

Однако, как показывает анализ отраслевого законодательства и судебной практики, не исключено отнесение несовершеннолетнего к бывшим членам семьи и выселение его вместе с матерью после ее развода с мужем-собственником жилого помещения. Ввиду особой значимости для ребенка реализации его права на жилище органы опеки и попечительства целесообразно привлекать при разрешении вопросов о выселении и разделе жилых помещений, в которых проживают несовершеннолетние члены семьи собственника.

Отсутствие четких ограничений и императивных норм приводят к незаконному изъятию имущества несовершеннолетних, например, при разделе имущества, истребовании вещи из чужого незаконного владения, ошибочном включении имущества несовершеннолетнего в опись при конфискации.

Целесообразным представляется формирование особого подхода к правовому регулированию имущественных прав несовершеннолетнего, базирующегося на усилении императивного воздействия на соответствующие отношения в условиях реализации социальной направленности государства и для достижения максимальной защиты прав несовершеннолетнего. Однако придание несовершеннолетнему статуса самостоятельного субъекта права, необходимость защиты его имущественных прав не должна приводить к умалению роли семьи в его воспитании, бесконтрольному вмешательству государства в семейные дела.

Избежать декларативности провозглашаемых основных (статутных) прав и законодательства в сфере детства позволит и создание системы гарантий законности, в том числе юридическая ответственность, которая является показателем социальной составляющей государственной деятельности.

Исследование эффективности применения норм об ответственности несовершеннолетних на практике свидетельствует об их низкой эффективности.

Увеличение количества нормативных правовых актов, недостаточная систематизация законодательства в сфере детства, наличие бланкетных норм, декларативность прав несовершеннолетнего негативно сказываются и на правоприменительной практике, уровне правовой культуры. Повышение качества и эффективности принимаемых норм, их поэтапная систематизация на основе конституционных норм обеспечивать максимальную детализацию его прав позволит исключить возможность злоупотреблений в имущественных отношениях. Совершенствование и усиление гарантий в сфере детства невозможно без повышения правовой культуры общества, без развития законодательства, повышения его юридино-технического уровня. Неполнота, декларативность, противо-

речивость его норм, несовершенство общих гарантий законности приводит к тому, что защита прав несовершеннолетнего сводится к деятельности правоохранительных органов по борьбе с правонарушениями.

Требуется дальнейшая детализация правового регулирования имущественных прав несовершеннолетнего и терминологии, принятой в данной сфере. Совершенствованию законодательства в этой области, достижению большей правовой определенности могло бы послужить издание закона. В частности, в Законе «Об имущественных правах несовершеннолетних» должны быть урегулированы обязательства, в которых несовершеннолетние могут участвовать, конкретизированы их обязанности и ответственность.

Особое внимание следует уделить сделкам с недвижимостью, в сфере жилищных правоотношений, проблеме охраны и защиты интересов несовершеннолетних собственников и сособственников жилых помещений, осуществлению несовершеннолетними детьми права пользования жилым помещением, принадлежащим родителю на праве собственности. Необходима и регламентация на законодательном уровне порядка предоставления согласия органов опеки попечительства, в том числе и в указанных сферах.

Неоправданно большая роль судейского усмотрения в вопросах определения природы права, принадлежащего члену семьи собственника, отсутствие документального оформления такого права создает дополнительные риски при совершении сделки с недвижимостью, дает возможность злоупотреблений в имущественных отношениях, в том числе со стороны родителей. Осуществление собственником его полномочий не должно препятствовать осуществлению права на жилое помещение его несовершеннолетних детей.

УДК 347.763.4

Т.А. Сигаева

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Нарушения прав на этапе организации перевозки грузов таковы, что требуют использования штрафных способов защиты, являющихся по правовой природе мерами ответственности. Исходя из п. 109 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г.

№ 1196 (в ред. от 10 июля 2015 г.) (УЖТ), их осуществление допустимо на основании и в пределах, предусмотренных законодательством, а также соглашением сторон. Если нормативными правовыми актами или соглашением сторон в установленных случаях, не предусмотрены меры ответственности, то для защиты нарушенных прав используются любые иные способы, не являющиеся мерами ответственности. Это обусловлено тем, что установленная УЖТ ограниченная ответственность за отдельные нарушения условий договора перевозки распространяется не только на них, а исходя из ст. 371 Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК), а в целом на все нарушения, которые могут следовать из договора перевозки.

Применительно к судебной форме защиты прав и охраняемых законом интересов можно выделить следующие действия по защите прав, возникающих из договора об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Право перевозчика на предъявление груза, в том числе, в согласованном объеме, обеспечивается взысканием исключительной неустойки в виде штрафа. Размер штрафа различается в зависимости от способа учета грузов и вида транспортных средств (п. 110 УЖТ).

Законодательство не содержит нормы о сроке, по истечении которого груз считается непредъявленным. Согласно ч. 12 п. 6 Правил заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13 июля 2015 г.), факт отсутствия (непредъявления) груза фиксируется в учетной карточке, которая ведется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции. Момент, когда он должен внести данные сведения в документ, в нормативных правовых актах не определен. В соответствии с п. 4 вышеназванных правил учетно-отчетное время выполнения заявки определяется в порядке, устанавливаемом государственным объединением «Белорусская железная дорога». Полагаем, что срок, по истечении которого груз следует считать непредъявленным, (порядок его определения) целесообразно предусмотреть в нормативных правовых актах. Эта идея обусловлена, в том числе, положениями ст. 372 ГК, согласно которым основания ответственности за нарушения обязательств должны предусматриваться законодательством или договором.

Традиционно за нарушение сроков исполнения обязательства законодательством или соглашением предусматривается взыскание неустойки.

За нарушение права на соблюдение сроков предъявления груза законодательство в общей форме не предусматривает ответственности. Думается, что это обусловлено следующими причинами. Во-первых, срок предъявления грузов (срок погрузки), исходя из законодательства, определяется днями (сутками). Истечение отчетных дня, суток в отсутствие предъявления грузов в виду технологии организации и транспортировки грузов перевозчиком может квалифицироваться как их непредъявление. Косвенным подтверждением данному положению является вид неустойки, который установлен п. 110 УЖТ за непредъявление грузов (неисполнение обязательства), – штраф (при длящейся просрочке (ненадлежащем исполнении обязательства) традиционно устанавливается пеня). Во-вторых, представляется, что право на соблюдение сроков предъявления грузов обеспечивается специальными способами защиты. Согласно п. 43 УЖТ за время задержки вагонов, контейнеров перевозчика на железнодорожных станциях отправления по причинам, зависящим от грузоотправителя, они вносят перевозчику необходимую плату. За время задержки вагонов, контейнеров грузоотправителей на железнодорожных станциях отправления по причинам, зависящим от грузоотправителя, они вносят перевозчику 50 % от платы, установленной за пользование вагонами, контейнерами перевозчика. В соответствии с п. 46 УЖТ в связи с несвоевременной погрузкой и возникновением по данной причине технологических затруднений на железнодорожных станциях по причинам, зависящим от грузовладельца, грузоотправителем уплачивается плата: за хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования и находящихся в вагонах и контейнерах, – в пятикратном размере; пользование вагонами, контейнерами – в двухкратном размере.

За нарушение права грузовладельца на представление транспортных средств, в том числе, в согласованном количестве, законодательство предусматривает взыскание штрафа. Его размер предусмотрен п. 110 УЖТ и аналогичен размеру штрафа, подлежащего уплате в случаях непредъявления грузов. Срок, по истечении которого транспортные средства можно считать непредъявленными (порядок его определения), в нормативных правовых актах отсутствует. Представляется целесообразным его предусмотреть.

Способа защиты права на соблюдение сроков предъявления транспортных средств, который мог бы быть реализован в судебной форме, законодательство не предусматривает. Действия по защите, не являющиеся мерами ответственности, не представляются востребованными ввиду правовой природы и характера нарушения данного права. Нали-

чие юридической возможности, не обеспечиваемой судебной защитой, не соответствует состоянию и тенденциям развития законодательства (ст. 60 Конституции Республики Беларусь, абз. 10 ч. 2 ст. 2 ГК); представляется целесообразным предусмотреть способ защиты права на соблюдение сроков предъявления транспортных средств. Он должен определяться, в том числе, с учетом технологических особенностей перевозок.

Пунктом 110 УЖТ предусмотрен способ защиты права перевозчика на приемку транспортных средств в виде взыскания штрафа, размер которого тождественен размеру штрафа, подлежащего уплате за неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров, непредъявление грузов. В то же время за нарушение права грузоотправителя на приемку груза в согласованном объеме, на соблюдение сроков приемки ответственность перевозчика не предусмотрена. Согласно абз. 5 ч. 2 ст. 2 ГК субъекты гражданского права участвуют в гражданских отношениях на равных, равны перед законом, не могут пользоваться преимуществами и привилегиями, противоречащими закону, и имеют право без всякой дискриминации на равную защиту прав и законных интересов. Возложение обязанности уплатить штраф на грузоотправителя за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика и отсутствие обременений в отношении перевозчика за отказ от приема предусмотренных заявкой грузов, на наш взгляд, нарушает принцип равенства в части установления равного правового режима сторон. Отмеченный дисбаланс может быть устранен либо снятием ответственности с грузоотправителя за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика, либо возложением обременений на перевозчика за отказ от приема предусмотренных заявкой грузов.

Концептуально модель правового регулирования ответственности участников перевозок базируется на законодательстве, принятом во времена СССР. Здесь усматриваются, в частности, такие проблемы: не все права, входящие в юридическое содержание договора об организации перевозки грузов, обеспечены способами судебной защиты; имеет место дисбаланс, выраженный в большем обеспечении интересов в защите перевозчика, чем грузоотправителя. Правовой механизм защиты прав участников организации перевозки грузов железнодорожным транспортом нуждается в реформировании в соответствии с современными тенденциями развития экономики государства и принципами права, в том числе принципами равенства участников гражданских правоотношений и судебной защиты.

УДК 351.756

Е.О. Скрабневская

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КВОТ НА ПОЛУЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ РАЗРЕШЕНИЙ НА ПРОЕЗД ПО ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспорт играет очень значимую роль практически во всех международных экономических отношениях, обеспечивает развитие международных связей, создает необходимые условия для рационального и взаимовыгодного разделения труда между странами мира и является одним из важнейших дополнительных источников валютных поступлений.

В 1953 г. под эгидой ЕЭК ООН была образована Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ). Ее учредительный документ – Протокол, подписанный 17 октября 1953 г. в Брюсселе. Конференция стремилась к упрощению международных наземных перевозок и интеграции сопутствующих рынков и в настоящее время в ее состав входят 43 европейских государства. ЕКМТ – разрешительная система многосторонних разрешений на международные перевозки грузов автомобилями транспортных предприятий, созданных в стране – участнице ЕКМТ, на основе системы базовых квот. Количество разрешений, предоставляемое ежегодно странам – членам ЕКМТ, называется квотой.

Работа ЕКМТ построена на следующих основных принципах:

- квота должна быть символом наивысшего качества в международных автомобильных перевозках;
- квота должна содействовать повышению производительности и открытию рынков;
- квота должна усиливать и гармонизировать контроль и санкции;
- квота разрешений должна распределяться на основе реальных потребностей и ее эффективного использования.

Белорусские перевозчики работают с многосторонними разрешениями ЕКМТ, дающими право на совершение рейсов между странами – участницами ЕКМТ и транзитом по территории одной или нескольких стран-участниц грузовыми автомобилями, которые зарегистрированы в стране – участнице ЕКМТ, действующими в течение установленного периода и сопровождаемыми бортовым журналом, оформленным должным образом.

Существуют два вида многосторонних разрешений:

- годовое разрешение на бланке зеленого цвета;
- краткосрочное разрешение, действующее в течение 30 дней, на бланке желтого цвета.