

ленного порядка, использование заведомо подложных документов для регистрации ценных бумаг. Караются уголовным законом и незаконные использование либо разглашение сведений, внесенных в реестр владельцев ценных бумаг, или информации о результатах финансово-хозяйственной деятельности эмитента ценных бумаг до ее опубликования в средствах массовой информации либо доведения иным образом до сведения неограниченного круга лиц, совершенные лицом, которому такие сведения или информация известны в связи с его профессиональной или служебной деятельностью, и повлекшие причинение ущерба в крупном размере (ст. 226¹). Преступлением признается и внесение должностным лицом в проспект эмиссии ценных бумаг заведомо недостоверных сведений либо удостоверение проспекта эмиссии, содержащего заведомо недостоверные сведения (ст. 227).

Таким образом, можно констатировать, что, несмотря на гражданско-правовую природу отношений, регулируемых акционерным законодательством, институт защиты прав акционеров является комплексным: он регулируется различными отраслями законодательства. Это свидетельствует о необходимости исследования проблем защиты прав акционеров и дальнейшей разработки теории способов их защиты различными отраслевыми науками.

УДК 347.463

А.В. Войтюль

УСТАНОВЛЕНИЕ СУБЪЕКТА ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПРОЦЕССА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

На сегодняшний день задача укрепления транспортной безопасности в стране поставлена перед всеми профильными министерствами и ведомствами, в том числе Министерством внутренних дел. Не последнее место в достижении намеченных целей занимает совершенствование института гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. Ведь данный вид юридической ответственности не только направлен на компенсацию вреда, причиненного сторонам договора, но и выполняет общественно значимые функции: превентивную, воспитательную.

В правоприменительной практике значительный интерес представляет вопрос о субъектах ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. Его сложность заключается в неоднозначном характере правового статуса участников рассматриваемых договорных отношений.

Согласно ст. 37 закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» сторонами договора автомобильной перевозки груза выступают перевозчик и заказчик, причем, «заказчиком автомобильной перевозки груза могут быть грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор». При этом договор перевозки, как правило, заключается между двумя сторонами, например перевозчиком и грузоотправителем или перевозчиком и экспедитором. Однако данное обстоятельство не исключает одновременного участия в перевозке всех вышеперечисленных субъектов. В таком случае встает вопрос об ответственности участника перевозки, не являющегося стороной договора перевозки. Например, договор автомобильной перевозки груза заключен между перевозчиком и грузополучателем (заказчиком). В пункт назначения груз прибыл с повреждениями в результате опрокидывания в кузове автомобиля. Погрузку и крепление груза осуществлял грузоотправитель, не являющийся стороной по договору перевозки и состоящий в договорных отношениях с грузополучателем посредством заключения договора купли-продажи (поставки). Возникает сложность в определении того, кто будет нести ответственность перед собственником груза (грузополучателем) за его несохранность, и порядка предъявления претензий. В защиту перевозчика свидетельствуют положения п. 1 ст. 750 Гражданского кодекса Республики Беларусь, в соответствии с которыми перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность груза произошла «вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело». Продавец (грузоотправитель) свою обязанность также выполнил, так как в соответствии с п. 2 ст. 428 ГК, «в случаях, когда из договора не вытекает обязанность продавца по доставке товара или передаче товара в месте его нахождения покупателю, обязанность продавца передать товар покупателю считается исполненной в момент сдачи товара перевозчику». В момент сдачи груза находился в надлежащем состоянии, а его повреждение имело место в процессе перевозки. В приведенном примере вопрос о субъекте гражданско-правовой ответственности осложнен тем фактом, что грузоотправитель, который, возможно, виновен в повреждении груза, не является стороной договора перевозки.

То, что данный вопрос продолжает оставаться дискуссионным, подтверждает и положение, содержащееся в постановлении пленума Высшего хозяйственного суда Республики Беларуси № 9 от 24 октября 2012 г. «О некоторых вопросах рассмотрения дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции». В соответствии с ч. 5 п. 9 постановления, «для определения характера правоотношений, возникших между автомобильным перевозчиком и заказчиком внутриреспубликанской автомобильной перевозки груза, в случаях, когда лицо, указанное в качестве грузоотправителя в товарно-транспортной накладной, ином транспортном документе, не совпадает с ее заказчиком, хозяйственным судам следует не только принимать во внимание факт составления такой накладной (иного транспортного документа), но и оценивать ее (его) содержание, а также учитывать наличие и содержание иных документов, относящихся к данной перевозке (например, заявки или заказа на автомобильную перевозку груза)».

При определении субъекта ответственности также необходимо учитывать императивную норму, содержащуюся в п. 3 ст. 289 ГК: «обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц)». В свою очередь, ответственность представляет собой не что иное, как возложение дополнительных обязанностей. Таким образом, ответственность за неисполнение обязательств по перевозке груза может нести только участник данного обязательства.

Правильное решение вопроса о субъекте ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза непосредственным образом связано с выполнением задач, стоящих перед органами внутренних дел. В соответствии с положениями закона «Об органах внутренних дел Республики Беларусь» одной из обязанностей ОВД является осуществление государственного контроля за соблюдением законодательства в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Следует отметить, что меры гражданско-правовой ответственности направлены на то, чтобы стимулировать перевозчика и грузоотправителя к соблюдению транспортной дисциплины. Ведь незакрепленный или неправильно закрепленный груз, превышение допустимых весовых и габаритных параметров транспортного средства, несоблюдение водителем режима труда и отдыха, превышение скорости движения являются последствиями ненадлежащего исполнения сторонами договорных обязательств по автомобильной

перевозке груза и одновременно условиями увеличения уровня аварийности на дорогах. Недобросовестное отношение перевозчика или грузоотправителя к исполнению принятых на себя по договору обязанностей не только влечет причинение ущерба контрагенту, но и становится причиной дорожно-транспортных происшествий. Совершенствование института гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза ставит перед собой в качестве одной из целей укрепление транспортной безопасности.

УДК 346.544.2

В.С. Гальцов

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСФЕРА РЕЗУЛЬТАТОВ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Развитие правоохранительной деятельности невозможно без трансфера новых технологий, основным назначением которых является превращение знаний и технологий в конкретные инновации. В послании Президента Республики Беларусь белорусскому народу и Национальному собранию А.Г. Лукашенко отметил, что повышение эффективности трансфера результатов научно-технической деятельности является общегосударственной задачей, без решения которой невозможен переход Беларуси на инновационный путь развития. Является бесспорным то, что от общегосударственных программ и направлений развития не должны отставать и органы внутренних дел. Вместе с тем внедрение новейших технических и организационных решений для нужд обеспечения правоохранительной деятельности, как правило, носит эпизодический характер, и в большинстве случаев деятельность основана на чистом энтузиазме отдельных органов внутренних дел или конкретных исполнителей. Однако следует отметить, ряд негативных факторов, влияющих на развитие инновационной сферы. Это рисковый характер деятельности, отсутствие опыта и технологий, ограниченные финансовые ресурсы, и т. д.

В Республике Беларусь создана и функционирует определенная система организаций, в задачах которых заложена поддержка продвижения инноваций. Она могла бы быть взята за основу при рассмотрении вопроса о трансфере результатов научно-технической деятельности в системе органов внутренних дел.

По нашему мнению, при практической направленности трансфера результатов научно-технической деятельности не должны оставаться без внимания и теоретические положения. Следует отметить, что понятие трансфера технологий используется в научной литературе и периодической печати неоднозначно. Законодательная сфера Республики Беларусь не использует это понятие, применяя в различных контекстах иные понятия. Например, в ст. 1 закона Республики Беларусь от 19 января 1993 г. № 2105-XII «Об основах государственной научно-технической политики» дается понятие «научно-техническая деятельность», в содержание которого входит деятельность по распространению и применению результатов прикладных исследований и разработок. В п. 12 указа Президента Республики Беларусь от 3 января 2007 г. № 1 «Об утверждении Положения о порядке создания субъектов инновационной инфраструктуры» говорится о центрах трансфера технологий, в задачи которых входит осуществление комплекса мероприятий, направленных на передачу инноваций из сферы их разработки в сферу практического применения.

По нашему мнению, более рациональным является использование категории «трансфер результатов научно-технической деятельности», определенный в работе Н.В. Шумянской «Коммерциализация результатов научно-технической деятельности» как «осуществляемый в законодательно установленных условиях процесс передачи прав на использование результатов научно-технической деятельности (новаций как носителей новых ценностей-стоимостей) другим субъектам инновационной деятельности».

Выделим ряд форм трансфера результатов научно-технической деятельности (РНТД). Во-первых, коммерческий трансфер, определяемый как использование РНТД с целью извлечения прибыли. Во-вторых, некоммерческий трансфер РНТД, направленный на развитие различных сфер общества путем обмена свободной научно-технической информацией и результатами научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, обеспечивающих безопасность государства, эффективность социальной политики, правоохранительной деятельности, развитие личности и образовательного уровня общества.

Основную нагрузку по трансферу РНТД несут различного рода организации, которые условно можно подразделить на две группы. К первой группе относятся организации, осуществляющие общую поддержку предпринимательству, в том числе инновационной направленности. Ими являются центры поддержки предпринимательства, инкубаторы малого предпринимательства и свободные экономические зоны.

Для целей совершенствования правоохранительной деятельности большой интерес представляет вторая группа – совокупность субъектов, осуществляющих материально-техническое, финансовое, организационно-методическое, информационное, консультационное и иное обеспечение инновационной деятельности. Правовой основой деятельности инновационной инфраструктуры является указ Президента Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке создания субъектов инновационной инфраструктуры». К субъектам инновационной инфраструктуры относятся технопарки, центры трансфера технологий и венчурные организации.

В качестве основных задач субъектов инновационной сферы можно выделить: вовлечение интеллектуальной собственности в социальный оборот, активизация продвижения результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ; трансфер инновационных разработок в целях организации широкомасштабного производства отечественной наукоемкой продукции; формирование прозрачной информационной среды о имеющемся научно-техническом потенциале, инновационных разработках и продукции; создание и поддержка информационных баз данных, обслуживающих клиентов технологического трансфера; оказание помощи субъектам инновационной деятельности в разработке и продвижении инновационных и инвестиционных проектов; подготовка кадров в сфере научно-инновационной деятельности.

Способами трансфера, которые можно использовать в деятельности органов внутренних дел, являются: передача бесплатных изобретений; использование органа внутренних дел как лаборатории, полигона и т. п. при исследованиях, выработке (отработке) технологических разработок и организационных приемов; передача ноу-хау; информационный обмен на семинарах, симпозиумах, выставках; совместные исследования и обмен специалистами.

Следует отметить, что в настоящее время высока доля государственного сектора исследований, которые решают в большей степени экономические, государственные задачи, без внимания остаются правоохранительные нужды; относительно слабо участие органов внутренних дел, как инициатора разработок, так и в качестве их потребителя. Сдерживают трансфер РНТД в ор-