

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 346.7

V. Govzich
P. Lavrentiev
BSEU (Minsk)

ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF THE CONTRACT OF CONTAINER TRANSPORTATION OF GOODS IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS

The article examines the ways of mutual adaptation of legal and economic instruments for the effective solution of the problem of improving the logistics of container transportations across the territory of the Republic of Belarus.

The interrelation of economic and legal aspects allows us to consider the situations that arise in the logistics of container transportations from different angles, which makes it possible, on the one hand, to respond promptly to changes in the market situation on the part of economic entities and, on the other hand, regulation of market relations in the container transportation segment. At the same time, the authors note that the factors influencing the changes in the legal norms provide a prerequisite for the emergence of a more dynamic qualitative economic component that makes the container freight traffic and infrastructure facilities serving it more attractive for foreign investors on the territory of Belarus.

Keywords: container transportation; container transportation contract; time charter; Time Charter; general cargoes; container transit in the Republic of Belarus; Civil Code of the Republic of Belarus; Basic Maritime Law; freight; bill of lading; consignor; consignee.

В. Г. Говзич
кандидат юридических наук, доцент
П. А. Лаврентьев
БГЭУ (Минск)

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ДОГОВОРА КОНТЕЙНЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В СОВРЕМЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

В статье рассматриваются способы взаимной адаптации правовых и экономических инструментов для эффективного решения проблемы совершенствования логистики контейнерных перевозок по территории Республики Беларусь.

Взаимосвязь экономических и правовых аспектов позволяет рассматривать ситуации, возникающие в логистике контейнерных перевозок с различных ракурсов, что дает возможность, с одной стороны, своевременной реакции на изменение конъюнктуры рынка со стороны субъектов хозяйствования и, с другой, регулирование рыночных отношений в сегменте контейнерной транспортировки. При этом авторами отмечается, что факторы, влияющие на изменения правовых норм, да-

ют предпосылку к возникновению более динамичной качественной экономической составляющей, делающей контейнерный грузопоток и инфраструктурные объекты, его обслуживающие, на территории Беларуси более привлекательным для иностранных инвесторов.

Ключевые слова: контейнерные перевозки; договор контейнерной перевозки; тайм-чартер; Time Charter; генеральные грузы; транзит контейнеров по Республике Беларусь; Гражданский кодекс Республики Беларусь; Основной морской закон; фрахт; коносамент; грузоотправитель; грузополучатель.

Динамика развития экономических взаимоотношений непосредственно влияет на объем грузооборота как на внешних, так и на внутренних рынках. Производители и продавцы товаров формируют материальные потоки по территориям государств с наиболее эффективными экономико-правовыми условиями с точки зрения собственной выгоды. В этой связи организация бизнес-процесса происходит не только за счет выбора максимального экономического эффекта, но и правовых форм регулирования взаимоотношения субъектов, таких как формирование договорных связей.

Современные тенденции развития логистических взаимоотношений позволяют субъектам международного бизнеса самостоятельно выбирать наиболее привлекательные государства для следования собственных грузов. Страна, по которой проходит грузовой транзит, получает дополнительные инвестиции в инфраструктурные объекты, увеличение рабочих мест, возможность заработка для резидентов, привлекательность бренда государства и т.п.

В том числе это касается контейнерных перевозок, которые на сегодняшний день в международном транспортном сообщении играют особую роль. В научной литературе контейнерные перевозки представлены двумя основными направлениями исследований:

- техническим описанием контейнерной тары, а так же объектов погрузочной инфраструктуры [1–3];

- использованием контейнерных перевозок в логистике [4, 5].

Оба направления имеют практикоориентированную направленность, что предполагает формализацию основных показателей контейнерных перевозок в пределах технико-экономических особенностей контейнерной тары и ее использования в качестве грузового места в товарно-материальном потоке. В описании проблематики не учитывается синергетическая составляющая институционального и производственно-экономического уровня взаимосвязи и их взаимовлияний.

Новизна исследований, описанных в данной работе, состоит в том, что она охватывает не только экономический и правовой аспект контейнерных перевозок, но и интеграцию логистики и права в производственно-экономическом процессе транспортно-логистических услуг.

Экономический анализ глобального товаропотока с включением межконтинентальных перевозок по морю показал, что контейнерные перевозки занимают 50–60 % общего числа морских перевозок. Доля перевозок в контейнерах генеральных грузов (штучных грузов, перевозимых в упаковке) составляет более 90 %. Среднегодовой прирост контейнерных перевозок равен 9 % (за исключением 2012 г. — %) [6].

Основные контейнерные потоки проходят между портами Европы, Азии и Северной Америки — на тех направлениях, где сконцентрирована мировая торговля. По 10 направлениям перевозится более 70 % всех контейнерных грузов. Всего же в мире существует порядка 175 более мелких направлений морских контейнерных перевозок.

С точки зрения экономической географии региона по территории Республики Беларусь основные контейнерные грузопотоки, ограничены направлениями, которые имеют векторную направленность с определенной степенью насыщенности:

- 1) Россия (кроме направлений, включенных в группы 2 и 3), Казахстан, Узбекистан, Киргизия, Туркменистан, Таджикистан;

2) страны балтийского региона (Литва, Латвия, Эстония, Северо-западный федеральный округ России);

3) Страны Каспийско-черноморского региона (Украина, Армения, Грузия, Азербайджан, Южный федеральный округ России, Крым);

4) поток, направленный на промышленный треугольник между Парижем, Берлином и Веной.

5) поток, направленный на основные трансконтинентальные европейские порты [7].

В связи с тем, что Республика Беларусь удалена от основных морских контейнерных терминалов и в маршрут доставки включаются дополнительные виды транспорта, одной из основных задач для обеспечения наибольшей эффективности использования контейнерных перевозок является создание институционально-правового поля, обеспечивающего привлекательность контейнерных перевозок по территории Беларуси.

Все изложенное обуславливает актуальность договора контейнерной перевозки грузов как института, опосредующего транспортно-логистическую деятельность. В правовом поле Республики Беларусь существуют нормативные правовые акты, регулирующие применение договора контейнерной перевозки в экономическом обороте.

С юридической точки зрения в соответствии со ст. 739 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — ГК) по договору контейнерной 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 контейнерную перевозку груза установленную плату.

Договор контейнерной перевозки может быть квалифицирован как реальный, так как обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения, т.е. вверенный перевозчику груз. Но при контейнерной перевозке груза морским транспортом договор является консенсуальным [8, с. 154].

Из определения договора контейнерной перевозки груза также усматривается, что он относится к числу двухсторонних, так как обязанности имеются на стороне как перевозчика, так и грузоотправителя. Необходимо также отметить, что в договорных отношениях по контейнерной перевозке груза помимо перевозчика и грузоотправителя участвует и грузополучатель, на стороне которого имеются не только права, но и определенные обязанности [9, с. 255].

Договор контейнерной перевозки является формальным договором, так как всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством [10, с. 381].

За контейнерную перевозку грузов взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством. Плата за контейнерную перевозку грузов должна определяться на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами, кодексами и иным законодательством. Следовательно, договор контейнерной перевозки грузов относится к возмездным договорам.

В случае осуществления систематических контейнерных перевозок грузов возможно заключение договора об организации контейнерных перевозок, который предполагает долгосрочные обязательства сторон (ст. 752 ГК).

Взаимоотношения субъектов определяет не только договор контейнерной перевозки на одну доставку груза. Между перевозчиками различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению контейнерных перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и т.д.). Порядок заключения таких договоров регулируется транспортными уставами и кодексами, иными актами законодательства.

В отличие от других глав ГК, содержащих достаточно полную регламентацию гражданско-правовых договоров, исключаящую во многих случаях необходимость приня-

тия по этим вопросам специальных законов, гл. 40 ГК содержит лишь основные нормы о перевозочных договорах (всего 17 статей), ориентированных в основном на контейнерную перевозку наземным транспортом. Подробное регулирование контейнерных перевозок всеми видами транспорта согласно ст. 738 ГК осуществляется транспортными уставами и кодексами, актами законодательства и издаваемыми в соответствии с ними актами республиканских органов государственного управления.

В связи с различными эксплуатационными и организационными условиями работы видов транспорта договора контейнерной перевозки грузов можно подразделить на контейнерной перевозки железнодорожные, автомобильные, внутренневодные, морские и воздушные [10, с. 382].

В нормативно-правовом поле Беларуси регулируется весь транспорт, который участвует в перевозке контейнеров. Несмотря на то что страна не является морской державой, с 01.01.2000 г. вступил в силу Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь — «Основной морской закон». Согласно ст. 80 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь «По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза за обусловленную плату (фрахт)».

Далее транспортировки осуществляются в зависимости от участвующих в перевозке транспортных организаций и различаются как:

- перевозки в местном сообщении в пределах одного вида транспорта;
- перевозки в прямом сообщении, (два или более вида транспорта по одному транспортному документу) [11, с. 4].

В соответствии с п. 3 ст. 742 ГК смешанная перевозка грузов по единому транспортному документу является прямой смешанной перевозкой. Смешанная перевозка означает перевозку грузов по меньшей мере двумя видами транспорта. Такая перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции. Следовательно, можно сделать вывод, что организация смешанных перевозок является разновидностью услуг, предоставляемых экспедиционными предприятиями [12, с. 179].

В юридической литературе договоры морской перевозки грузов делят на две большие группы: с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений (трюмов) и без такого условия. В первом случае заключается договор фрахтования судна или чартер (в соответствии со ст. 741 ГК по договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для контейнерной перевозки грузов, пассажиров и багажа), во втором случае договор оформляется коносаментом [10, с. 391].

При этом от чартера следует отличать договор фрахтования судна на определенное время — так называемый тайм-чартер. Он применяется как при перевозке грузов, так и для достижения иных целей (проведение научных экспедиций, эксплуатация морских богатств, проведение экскурсий, прогулок и т.д.). По своей природе тайм-чартер является договором аренды транспортного средства. Ранее считалось, что предметом этого договора является особый комплекс транспортных услуг, связанных с передачей судна в эксплуатацию, что исключало бы возможность признания его видом аренды или перевозки. Иными словами, тайм-чартер рассматривался как особый вид договоров [13, с. 88]. В настоящее же время Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь урегулировал этот вопрос, отнеся тайм-чартер к договорам аренды. В соответствии со ст. 161 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь по договору аренды (фрахтования на время) судна с экипажем (тайм-чартеру) судовладелец (арендодатель) предоставляет фрахтователю (арендатору) судно за плату во временное владение и поль-

зование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

В пределах железнодорожной перевозки грузов выделяют также мелкие перевозки (до 10 т) и повагонные отправки [14, с. 382].

В правовом поле существует тип договора контейнерной перевозки, который регулирует исключительно экономические взаимоотношения субъектов. В юридической литературе по коммерческому (предпринимательскому) праву выделяют также предпринимательские транспортные договоры. С.Н. Ковалевская указывает: «Из всех разновидностей транспортных договоров, известных гражданскому праву (договоры контейнерной перевозки грузов, багажа и пассажиров), к транспортным договорам в сфере предпринимательской деятельности следует отнести договор контейнерной перевозки грузов». Основание для выделения отдельно предпринимательских транспортных договоров усматривается в том, что в качестве перевозчика на любом виде транспорта выступает только предприниматель [8, с.396]. Но в то же время такая «особенность» субъектов договорных правоотношений не может служить в качестве видообразующего признака для выделения предпринимательских транспортных договоров. Грузоотправитель, вступая в отношения по перевозке, может и не преследовать предпринимательских целей (например, отгрузка собственником мебели для его учреждения и т.д.).

При этом гл. 40 ГК не содержит упоминаний о перевозках грузов в сообщении с другими государствами (международных перевозках). Такие перевозки осуществляются на основании международных договоров, которые Республика Беларусь имеет со многими государствами.

Перевозка груза сопровождается основным транспортировочным документом в зависимости от вида используемого транспорта. В соответствии со ст. 739 ГК заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом).

Основными транспортными документами, регулирующими перевозку грузов (заключение договора контейнерной перевозки), являются: при перевозке грузов на железнодорожном и воздушном транспорте — накладная (п. 2 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, ст. 105 Воздушного кодекса Республики Беларусь), на автомобильном — товарно-транспортная накладная, на морском и внутреннем водном транспорте — коносамент (ст. 69 Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь Кодекс Республики Беларусь).

Основное различие между накладной и коносаментом заключается в том, что накладная не является ценной бумагой, а коносамент является таковой. В отличие от накладной коносамент является товарораспорядительным документом.

Еще одним условием по договору перевозки груза является срок. Срок в обязательстве перевозки — это промежуток времени, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 746 ГК перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном законодательством, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок.

На каждом виде транспорта существуют процедуры, фиксирующие начало и конец срока доставки груза, а также регламент нахождения в пути.

В отношении железнодорожных перевозок грузов исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке. Дата приема груза к перевозке удостоверяется в перевозочных документах календарным штампом железнодорожной станции. Груз считается доставленным в срок, если на железнодорожной станции назначения он выгружен предприятием Белорусской железной дороги или если вагон, контейнер с грузом подан грузополучателю под выгрузку до истечения установленного срока доставки.

При оформленной актом общей формы задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку вследствие занятости мест выгрузки, невнесения причитающихся Белорусской железной дороге, ее предприятию платежей или по другим причинам, зависящим от грузополучателя, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения установленного срока доставки. Акт общей формы оформляется согласно правилам перевозок грузов (п. 51 Устава железнодорожного транспорта общего пользования) [15].

В соответствии со ст. 110 Воздушного кодекса Республики Беларусь срок доставки груза устанавливается авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

При перевозке грузов внутренним водным транспортом перевозимые грузы должны доставляться в пункт назначения в установленные сроки. Сроки доставки грузов внутренним водным транспортом, а также порядок их исчисления определяются в соответствии с Правилами перевозок грузов (ст. 78 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь).

В соответствии со ст. 116 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь 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. При этом не считается нарушением договора всякое отклонение судна от намеченного маршрута (дивиация) в целях спасания на море людей, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение от маршрута, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика.

При прямых смешанных перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисленных на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта. Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного (согласованного) срока доставки [10, с. 385].

Необходимо отметить, что в определении договора перевозки груза, приведенном в ст. 739 ГК, отсутствует указание на сроки доставки груза. Между тем, как следует из сказанного, в договоре контейнерной перевозки груза (как, в принципе, и в договоре контейнерной перевозки вообще), как ни в каком другом договоре фактор времени играет важнейшую роль [16, с. 272]. Поэтому данному фактору следовало бы придать статус существенного условия договора перевозки, что способствовало бы устранению диктата транспорта в этом вопросе, отвечало принципу равенства сторон в гражданских правоотношениях.

Подводя итог, следует отметить, что договор контейнерной перевозки грузов в соответствии с действующим законодательством является реальным, двухсторонним, формальным, возмездным (некоторое исключение представляет собой договор морской перевозки грузов, являющийся консенсуальным).

Контейнерные перевозки имеют свои достоинства и недостатки. Целостность контейнерной тары обеспечивает сохранность груза внутри грузового места и возможность доставки «от двери к двери». Среди недостатков можно выделить такие как:

- дополнительная плата за использование контейнера за пределами морской перевозки;
- значительный вес контейнерной тары в сравнении со стандартным грузовым местом;
- наличие специализированной инфраструктуры для перегрузки контейнеров и т.п. [17].

В результате, экономический эффект использование контейнерной перевозки по сути обратно пропорционален времени эксплуатации контейнеров на протяжении мар-

шрута доставки внутри материка. Данная тенденция требует повышения эффективности формирования фрахта не только в экономическом, но и в правовом поле.

Юридическая литература выработала ряд классификаций перевозок грузов по различным основаниям (вид транспорта, дальность контейнерной перевозки и так далее). В частности, до принятия Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь в литературе был неоднозначный подход к такому договору, как тайм-чартер. Отдельные исследователи в области права признавали его своеобразным договором, не относя ни к аренде, ни к перевозке. Но в настоящее время действующее законодательство Республики Беларусь абсолютно четко закрепляет, что тайм-чартер — это разновидность аренды.

При этом тайм-чартер в торговом мореплавании определен как договор фрахтования судна, а по существу фрахт имеет отличие от аренды. В частности, согласно коносаменту изменяется право собственности на груз. Так же фрахт подразумевает не только аренду места на судне, но и выполнение организационных работ по хранению, погрузке-выгрузке, оформлению сопроводительной документации и распоряжению грузами.

На наш взгляд, следовало бы законодательно закрепить в качестве существенного условия договора контейнерной перевозки грузов условие о сроке контейнерной перевозки внутри материка, так как фактор времени играет важную экономическую роль в правоотношениях такого рода.

Такое соглашение сторон предоставит возможность для контейнерной линии (владельца контейнерной тары) получать гарантированную плату за использование контейнеров по всему маршруту следования, в том числе и по суше. В свою очередь фрахтователь (арендатор) контейнерной тары сможет более точно формировать цену на доставку еще до начала транспортировки. Владелец же груза получит выгоду в сохранности товара благодаря транспортировке в одном и том же грузовом месте (контейнере) без дополнительных перегрузов.

Это повысит ценовую конкурентоспособность контейнерной перевозки как вида транспортировки грузов, ее привлекательность со стороны качества доставки товара и позволит увеличить удельный вес контейнерной доставки по суше в общем объеме транспортных перевозок дорожным транспортом внутри контейнерной тары от двери к двери.

Источники

1. Казаков, А. Л. Определение оптимального местонахождения базового контейнерного терминала / А. Л. Казаков, А. М. Поспелов // Транспорт Урала. — 2008. — № 2. — С. 57–64.
Kazakov, A. L. Determination of the optimal location of the base container terminal / A. L. Kazakov, A. M. Pospelov // Transport of the Urals. — 2008. — № 2. — P. 57–64.
2. Поспелов, А. М. Логистический подход к моделированию работы контейнерного терминала / А. М. Поспелов // Соискатель. — 2005. — № 3. — С. 72–75.
Pospelov, A. M. Logistical approach to modeling the operation of the container terminal / A. M. Pospelov // Applicant. — 2005. — № 3. — P. 72–75.
3. Очкурова, И. В. Логистический подход к управлению грузопотоками на контейнерных площадках / И. В. Очкурова. — Самара : Поволж. акад. телекоммуникаций и информатики, 2006.
Ochkurova, I. V. Logistic approach to the management of freight flows on container sites / I. V. Ochkurova. — Samara : The Volga reg. acad. Telecommunications and Informatics, 2006.
4. Очкурова, И. В. Логистизация контейнерных перевозок / И. В. Очкурова // Информ. листок № 31-014-05. — Самара : ЦНТИ, 2005.
Ochkurova, I. V. Logistics of container transportations / I. V. Ochkurova // Inform. leaf № 31-014-05. — Samara : CSTI, 2005.
5. Транспортная логистика и интермодальные перевозки / Балобанова А. О. [и др.] ; под общ. ред. И. В. Морозовой. — М. : Астропринт, 2004.
Transport logistics and intermodal transport / A. O. Balabanova [et al.] ; under the gen. ed. I. V. Morozova. — M. : Astroprint, 2004.

6. Рынок международных контейнерных перевозок и их развитие [Электронный ресурс] // ПроВЭД : информ.-аналит. изд. — Режим доступа: <http://timber.unecse.org/index.php?id=84>. — Дата доступа: 08.05.2014.

7. Лаврентьев, П. А. Макро- и метаэкономические тенденции в развитии логистической инфраструктуры / П. А. Лаврентьев // Экон. наука сегодня. — 2015. — № 3. — С. 83–89.

Lavrentiev, P. A. Macro- and meta-economic trends in the development of the logistics infrastructure / P. A. Lavrentiev // Econ. Science Today. — 2015. — № 3. — P. 83–89.

8. Коммерческое право / А. Ю. Бушуев [и др.] ; под ред. В. Ф. Попондопуло, В. Ф. Яковлевой. — СПб. : С.-Петерб. гос. ун-т, 1997. — 432 с.

Commercial Law / A. Yu. Bushuyev [et al.] ; ed. V. F. Popondopulo, V. F. Yakovleva. — St Petersburg : St. Petersburg State Univ., 1997. — 432 p.

9. Брагинский, М. И. Договорное право : в 4 кн. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — 908 с.

Braginsky, M. I. Contract law : in 4 bk. / M. I. Braginsky, V. V. Vitriansky. — M. : Statute, 2003. — Bk. 4 : Agreements on transportation, towing, transport expedition and other services in the field of transport. — 908 p.

10. Гражданское право : в 3-х ч. / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. — М. : Проспект, 1998. — Ч. 3. — 586 с.

Civil law : in 3 pt. / ed. A. P. Sergeeva, Yu. K. Tolstoy. — M. : Prospekt, 1998. — Pt. 3. — 586 p.

11. Юрченко, В. С. Договор перевозки грузов / В. С. Юрченко. — Минск : БГЭУ, 1998. — 32 с.
Yurchenko, V. S. Contract of carriage of goods / V. S. Yurchenko. — Minsk : BSEU, 1998. — 32 p.

12. Пилаева, В. В. Гражданское право. Общая и Особенная части / В. В. Пилаева. — М. : KnoРус : Велби, 2003. — 796 с.

Pilyaeva, V. V. Civil law. General and Special Parts / V. V. Pilyaev. — M. : KnoРус : Velbi, 2003. — 796 p.

13. Маковский, А. Л. Правовое регулирование морской перевозки грузов / А. Л. Маковский. — М. : Госюриздат, 1961. — 114 с.

Makovsky, A. L. Legal regulation of the carriage of goods by sea / A. L. Makovsky. — M. : Gosyurizdat, 1961. — 114 p.

14. Гражданское право России : курс лекций : в 2 ч. / М. И. Брагинский [и др.] ; под общ. ред. О. Н. Садикова. — М. : Юрист, 1999. — Ч. 2. Обязательственное право. — 464 с.

Civil Law of Russia : course of lectures : in 2 pt. / M. I. Braginsky [et al.] ; under the gen. ed. of O. N. Sadikova. — M. : Jurist, 1999. — Pt. 2. Law of Obligations. — 464 p.

15. Будько, Н. Типичные ошибки при заключении договоров перевозки и транспортной экспедиции / Н. Будько // Юрист. — 2007. — № 9. — С. 73–77.

Budko, N. Typical mistakes in concluding contracts of transportation and transport expedition / N. Budko // Lawyer. — 2007. — № 9. — P. 73–77.

16. Гражданское право : в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. — М. : БЕК, 1993. — Т 2. — 431 с.

Civil law : in 2 vol. / gen. ed. E. A. Sukhanov. — M. : BEK, 1993. — Vol. 2. — 431 p.

17. Примаченок, Г. А. Институциональные аспекты оптимизации транзакционных издержек логистических потоков в условиях интеграции / Г. А. Примаченок, П. А. Лаврентьев // Труд. Профсоюзы. Общество. — 2013. — № 3.

Primachenok, G. A. Institutional Aspects of Optimizing the Transaction Costs of Logistical Flows in the Conditions of Integration / G. A. Primachenok, P. A. Lavrentiev // Trud. Unions. Society. — 2013. — № 3.

18. Янович, З. Н. О практике разрешения споров, возникающих в связи с перевозкой грузов железной дорогой [Электронный ресурс] / З. Н. Янович, А. А. Карней // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2017.

Yanovich, Z. N. On the practice of resolving disputes arising in connection with the carriage of goods by rail [Electronic resource] / Z. N. Yanovich, A. A. Karnei // ConsultantPlus. Belarus / LLC «YurSpektr», Nat. center of legal inform. of the Rep. of Belarus. — Minsk, 2017.

Статья поступила в редакцию 10.12.2017 г.