

УДК 347 + 349.2 + 347.6(061.3)  
ББК 67.404  
Т11

Редакционная коллегия:

заведующий кафедрой гражданского и трудового права  
Академии МВД Республики Беларусь кандидат юридических наук, доцент  
*Е.М. Ефременко* (ответственный редактор);  
заместитель начальника кафедры гражданского и трудового права  
Академии МВД Республики Беларусь кандидат юридических наук, доцент  
*М.А. Пашкев*;  
профессор кафедры гражданского и трудового права  
Академии МВД Республики Беларусь кандидат юридических наук, доцент  
*А.А. Греченков*;  
адъюнкт научно-педагогического факультета  
Академии МВД Республики Беларусь магистр юридических наук  
*С.И. Красовский*

Т11 **Теория и практика реализации мер ответственности в гражданском, трудовом, семейном праве в государствах Таможенного союза ЕАЭС** : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Минск, 17 дек. 2019 г.) / учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь» ; редкол.: Е.М. Ефременко (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Академия МВД, 2020. – 219, [1] с.  
ISBN 978-985-576-255-4.

Тематика рассматриваемых материалов охватывает широкий спектр актуальных вопросов, связанных с совершенствованием законодательства и правоприменительной практики в сфере юридической ответственности в гражданском, трудовом и семейном праве в государствах Таможенного союза ЕАЭС.

Издание предназначено для лиц, обучающихся на юридических факультетах учреждений высшего образования, научных сотрудников и преподавателей.

УДК 347 + 349.2 + 347.6(061.3)  
ББК 67.404

ISBN 978-985-576-255-4 © УО «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», 2020

## Раздел I

### ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ГРАЖДАНСКОМ И СЕМЕЙНОМ ПРАВЕ

УДК 341.51

*Т.В. Авдеева*

#### О ФУНКЦИЯХ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Как известно, гражданско-правовая ответственность направлена на восстановление имущественного положения пострадавшего от правонарушения лица и реализуется по его усмотрению. Таким образом, акцент в проблематике гражданской ответственности смещен на компенсационную функцию, что составляет ее главную отраслевую особенность. Но функциональное назначение гражданской ответственности не может быть сведено к компенсации нарушенного интереса, т. е. защите лица после нарушения его права. Как любой другой вид юридической ответственности, гражданская ответственность призвана обеспечить соблюдение гражданских прав, а потому не менее важны такие ее функции, как превентивная и карательная.

Негативное отношение науки и практики последних десятилетий к санкционной составляющей гражданской ответственности во многом явилось реакцией на ту деформацию, которой данный вид ответственности подвергся в советский период, превратившись из средства защиты прав кредитора в инструмент командно-административного давления на должника. В условиях формирующегося рынка усилия исследователей сосредоточились на компенсационной функции гражданской ответственности, тогда как любые проявления сверхкомпенсации критиковались как несоответствующие эквивалентно-возмездному характеру гражданских отношений. Современный этап развития гражданских отношений со всей очевидностью демонстрирует опасность умаления значения штрафной и превентивной функций гражданской ответственности для обеспечения режима законности.

Превентивная и карательная функции, связанные с санкционным воздействием на правонарушителя, во многом предопределяются компенсационной функцией гражданской ответственности, ее содержанием и эффективной реализацией. Однако добиться надлежащей защиты гражданских прав до и после нарушения, не прибегая к мерам воздей-

ствия, выходящим за пределы компенсации, бывает достаточно сложно. В таких случаях превентивная и карательная функции реализуются в специальных мерах ответственности, обеспечивающих соблюдение гражданских прав в отрыве от функции компенсации.

Учитывая сказанное, можно выделить следующие тенденции развития института гражданской ответственности.

*Во-первых, совершенствование мер компенсационного характера,* без которых невозможно обеспечить восстановление имущественного положения потерпевшего от правонарушения лица и сопутствующее такому восстановлению санкционное воздействие на правонарушителя. Данное направление является приоритетным, так как связано с главным назначением гражданско-правовой ответственности – быть средством защиты лица, право которого нарушено. Определенные законодательные шаги в данном направлении уже сделаны, другие – запланированы в ближайшее время.

Так, за последние двадцать лет успешно зарекомендовала себя такая форма защиты прав кредитора в денежном обязательстве, как взыскание процентов за неправомерное пользование чужими денежными средствами. Доктринальное осмысление ряда проблем, возникающих при применении данной формы ответственности (несоответствие нормативного размера процентов экономическим потерям кредитора, отсутствие нормативного размера процентов применительно к обязательствам в иностранной валюте), позволяет надеяться на скорейшее их разрешение.

Нормы, призванные кардинально изменить практику взыскания убытков, заложены в проект Закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь». Проект подчеркивает значение возмещения убытков как общего средства защиты, подлежащего применению независимо от использования иных средств защиты, сфера применения возмещения убытков расширяется за счет преддоговорного этапа отношений сторон, в целях либерализации процесса доказывания размера убытков вводится понятие «разумной степени достоверности», а при невозможности доказать размер убытков с разумной степенью достоверности справедливый размер убытков должен будет определить суд.

Указанные новеллы призваны раскрыть компенсационный потенциал гражданской ответственности, но далеко не исчерпывают его. В научной разработке с целью последующей законодательной реализации нуждаются правила, касающиеся пределов ответственности в форме возмещения убытков (предвидимость убытков, непредотвратимость убытков), заранее оцененных убытков, возмещения убытков на стадии предвидимого нарушения обязательства и некоторые др.

*Во-вторых, использование санкционной составляющей гражданской ответственности* в тех случаях, когда возмещение убытков нельзя считать оптимальной формой защиты гражданских прав до и после нарушения: возмещение убытков не является адекватным средством защиты нарушенного интереса (например, в обязательствах, лишенных экономического содержания), не способно оказать серьезного стимулирующего воздействия (например, в обязательствах, нарушение которых не сопровождается причинением серьезного имущественного ущерба), не может быть использовано стороной ввиду сложностей, возникающих при доказывании убытков, не позволяет бороться со злостными формами недобросовестного поведения участников гражданских отношений. Речь идет об имущественных санкциях, обеспечивающих режим законности в отрыве от компенсационной функции, понимаемой в смысле ст. 14 и ст. 364 Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК).

Как известно, неустойка подлежит уплате независимо от наличия и размера убытков кредитора, из чего следует, что ее санкционная составляющая превалирует. Однако в условиях труднодоказуемости убытков значение неустойки изменилось – из средства стимулирования (превенции) и наказания неисправного должника неустойка превратилась в суррогат убытков, соответственно формировалась и практика уменьшения неустойки судом. Полагаем, что либерализация процесса взыскания убытков, с одной стороны, и правильное отношение к санкционной составляющей гражданской ответственности, с другой стороны, позволят восстановить основное назначение неустойки – стимулировать должника к надлежащему исполнению обязательства. Как следствие, неустойка с большим успехом будет применяться там, где защита посредством реализации функции компенсации невозможна или затруднена.

Штрафная составляющая гражданской ответственности многое проясняет в отношении взыскания так называемых «реституционных убытков» (ч. 2 п. 2 ст. 14 ГК). С теоретической и практической точки зрения важно понимать, что «реституционные убытки» ни в какой связи с реальными убытками потерпевшего от правонарушения лица не находятся и представляют собой самостоятельное средство защиты, карательная направленность которого находит обоснование в действии принципа добросовестности, а именно, в развивающемся данный принцип правиле «никто не может обогатиться за счет другого, действуя противоправно».

За нарушение исключительных прав на отдельные объекты интеллектуальной собственности законодательством предусмотрена такая мера ответственности, как компенсация. Полагаем, несмотря на название, данная мера носит скорее карательный, чем компенсационный ха-

рактер: компенсация взыскивается вместо убытков и при определении ее размера учитывается характер нарушения. В случае либерализации процесса взыскания убытков оснований считать компенсацию более простым способом возмещения имущественных потерь будет еще меньше.

В свете сказанного следует глубоко изучить и оценить на предмет возможного заимствования известный иностранным правовым порядкам институт «карательных убытков», применяемый главным образом в сфере деликтного права, а также в некоторых случаях нарушения договорных обязательств. В Российской Федерации, например, можно встретить институты, близкие к идее «карательных убытков» (штраф в размере 50 % от суммы, присужденной судом в пользу потребителя, взыскиваемый с изготовителя (исполнителя, продавца), за неудовлетворение в добровольном порядке требований потребителя).

Итак, компенсационная функция гражданско-правовой ответственности имеет бесспорный приоритет, а возмещение убытков по-прежнему занимает главенствующее место среди мер гражданской ответственности. Вместе с тем признание относительной самостоятельности и значения превентивной и карательной функций позволит более эффективно использовать институт гражданско-правовой ответственности для защиты гражданских прав, соблюдение которых не может быть обеспечено посредством реализации функции компенсации и в ее пределах.

УДК 341.225

*Н.Н. Акимов*

### **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ЛИНЕЙНОМ СООБЩЕНИИ**

Морская перевозка грузов – необходимый элемент осуществления внешнеторгового сотрудничества любого государства. В том числе и не имеющего выхода к морю. Массовые и крупногабаритные грузы, контейнеры доставляются, как правило, морским транспортом. Не исключение и Республика Беларусь.

Проблематика правового регулирования морской перевозки грузов освещается в той или иной степени в отечественной правовой литературе с 90-х гг. XX в. В Республике Беларусь процесс развития морского транспортного законодательства обозначился в 1999 г. с принятием Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь (КТМ). Безуслов-

но, его принятие – часть общего процесса изменения гражданского законодательства, в основе которого лежит принятие в 1998 г. Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК). Далее последовало принятие Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь.

Однако за прошедшие 20 лет в белорусской правовой науке специальных исследований указанной проблематики не отмечено.

Торговое мореплавание исторически формировалось в двух формах – трамповое (нерегулярное) судоходство и линейное (регулярное) судоходство.

Трамповое судоходство основано на том, что оно не связано с обслуживанием определенных направлений и портов. Суть его – одиночные рейсы. Порты захода, прибытия и отправления определяются договором морской перевозки. В трамповых перевозках таким договором является чартер.

Регулярное, или линейное, сообщение организуется морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях. Особенностью линейного судоходства является закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Регулирование правоотношений института морских перевозок в линейном сообщении неразрывно с применением субинститута коносамента, который выполняет следующие функции:

- свидетельствует о заключении договора перевозки;
- является распиской в получении груза перевозчиком;
- является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Причем коносамент – документ, который не олицетворяет собой договор морской перевозки груза, а только подтверждает его. В ст. 86 КТМ указывается: «Перевозчик вправе выдать не коносамент, а иной документ в подтверждение получения груза для морской перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки груза и приема его перевозчиком».

Законодательство Республики Беларусь особенности линейного судоходства специально не регулирует. В КТМ линейные перевозки отражены только в ч. 3 ст. 96 (Место погрузки), в которой говорится: «при перевозках в линейном сообщении место погрузки устанавливает перевозчик».

Рассмотрим договор морской перевозки в линейном сообщении. Договор является двухсторонне обязывающим. Так, согласно ст. 80 КТМ «перевозчик обязуется доставить», а «отправитель обязуется уплатить». Каждая из сторон договора, таким образом, обладает правомочием, корреспондирующим обязанность другой стороны.