеев включал в состав гражданского правонарушения объективные элементы (противоправное действие, вредный результат, причинная связь) и субъективные элементы (вина). Причем именовал сам состав общим основанием, а перечисленные элементы объективными и субъективными основаниями гражданско-правовой ответственности [10, с. 9]. Б.С. Антимонов помимо названных оснований дополнительно выделял такое основание договорной ответственности, как «действительный по форме и по содержанию, не противоречащий нормам права договор». При этом считал, что «условия ответственности» представляют собой те же «основания ответственности», только проявляющиеся «в конкретных отношениях» [2, с. 28–30]. Исследуя вопросы ответственности авиаперевозчика, В.Н. Дежкин для обозначения таких элементов, как противоправное поведение, вред и причинная связь, использовал категорию «основания гражданско-правовой ответственности», а вину рассматривал уже в качестве «условия ответственности» [7, с. 9–14]. Представляется, что подобные разночтения во многом были вызваны влиянием концепции состава преступления как основания уголовной ответственности и в то же время невозможностью ее распространения на гражданско-правовые отношения (например, фактически отсутствуют такие элементы состава, как вина – при причинении вреда источником повышенной опасности или ущерб (убытки) – при взыскании неустойки).

Упорядочению понятийно-категориального аппарата в рассматриваемой области способствовало распространение подхода, выработанного В.В. Витрянским:

основание гражданско-правовой ответственности – это «нарушение субъективных гражданских прав»;

условия гражданско-правовой ответственности – это «требования, соблюдение которых необходимо для применения гражданско-правовой ответственности»: противоправность нарушения, наличие убытков (вреда), причинная связь между нарушением и убытками (вредом) и вина нарушителя [3, с. 569–570].

Данный подход в настоящее время получил поддержку и в белорусской цивилистической науке [6, с. 188]. И хотя единой позиции по поводу того, что считать основанием гражданско-правовой ответственности, до настоящего времени не выработано, приведенный перечень условий гражданско-правовой ответственности является почти общепринятым [4, с. 21; 9, с. 15].

Важно отметить, что уяснение понятия и четкое разграничение таких категорий, как основание и условия гражданско-правовой ответственности, а также выявление их характерных особенностей применительно к договорной ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза имеет не только теоретическое, но и существенное практическое значение. В качестве подтверждения данного тезиса приведем конкретный пример из судебной практики.

В хозяйственный суд Минска поступило исковое заявление СООО «Э» к ООО «Б» о взыскании 57 560 203 р. ущерба и 1500 евро, связанных с оформлением финансовых гарантий. Из материалов дела следует, что на основании транспортной заявки экспедитора (СООО «Э») перевозчик (ООО «Б») осуществил перевозку груза (спирт этиловый ректифицированный из пищевого сырья). Груз был загружен КУПП «П» (грузоотправитель) и предназначался для немецкой фирмы «S» (грузополучатель). ООО «Б» доставило груз по назначению, однако грузополучателем он не был принят на том основании, что установлен факт наличия нехарактерного для данного груза запаха, а именно запаха аммиака, о чем составлена рекламация. В связи с полученными от СООО «Э» указаниями груз был возвращен грузоотправителю – КУПП «П». Истец (СООО «Э») считает, что ответчик (ООО «Б») в нарушение условий договора предоставил транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, так как в этой же цистерне ранее перевозил аммиачную воду. При участии независимого эксперта из перевозившей груз цистерны произведен отбор проб, в ходе анализа которых выявлено несоответствие груза требованиям СТБ, однако аммиака в спирте не обнаружено. Решением хозяйственного суда Минска от 20 мая 2011 г. в иске СООО «Э» (экспедитор) к ООО «Б» (перевозчик) отказано. Суд пришел к выводу, что истцом не представлены доказательства, свидетельствующие о том, что груз был испорчен в результате его транспортировки ответчиком [13].

В приведенном примере идет речь об отсутствии не отдельных условий гражданско-правовой ответственности (например, противоправности деяния или вины), а именно основания ответственности перевозчика – нарушения субъективного права экспедитора (заказчика перевозки). Данное право заключается в том, чтобы требовать от перевозчика осуществления сохранной перевозки груза в пригодном для этого транспортном средстве. Факт нарушения указанного субъективного права экспедитора не установлен. В то же время расходы по возврату груза, которые по решению суда были возложены на экспедитора, представляют собой не что иное, как убытки. Однако причиной возникновения указанных убытков экспедитора является не нарушение его субъективного права, а собственные неграмотные действия. На данное обстоятельство обращает внимание и суд, указывая, что экспедитор и грузоотправитель, вместо того чтобы направить своего представителя для установления причин отказа в приемке груза или потребовать лабораторного заключения от немецкой стороны, сразу же дали указание о возврате груза.

Рассмотренное судебное решение является наглядным примером того, что в правоприменительной практике для ответа на вопрос о возникновении гражданско-правовой ответственности в первую очередь подлежат установлению не отдельные ее условия, а основание такой ответственности – факт нарушения субъективного права участника правоотношения. Кроме того, данный пример демонстрирует преимущества подхода, в соответствии с которым основанием гражданско-правовой ответственности (в особенности договорной ответственности) следует все же считать не состав гражданского правонарушения как совокупность его элементов (условий ответственности), а непосредственно само нарушение субъективного гражданского права.

Отдельно следует остановиться на вопросе разграничения нарушения субъективного права как основания ответственности и нарушения объективного права (противоправность) как одного из условий ответственности. Как правило, наличие одного предполагает и наличие другого, ведь нормы объективного права направлены на то, чтобы защитить субъективные права участников общественных отношений. В результате нарушение субъективных прав противоречит нормам объективного права и, как следствие, является его нарушением. Однако данная закономерность ни в коем случае не дает нам право смешивать рассматриваемые категории, подменять их, ставить знак равенства между противоправностью и нарушением субъективных прав, тем более что науке гражданского права известны примеры правомерного нарушения субъективных гражданских прав. Классический пример – причинение вреда в состоянии необходимой обороны, если при этом не превышены ее пределы (ст. 935 ГК Республики Беларусь) [5]. В данном случае обороняющийся, причиняя вред нападающему, нарушает его субъективное право на неприкосновенность жизни, здоровья или имущества. Однако он действует при этом правомерно, так как его поведение (необходимая оборона) соответствует нормам объективного права.

В приведенном примере идет речь о внедоговорной (деликтной) ответственности и освобождении от нее ввиду отсутствия такого условия, как противоправность. Привести аналогичный пример применительно к теме данной статьи сложнее, так как перечисленные в законодательстве основания освобождения от договорной ответственности автомобильного перевозчика или заказчика автомобильной перевозки в большинстве своем сводятся к волевой (субъективной) составляющей (отсутствие вины,

наличие непреодолимой силы), а не правомерности поведения¹. Тем не менее правомерным может быть не только причинение вреда во внедоговорном обязательстве, но и нарушение договорного обязательства. В данном случае мы позволим себе не согласиться с тезисом, высказанным В.В. Витрянским: «любое неисполнение или ненадлежащее исполнение договора является a priori нарушением норм права» [3, с. 572]. Применяв метод от противного, рассмотрим ситуацию, когда именно исполнение договора будет являться неправомерным деянием. Например, автомобильный перевозчик, случайно узнав о том, что в перевозимом грузе сокрыты объекты, изъятые из гражданского оборота (наркотические средства, взрывчатые вещества), передает груз правоохранительным органам. В результате он не исполняет принятые на себя по договору обязательства и тем самым нарушает субъективное право заказчика автомобильной перевозки груза. Однако такое поведение является правомерным, ведь, не поступив подобным образом, перевозчик нарушил бы закон.

Здесь мы подходим к вопросу понимания противоправности как условия ответственности в договорных обязательствах. Отдельные авторы, рассматривая особенности договорной гражданско-правовой ответственности, высказывают мнение о том, что противоправность деяния может заключаться как в нарушении законодательства, так и в нарушении условий договора. Иными словами, противоправность определяется как нарушение закона либо нарушение договора [2, с. 31; 10, с. 10]. Сложно согласиться с подобным суждением. Заключая договор, стороны закрепляют в нем свои субъективные права и обязанности. В результате, если считать, что само по себе нарушение условий договора и есть противоправность, это приводит к отождествлению факта нарушения субъективных прав (основание ответственности) с противоправностью данного деяния (одно из условий ответственности). Как следствие, подобный подход приводит к смешению категорий «субъективное право» и «объективное право», что, несомненно, является неприемлемым.

По нашему мнению, само по себе нарушение условий договора не является безусловным свидетельством противоправности деяния. Оно противоправно лишь по той причине, что нарушение договора запрещено законодательством. Однако если поведение, нарушающее договорное обязательство, соответствует закону, как в приведенном примере, то такое условие ответственности, как противоправность, отсутствует, хотя и нарушен договор.

Отсюда следует весьма важный вывод о том, что основанием освобождения от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по автомобильной перевозке груза может выступать не только отсутствие вины неисправной стороны, но и отсутствие в данном деянии такого условия ответственности, как противоправность.

Противоправным, т. е. нарушающим нормы объективного права, может быть как действие, так и бездействие нарушителя. Весьма кратко и в то же время емко сформулировал данное правило О.С. Иоффе: «противоправное поведение может заключаться либо в совершении запрещенного, либо в несовершении предписанного действия» [8, с. 92].

Представляется, что подавляющее большинство случаев ответственности сторон за нарушение обязательства по автомобильной перевозке груза связано именно с неправомерным бездействием. И эта закономерность в целом присуща договорным обязательствам, которые, как правило, предполагают обязанность должника совершить активные действия. Как следствие, противоправное поведение должника в договорных обязательствах в большинстве случаев выражено в форме бездействия, т. е. в пассивном неисполнении обязанностей по договору. На данную закономерность обращал внимание и Г.К. Матвеев: «в гражданском праве (особенно в договорном) противоправные бездействия имеют большее значение, чем действия» [10, с. 27]. Озвученное суждение в полной мере относится и к обязательствам по автомобильной перевозке груза. Перевозимый груз поврежден, так как не был должным образом закреплен (если обязанность по его креплению возложена на перевозчика), либо испорчен, так как не обеспечена работоспособность холодильной установки, – примеры противоправного бездействия как условия ответственности автомобильного перевозчика. Имел место простой транспортный груз, так как груз не предъявлен к перевозке либо не предоставлены надлежащим образом оформленные грузосопроводительные документы, – примеры противоправного бездействия как условия ответственности заказчика автомобильной перевозки груза. В этом заключается одна из особенностей ответственности за неисполнение договорных обязательств, так как внедоговорная (деликтная) ответственность, как правило (хотя и не всегда), имеет место при причинении вреда посредством совершения неправомерных действий и правомерность поведения заключается как раз в том, чтобы от них воздержаться.

В то же время и договорное обязательство может содержать запрет на совершение определенных действий. В таком случае противоправность поведения будет выражена в форме противоправного дей-

¹ Среди таких оснований в ГК (п. 2 ст. 748, п. 1 ст. 750), законе Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (ч. 2 ст. 51, ч. 1 ст. 52), Правилах автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 (п. 368, 369) перечислены непреодолимая сила; военные действия; прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях; обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [5, 11, 12].

ствия. Например, утеря груза вследствие его выдачи автомобильным перевозчиком ненадлежащему лицу. Следует отметить, что подобные примеры встречаются в судебной практике [14]. В данном случае условием ответственности перевозчика будет являться именно противоправное действие – выдача груза лицу, не уполномоченному на его получение.

Таким образом, ответственность за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза представляет собой договорную гражданско-правовую ответственность, основанием возникновения которой является нарушение субъективных гражданских прав участника указанного обязательства. Необходимо отличать основание данной ответственности от ее условий, одним из которых выступает противоправность деяния (действия или бездействия), совершенного неисправной стороной.

1. Алексеев, С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки грузов / С.С. Алексеев. М. : Госюриздат, 1959.
2. Антимонов, Б.С. Основания договорной ответственности социалистических организаций / Б.С. Антимонов. М. : Госюриздат, 1962.
3. Брагинский, М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. М. : Статут, 1998.
4. Васильев, Ю.М. Гражданско-правовая ответственность в договорных обязательствах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Ю.М. Васильев ; Рос. ун-т кооперации. Волгоград, 2007.
5. Гражданский кодекс Республики Беларусь : принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998 г. // КонсультантПлюс : Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2013.
6. Гражданское право : учебник : в 3 т. / Т.В. Авдеева [и др.] ; под ред. В.Ф. Чигира. Минск : Амалфея, 2010. Т. 2.
7. Дежкин, В.Н. Основания и условия ответственности авиаперевозчика в международных соглашениях по воздушному праву : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / В.Н. Дежкин ; АН СССР, Ин-т государства и права. М., 1977.
8. Иоффе, О.С. Ответственность по советскому гражданскому праву / О.С. Иоффе. Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1955.
9. Коновалов, С.А. Основание гражданско-правовой ответственности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / С.А. Коновалов ; Ин-т государства и права Рос. акад. наук. М., 2006.
10. Матвеев, Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности / Г.К. Матвеев. М. : Юрид. лит., 1970.
11. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : закон Респ. Беларусь, 14 авг. 2007 г., № 278-3 // КонсультантПлюс : Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2013.
12. Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 июня 2008 г., № 970 // КонсультантПлюс : Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2013.
13. Решение хозяйственного суда г. Минска, 20 мая 2011 г. Дело № 146-17/2011 // КонсультантПлюс : Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2013.
14. Решение хозяйственного суда г. Минска, 21 авг. 2006 г. Дело № 499-5/05 // КонсультантПлюс : Беларусь [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2013.

Дата поступления в редакцию: 12.07.13

A.V. Voytyul, post-graduate student of scientific and pedagogical faculty, teacher of the chair of civil and labour law of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus

THE BASE AND THE CONDITIONS OF LIABILITY FOR BREACH OF OBLIGATIONS UNDER THE CARRIAGE OF CARGO

We investigate such legal category as base and conditions of civil liability for breach of obligations under the carriage of cargo, as well as their relationship. Special attention is paid to the unlawfulness of the conduct as a condition of liability. Based on an analysis of legislation of the Republic of Belarus, the different approaches jurists and jurisprudence grounded theoretical and practical importance of clear lines of the base and the conditions of civil liability.

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

УДК 349.2

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

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ В ТРУДОВЫХ КОДЕКСАХ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

На основе сравнительно-правового анализа трудовых кодексов государств – участников СНГ рассматриваются концептуальные вопросы рабочего времени: понятие и состав рабочего времени, порядок нормирования его продолжительности, виды рабочего времени, режим рабочего времени. Отмечаются как многие сходные черты, так и определенные различия в подходах законодателя независимых государств к правовому регулированию указанных вопросов. Констатируется, что в современных условиях рабочее время регламентируется более полно и содержательно в Трудовом кодексе Республики Беларусь. Формулируются конкретные предложения по совершенствованию норм Трудового кодекса Республики Беларусь и трудовых кодексов других государств – участников СНГ.