

тельные акты и т. п.). Рабочие языки переговоров – это языки, используемые для обсуждения вопросов в рабочем вспомогательном органе переговоров или международной организации либо при разработке текстов документов в них. Как правило, информация об них содержится в правилах процедуры.

Переговоры – сложный процесс, имеющий собственную структуру и динамику развития. Практически все исследователи переговорного процесса выделяют три основных этапа в процессе переговоров: начальный, дискуссионный, заключительный. Хотя четко выделить рамки каждого этапа в процессе конкретных переговоров часто трудно (возможно их переплетение, перетекание одного в другой), тем не менее каждый элемент переговорного процесса имеет свои задачи, позволяющие отделять их друг от друга.

На первом этапе стороны излагают собственные позиции, вносят предложения, предоставляют необходимые разъяснения по этим предложениям и выслушивают информацию о позициях другой стороны. На этом этапе и осуществляется наиболее полно информационно-коммуникативная функция переговоров. Стороны стараются получить как можно больше информации об интересах друг друга и найти точки соприкосновения в позициях.

На втором этапе осуществляется обсуждение и аргументация возможных вариантов решения обсуждаемой проблемы. Стороны пытаются убедить друг друга в целесообразности принятия их вариантов или предложений, используя различные тактические приемы. Данный этап занимает больше времени и обычно является самым сложным для участников переговоров. Иногда на этом этапе переговоры заканчиваются безрезультатно или переносятся на другое время под предлогом необходимости уточнения позиций и дополнительного внутригосударственного согласования. При наличии доброй воли и настойчивости в достижении соглашения главным итогом второго этапа становится определение общих рамок будущего соглашения, что позволяет перейти к следующему этапу.

На третьем этапе осуществляется окончательное согласование позиций и начинается работа над текстом соглашения. Текст обсуждается, редактируется и оформляется международным правовым актом – договором.

В заключение хотелось бы отметить, что успех международных переговоров всецело зависит от конструктивной позиции сторон, желания решить обсуждаемую проблему и заключить соглашение. В немалой степени это зависит от организации переговорного процесса и профессионализма переговорщиков.

Дата поступления в редакцию: 09.02.16

V.N. Vezhnovets, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Professor at the Department of Constitutional and International Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

SOME ASPECTS OF THE PREPARATION AND OF INTERNATIONAL NEGOTIATIONS

Analyzes the main stages of organization of the international negotiation process: preparation, conduct and completion of international negotiations.

Keywords: international negotiations, the development of the parties' positions, the formation of delegations, agenda, venue of the talks, negotiations.

УДК 347.763

А.В. Войтюль, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: a.voitul@tut.by)

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ГРУЗА

Исследуются вопросы гражданско-правовой ответственности автомобильного перевозчика, рассматриваются особенности его договорной ответственности. Вносятся предложения по совершенствованию правового регулирования рассматриваемых отношений с учетом положений национального законодательства Республики Беларусь, норм международного частного права, судебной практики и современных научных подходов.

Ключевые слова: автомобильный перевозчик, возмещение убытков, дорожно-транспортное происшествие, перевозка груза, хищение.

Основанием возникновения обязательств по автомобильной перевозке груза в абсолютном большинстве случаев выступает договор перевозки груза, который является реальным договором, т. е. заключенным с момента принятия груза перевозчиком [1, с. 20; 2, с. 737; 3, с. 126]. Как отмечает Е.А. Свадковская, данное правило «справедливо для всех реальных договоров» [4, с. 260]. В свою очередь, С.П. Протасовицкий считает, что «признание договора незаключенным лишает стороны юридической возможности требовать его исполнения» [5, с. 159]. Однако в рамках рассматриваемого вопроса существуют некоторые аспекты, на которые следует обратить внимание. Первый аспект касается договорной ответственности перевозчика за несохранность груза только при условии принятия его к перевозке. Согласно Инструкции о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной «СМР» и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, а также Инструкции о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной, внесении дополнений и изменения в постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 22 апреля 2011 г. № 23 подтверждением факта приема перевозчиком груза к перевозке от отправителя является подпись водителя с расшифровкой (фамилия и инициалы), которая учиняется в строке «Товар к перевозке принял» товарно-транспортной накладной при внутриреспубликанской перевозке или в графе 23 СМР-накладной при международной перевозке.

Согласно п. 1 ст. 750 ГК Республики Беларусь перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю. И здесь возникает вопрос: будет ли перевозчик нести ответственность за несохранность груза в том случае, если груз им фактически принят к перевозке, однако в товарно-транспортной накладной по какой-либо причине отсутствует подпись водителя перевозчика о принятии груза? В данном случае ответ можно счесть утвердительным по ряду обстоятельств. Согласно положениям ст. 4 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (далее – КДПГ) и ч. 2 п. 8 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 (далее – Правила автомобильных перевозок грузов), неправильное составление товарно-транспортной накладной не влияет на действительность договора перевозки груза. Данное правило видится применимым и в случае отсутствия в товарно-транспортной накладной отметки перевозчика о принятии груза, так как подпись водителя только подтверждает факт принятия груза к перевозке. Заключение договора, в свою очередь, осуществляется посредством совершения представителем перевозчика фактических действий по принятию груза. В таком случае, если фактическое принятие водителем груза к перевозке находит свое подтверждение, то даже при отсутствии его подписи в товарно-транспортной накладной договор перевозки следует считать заключенным. Представленный вывод в полной мере согласуется с общими нормами о порядке заключения гражданско-правового договора. Так, в соответствии с п. 3 ст. 408 ГК совершение лицом, получившим оферту (предложение заключить договор), действий по выполнению условий договора по общему правилу считается акцептом (принятие предложения заключить договор).

Однако следует обратить внимание на очевидный, но при этом принципиальный момент, связанный с принятием груза к перевозке: действия водителя по приему груза от отправителя свидетельствуют о принятии груза перевозчиком только при условии, если водитель является представителем перевозчика. Например, еще в исследованиях советского периода подчеркивалось, «что шофер, действующий от имени автотранспортной организации, совершает определенный круг действий, порождающих правовые последствия для перевозчика» [6, с. 11]. Так, специфической чертой автомобильных перевозок является тот факт, что водитель по завершении выполнения согласованной перевозки с целью получения личной выгоды может осуществить дополнительную перевозку груза, не уведомив об этом перевозчика (нанимателя). В судебной практике встречаются примеры, когда перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза по причине недоказанности принятия его к перевозке. Например, подобное решение было принято хозяйственным судом Витебской области в 2012 г. по результатам рас-

смотрения искового заявления о взыскании убытков, причиненных в результате повреждения груза в ДТП [7]. Судом было установлено, что на момент приема груза к перевозке водитель не являлся работником перевозчика, так как был уволен. Ввиду отсутствия принятой заявки на перевозку и отметок перевозчика в товарно-транспортной накладной заказчик автомобильной перевозки не смог доказать факт принятия груза перевозчиком.

Второй аспект касается особенностей ответственности перевозчика за несохранность груза, имевшей место вследствие действий третьих лиц: ДТП или хищение груза. Здесь следует отметить, что указанные обстоятельства не упомянуты в перечнях оснований освобождения перевозчика от ответственности, содержащихся в Правилах автомобильных перевозок грузов (п. 369, 384) и КДПГ (п. 4 ст. 17). В связи с этим подлежит применению общая норма об освобождении перевозчика от ответственности в случае, если несохранность груза имела место «вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» (п. 1 ст. 750 ГК); в отношении международной перевозки груза – обстоятельств, «избегнуть которых транспортер не мог и последствия которых он не мог предотвратить» (п. 2 ст. 17 КДПГ). Однако согласно анализу судебной практики до настоящего времени отсутствует единообразная трактовка указанных норм применительно к несохранности груза в результате ДТП или хищения.

В одних случаях повреждение груза в результате ДТП по вине третьего лица рассматривается судом в качестве обстоятельств, которые перевозчик (экспедитор) не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [8]. В то же время встречаются примеры судебных решений, по которым вина третьего лица в совершенном ДТП не является достаточным основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза. По мнению суда, необходимо «доказать, что перевозчиком проявлена должная степень заботливости и осмотрительности для предотвращения последствий возможного ДТП в отношении груза» [9, с. 42]. Аналогичные примеры характерны и для судебных споров, связанных с противоправными посягательствами на груз. В одном случае суд рассматривает разбойное нападение на водителя в качестве непредотвратимого обстоятельства и освобождает перевозчика от ответственности [10]; в другом (почти аналогичном) обязывает перевозчика возместить стоимость похищенного груза, так как опытный перевозчик должен знать о криминогенной ситуации и способах хищения, а следовательно, в состоянии избежать утраты груза [11].

В этом случае правоприменитель отмечает, что единой судебной практики по данной категории дел «нет и не может быть», так как применяемая норма содержит оценочную категорию («мог предотвратить»). Окончательное решение суда при этом будет зависеть от обстоятельств конкретного дела [12, с. 70]. Только при условии принятия всех необходимых мер по предотвращению хищения перевозчик может быть освобожден от ответственности [13, с. 32]. Данная позиция нашла отражение в п. 34 постановления Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 24 октября 2012 г. № 9 «О некоторых вопросах рассмотрения дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции», в комментариях к которому подчеркивается «общий строгий подход к ответственности профессионального перевозчика». Так, перевозчик несет ответственность за несохранность груза даже в результате ДТП по вине третьего лица или хищения, но может быть освобожден от ответственности, если докажет свою невиновность: проявил требуемую степень заботливости и осмотрительности с целью обеспечения сохранности груза, предприняв для этого все необходимые меры [14, с. 14]. Аналогичной позиции придерживается Высший Арбитражный Суд Российской Федерации (ВАС РФ) [15, 16]. Кроме того, данный подход прослеживается и в законодательстве западноевропейских государств. Например, согласно § 426 Торгового уложения Германии освобождение перевозчика от ответственности возможно, если несохранность груза нельзя было предотвратить, «даже проявив высшую степень заботливости» [17, с. 220].

В целом вполне обоснован рассматриваемый подход, но для недопущения разночтений в правоприменительной практике необходимо конкретизировать положения п. 34 постановления Пленума ВХС № 9, разъяснив, какие конкретно действия перевозчика следует рассматривать в качестве действий, направленных на избежание ДТП и предотвращение (устранить) его возможных последствий. Например, ВАС РФ к мерам «по предотвращению аварии и ее последствий» относит, в частности, страхование груза [16].

Таким образом, как видится, кроме материалов, подтверждающих невиновность перевозчика в ДТП, суду должны быть представлены доказательства того, что перевозчиком предприняты все возможные меры для надлежащего исполнения принятых обязательств и минимизации негативных последствий аварии:

- использование систем активной и пассивной безопасности транспортного средства;
- привлечение к осуществлению перевозки груза профессиональных водителей;
- незамедлительное информирование заказчика автомобильной перевозки обо всех обстоятельствах случившегося;
- незамедлительная подача в случае ДТП другого транспортного средства, перегрузка и доставка уцелевшего груза в пункт назначения и иные меры.

Также следует дополнить, что в отношении преступных посягательств на груз ввиду разнообразия способов его хищения аналогичный алгоритм действий перевозчика разработать фактически невозможно. В связи с этим в принятии окончательного решения по данной категории споров судебское усмотрение в любом случае будет играть немаловажную роль.

1. Александров-Дольник, М.К. Договоры советского транспортного права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / М.К. Александров-Дольник ; Ин-т государства и права Акад. наук СССР. – М., 1963. – 41 с.

2. Гражданское право : учебник : в 3 т. / под ред. В.Ф. Чигира. – Минск : Амалфея, 2008–2011. – Т. 2. – 2010. – 960 с.

3. Гражданское право : в 4 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Волтерс Клувер, 2007–2008. – Т. 4. – 2008. – 755 с.

4. Свадковская, Е.А. К вопросу о заключении гражданско-правового договора / Е.А. Свадковская // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т государства и права ; редкол.: В.П. Изотко [и др.]. – Минск, 2006. – С. 249–264.

5. Протасовицкий, С.П. Условие о предмете гражданско-правового договора / С.П. Протасовицкий // Правовое обеспечение инновационного развития экономики Республики Беларусь : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 21–22 окт. 2010 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: И.Н. Колядко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2010. – С. 159–161.

6. Рубин, А.М. Договор централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом в советском гражданском праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.М. Рубин ; Моск. гос. ун-т. – М., 1958. – 16 с.

7. Архив экономического суда Витебской области за 2012 г. – Дело № 111–8/2012.

8. Решение хозяйственного суда г. Минска, 24 дек. 2009 г. – Дело № 858–26/2009 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.

9. Шинкевич, О. Обзор судебной практики. Без вины виноватый / О. Шинкевич // Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. – № 4. – С. 40–42.

10. Решение хозяйственного суда г. Минска, 27 марта 2012 г. – Дело № 414–23/2011/26 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.

11. Решение хозяйственного суда Витебской области, 5 июня 2006 г. – Дело № 156–9/2006 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.

12. Перевозка грузов и транспортная экспедиция: спорные вопросы и судебная практика. Материалы круглого стола // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. – 2012. – № 6. – С. 58–74.

13. Сергеев, В.П. Ответственность перевозчика / В.П. Сергеев // Пром.-торговое право. – 2010. – № 11. – С. 30–35.

14. Киенко, О.Б. Отдельные аспекты рассмотрения дел, возникающих из договора автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции / О.Б. Киенко // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. – 2012. – № 11. – С. 9–15.

15. Определение Высшего Арбитражного Суда Рос. Федерации, 22 авг. 2013 г., № ВАС–6171/13 по делу № А12–20335/2012 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2017.

16. Определение Высшего Арбитражного Суда Рос. Федерации, 22 авг. 2013 г., № ВАС–7125/13 по делу № А36–2558/2011 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2017.

17. Торговое уложение Германии = Deutsches Handelsgesetzbuch : [от 10 мая 1897 г. : с последующими изм. по 30 апр. 2008 г.] : пер. с нем. – 2-е изд., перераб. – М. : Волтерс Клувер, 2009. – 606 с.

Дата поступления в редакцию: 20.01.17

A.V. Voitul, Lecturer at the Department of Civil and Labour Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

SOME ASPECTS OF CIVIL LIABILITY OF THE CARRIER FOR THE LOSS OF CARGO

We investigate the issues of civil liability of the carrier. Attention is focused on features of liability of the carrier for the loss of cargo which occurred as a result of a traffic accident or theft. Based on the analysis of national legislation of the Republic of Belarus, rules of private international law, judicial practice and scientific approaches, proposals to improve legal regulation of the considered relations are made.

Keywords: carrier, compensation for damage, traffic accident, carriage, theft.

УДК 347.122

Е.М. Ефременко, кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: alena.efremenko@gmail.com)

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ:
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ И НОРМАТИВНОГО ЗАКРЕПЛЕНИЯ
В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Рассматриваются вопросы государственного принуждения в гражданском праве. Обосновывается совершенствование методологических подходов и нормативного закрепления в законодательстве Республики Беларусь. Предлагается новая редакция ст. 933 Гражданского кодекса Республики Беларусь.

Ключевые слова: государственное принуждение в гражданском праве, гражданско-правовая ответственность, меры защиты в гражданском праве.

Гарантированность принадлежащего лицу субъективного права принудительной силой государства – неотъемлемое условие эффективности механизма правового регулирования общественных отношений. Необходимость научного исследования государственного принуждения в гражданском праве обусловлена тем, что в современных условиях при доминирующем диспозитивном методе правового регулирования объем публичного интереса в рамках формирования информационного общества постоянно возрастает. В связи с этим представляется актуальным дальнейшее проведение научных исследований по определенным направлениям.

1. Место и роль государственного принуждения в системе общей юридической конструкции принуждения в гражданском праве.

Правовая природа принуждения, в том числе и государственного, обуславливает его дифференциацию по отраслевому критерию. Несмотря на единую сущность, принуждение в административном, уголовном, гражданском и других отраслях права обладает специфическими признаками, которые позволяют выделить их в качестве самостоятельных явлений. Вместе с тем исследователи традиционно уделяют внимание принуждению в сфере публично-правового регулирования общественных отношений. В связи с этим проведение сравнительно-правового анализа мер принуждения в публичном и частном праве и последующее изучение их эффективности является важным направлением научных исследований в рамках, во-первых, создания единой концепции, посвященной обеспечению публичного интереса в частном праве, и, во-вторых, изучения мер правомерного принуждения в гражданском праве, не обеспеченных непосредственно государственным воздействием.

Специфика правового регулирования частноправовых отношений, с одной стороны, значительно сужает сферу государственного принуждения, с другой – допускает юридическую и фактическую возможность принудительного воздействия друг на друга участников этих отношений. Таким образом, устоявшееся утверждение о том, что монополия на применение принуждения принадлежит государству [1, с. 10], уже не представляется таким бесспорным, а проблема соотношения понятий «правовое принуждение» и «государственное принуждение» актуальной. Следует согласиться с подходом авторов, рассматривающих указанные понятия как целое и часть соответственно, потому как кроме государственного существуют иные механизмы правомерного принуждения, не обеспеченные непосредственным государственным воздействием.

Так, видится, что правовое принуждение может быть определено как принуждение, непосредственно или опосредованно урегулированное нормами права. В свою очередь, в зависи-