

ракти: 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 внешнеэкономического 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 обязанности другой стороны.

Согласно ст. 80 и ст. 119 «перевозчик обязуется выдать груз уполномоченному на получение лицу», именно по предъявлении в порту назначения одного из экземпляров оригинала коносамента, либо получателю, указанному в ином, выданном вместо коносамента документе.

Договор морской перевозки груза в линейном сообщении является возмездным. «На морском транспорте цена транспортной продукции может быть выражена двумя формами – тарифом и фрахтом. Тариф – заранее установленная провозная плата, опубликованная для всеобщего сведения. Если перевозка осуществлена безвозмездно, то в соответствии со ст. 4 КТМ регулирование правоотношений будет осуществляться ГК.

Договор морской перевозки груза в линейном сообщении является срочным. Так, согласно ст. 116 КТМ «перевозчик обязан доставлять грузы в соответствии с указанными в договоре маршрутом и сроками, а при отсутствии такого указания – в соответствии с обычным маршрутом и в обычные сроки».

Что касается квалификации договора морской перевозки груза как реального, либо консенсуального, однозначного доктринального ответа здесь нет. Так, ГК в ст. 739 определяет договор перевозки груза (для всех видов транспорта) как реальный. «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату». То, что договор носит реальный характер, указывалось во всякой литературе по морским перевозкам грузов в советское время.

Однако существует иное мнение, основанное на современном опыте заключения и исполнения договоров морской перевозки грузов в линейном сообщении, – договор заключается до вручения груза перевозчику. Действительно, проецируя данную ситуацию на действия белорусского грузоотправителя, сложно предположить, что белорусский грузоотправитель, предварительно не согласовав все необходимые сведения для перевозки – количество мест, дату отправки, особенности упаковки и пр. (т. е. фактически заключив договор на перевозку), отправит груз в порт, тем более находящийся в другом государстве.

Относительно договора перевозки в линейном сообщении К.М. Шмитгофф пишет: «...договор морской перевозки заключается до выдачи коносамента и что в последнем просто фиксируются условия договора, который уже частично исполнен». Далее он поясняет проект коносамента, отправленный отправителем перевозчику, часто является офертой, но сам договор перевозки считается заключенным только тогда, когда перевозчик акцептует оферту.

На наш взгляд, в споре о том, что договор, ранее признанный однозначным реальным, а в настоящее время признаваемый консенсуальным, просматривается эволюционное развитие, основанное прежде всего на модернизации и технологическом совершенствовании как процесса заключения самого договора, так и процесса перевозки груза. Современное развитие коммуникаций уже привело (и еще более приведет) к применению электронных средств связи. Таким образом, договор морской перевозки груза в линейном сообщении может быть заключен путем обращения грузоотправителя к перевозчику с просьбой о перевозке.

Подводя итог, отметим, что в Республике Беларусь отсутствует нормативная база для регистрации морских линий, а также нет международных соглашений о сотрудничестве с прибрежными морскими государствами в данной сфере. В случае возникновения возможности создания морской линии с участием белорусского перевозчика, необходимо предусмотреть заключение соглашения со страной-партнером. Считаем необходимым внести в КТМ понятие морской линии с последующим уточнением норм, регулирующих действия операторов линии.

Предлагаем дополнить ст. 2 КТМ определением морской линии следующего содержания: «морская линия – сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и их багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию».

УДК 351.712

Ю.А. Амельчя

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАКУПОК

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 13 июля 2012 г. № 419-З «О государственных закупках товаров (работ, услуг)» (далее – Закон) (в редакции от 17 июля 2018 г.) осуществление государственных закупок для приобретения товаров (работ, услуг) полностью или частично за счет бюджетных средств и (или) средств государственных внебюджетных фондов возлагается непосредственно на заказчика, которому требуются такие товары (работы, услуги).

Лица, относящиеся к заказчикам, определены в ст. 1 Закона: это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие государственную закупку, в том числе через обособленное подразделение юридического лица (включая филиал либо представительство), уполномоченное от имени этого юридического лица, и заказчик высту-