Требования к условиям государственного контракта о морской перевозке грузов

А.А. Поваляев

Александр Анатольевич Поваляев, заместитель начальника управления военных сообщений на Дальневосточном морском бассейне (г. Владивосток)

Тел. 8- 4232-26-99-78

В статье анализируются нормы законодательства РФ, определяющие условия государственного контракта применительно к перевозке грузов морским транспортом, предлагаются некоторые рекомендации государственным заказчикам при составлении проекта контракта.

Согласно ст. 5 Кодекса торгового мореплавания РФ, государственное управление в области торгового мореплавания – прерогатива Министерства транспорта РФ. Управление государственным имуществом и оказание услуг в сфере морского транспорта осуществляются Федеральным агентством морского и речного транспорта.
Предметом государственного регулирования деятельности организаций морского транспорта выступают их отношения с пассажирами, отправителями и получателями грузов и багажа, а также между видами транспорта. Потребности федеральных органов исполнительной власти в условиях морского транспорта реализуются посредством заключения государственных контрактов. Управление морскими перевозками, в частности, коммерческая эксплуатация судна, основывается на императивных требованиях соответствующих правил перевозок и осуществляется на условиях, определяемых сторонами контракта. При этом, условия, определяемые государственным заказчиком, должны соответствовать требованиям законодательства о размещении заказов. Эти особенности должны быть учтены транспортной организацией в процессе управления морскими перевозками.

На основании п. 2 ст. 525 Гражданского кодекса РФ к отношениям по поставке товаров для государственных нужд следует применять правила о договоре поставки, если иное не предусмотрено правилами ГК РФ, а в части, не урегулированной кодексом, применяются иные законы. Аналогичную норму содержит ст. 531 ГК РФ, предписывающая регулировать отношения сторон по исполнению государственного контракта статьями 506-523 ГК РФ, если в соответствии с его условиями поставка товаров осуществляется непосредственно государственному заказчику или (по его указанию) другому лицу.

В соответствии с ГК РФ, содержание государственного контракта, помимо общих правил о договоре поставки, регулируется, в основном, диспозитивными нормами. Так, если иное не предусмотрено государственным контрактом, ст. 532 предписывает производить оплату товаров по ценам, определённым государственным контрактом, в ст. 531 установлена обязанность государственного заказчика оплачивать товары, поставленные по его указанию другому лицу (получателю), а ст. 533 предусматривает возмещение убытков поставщику (исполнителю), которые тот понёс в связи с выполнением государственного контракта, заключённого в обязательном (принудительном) порядке (ст. 527).

Императивной нормой в ГК РФ является положение ст. 534 о возмещении поставщику убытков, причинённых отказом государственного заказчика от товаров, поставка которых предусматривалась государственным контрактом.

Таким образом, правовое оформление государственного контракта на морскую перевозку грузов осуществляется на основании общих норм гражданского законодательства, положений в области торгового мореплавания и специфических требований законодательства в сфере размещения заказов на оказание услуг для государственных нужд.

Из этого следует, что стороны государственного контракта, опосредующего доставку грузов морским транспортом, ещё до заключения контракта определяют для себя принципиальную возможность вступить в контрактные отношения. В противном случае, либо транспортная организация не участвует в торгах, ознакомившись с условиями проекта государственного контракта, либо государственный заказчик отклоняет заявку транспортной организации, предложившей свои услуги на неприемлемых (менее выгодных по сравнению с победителем торгов) условиях.

В качестве исключения может рассматриваться обязанность заключить контракт со стороны транспортного предприятия, осуществляющего перевозки транспортом общего пользования (ст. 789 ГК РФ). Но в этом случае заключается публичный договор, предусматривающий одинаковые условия для всех потребителей (ст. 426 ГК РФ). Согласно п. 2 ст. 1 Закона РФ «О защите прав потребителей» [8], Правительство РФ вправе издавать для потребителя и продавца (исполнителя) правила, обязательные при заключении и исполнении публичных договоров, в том числе договоров о выполнении работ и оказании услуг. Предусмотренный в п. 1 ст. 789 ГК РФ перечень организаций, обязанных осуществлять такие перевозки, не опубликован. По мнению Т.Е. Абовой, признание транспортной организации в качестве транспорта общего пользования зависит не от наличия такого перечня, а от характера деятельности организации, если её цель в соответствии с выданной лицензией состоит в осуществлении за плату перевозок грузов, пассажиров, багажа [16].

В силу ст. 4, ст. 8 Федерального закона «О естественных монополиях» [7], заключение договора в обязательном порядке предусмотрено для субъектов естественных монополий, к которым в сфере транспорта относятся транспортные терминалы, порты, аэропорты. Порядок установления тарифов на услуги морских портов установлен Приказом Федеральной службы по тарифам от 17.03.2006 г. №70 [9].

В настоящее время не разработано обязательных к применению форм государственных контрактов, опосредующих доставку грузов морским транспортом, законодательством установлены только отдельные требования, которые должны быть в тексте любого государственного контракта. В соответствии со ст. 528 ГК РФ, первоначальный проект государственного контракта разрабатывается государственным заказчиком.

Ещё до принятия ныне действующего Федерального закона от 21.07.2005 г. №94-ФЗ (далее по тексту Закон №94-ФЗ) [5] Приказом Минэкономики РФ от 30.09.1997 г. №117 [10] были утверждены методические рекомендации относительно общих и специальных условий контракта. Однако условия, изложенные в указанном приказе, не являются обязательными для включения в контракт исполнителем (судовладельцем) и являются только рекомендательными для государственного заказчика. В основном, условия, изложенные в указанном приказе, разработаны для контракта поставки товара, а п. 65 «Транспортировка» предписывает поставщику самостоятельно организовать транспортировку, в том числе морским транспортом, а связанные с ней расходы включить в цену контракта.

Основная масса норм, регламентирующих содержание государственного контракта, содержится в Федеральном законе от 21.07.2005 г. №94-ФЗ. Проект государственного контракта должен быть приложен к конкурсной или аукционной документации и является её неотъемлемой частью (ч. 5 ст. 22; ч. 5 ст. 34 Закона №94-ФЗ). В запросе котировок указываются требования заказчика к качеству, характеристикам услуг, иным показателям, связанным с определением соответствия оказываемых услуг потребностям заказчика (п. 4 ст. 43 Закона №94-ФЗ) и размещается проект контракта (ч. 1 ст. 45 Закона № 4-ФЗ).

Одним из принципиальных отличий проведения торгов в форме конкурса от торгов в форме аукциона и метода запроса котировок является способ составления проекта государственного контракта, направляемого исполнителю. При размещении заказа проведением аукциона и запросом котировок исполнитель не вправе участвовать в составлении проекта государственного контракта. Его участие ограничено предложением цены контракта. В соответствии с ч. 7 ст. 37 Закона №94-ФЗ, проект контракта по результатам аукциона составляется путём включения цены контракта, предложенной победителем аукциона, в проект контракта, прилагаемый к документации об аукционе. Заявка на участие в аукционе не подразумевает

представления условий для включения в проект контракта, и победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее низкую цену (ст. 35, ч. 6 ст. 37 Закона №94-ФЗ). Согласно ч. 2 ст. 44 Закона №94-ФЗ, условия исполнения государственного контракта, указанные исполнителем в котировочной заявке, должны соответствовать условиям, предусмотренным запросом котировок. Государственный контракт с победителем запроса котировок заключается на условиях, предусмотренных извещением о проведении запроса котировок, по цене, предложенной в котировочной заявке (ч. 8 ст. 47 Закона №94-ФЗ).

Иначе решается вопрос составления проекта контракта при проведении торгов в форме конкурса. В этом случае участник конкурса (исполнитель) кроме цены контракта излагает в конкурсной заявке свои предложения об условиях исполнения государственного контракта (п. 2 ч. 3 ст. 25 Закона №94-ФЗ). Конкурсная комиссия в соответствии с ч. 4 ст. 28 Закона №94-ФЗ определяет лучшие условия исполнения контракта, предложенные в заявках, оценивая и сопоставляя их по цене контракта и критериям, указанным в конкурсной документации. Таким образом, слагаемыми условиями проекта государственного контракта, вручаемого исполнителю по итогам конкурса, являются условия, включённые заказчиком в проект контракта, прилагаемый в обязательном порядке к конкурсной документации, и условия, предложенные исполнителем в его конкурсной заявке (ч. 3 ст. 29 Закона №94-ФЗ).

Цена контракта из смысла ч. 6 ст. 9 Закона №94-ФЗ представляет собой производное цены единицы поставляемого товара (оказываемой услуги) и количества предусмотренных в контракте товаров (услуг). При заключении государственных контрактов по итогам конкурса и запроса котировок необходимо учитывать, что цена контракта не может превышать начальную (максимальную) цену контракта, указанную в извещении о проведении конкурса или запросе котировок (ч. 3 ст. 29, ч. 3 ст. 47 Закона №94-ФЗ).

Основные требования к содержанию государственного контракта изложены в ст. 9 Закона №94-ФЗ. Цена государственного контракта по общему правилу является твёрдой и не может изменяться в ходе его исполнения (ч. 4.1 ст. 9). Если это предусмотрено документацией об аукционе или конкурсе, заказчик при изменении потребности по согласованию с поставщиком (исполнителем) в ходе исполнения контракта вправе изменить не более чем на десять процентов предусмотренные контрактом количество товаров, объём услуг. При этом, заказчик изменяет первоначальную цену контракта пропорционально изменяемому количеству товаров, объёму услуг. При увеличении количества товаров, объёма услуг заказчик вправе увеличить цену контракта по согласованию с поставщиком (исполнителем), а при сокращении заказчик обязан уменьшить цену контракта.

Применительно к оказанию услуг перевозки грузов морским транспортом количественная характеристика услуг сводится к количеству перевозимого груза. В документации о проведении торгов или извещении о запросе котировок заказчик обязан указать точный объём требуемых услуг. Производная количества перевозимого груза на прогнозируемую ставку фрахта за перевозку единицы груза представляет собой начальную (максимальную) цену контракта. Немаловажным является указание заказчиком объёма единовременно отправляемой партии груза, так как судовладельцы, предлагая цену контракта, исходят из характеристик конкретного судна требуемой грузовместимости. Как правило, цена контракта тем ниже, чем выше единовременно перевозимый объём груза.

Если заказчиком предполагается возможность последующего изменения объёма единовременно отправляемой партии груза, на морском транспорте такое допустимое отклонение в большую или меньшую сторону называют «марджин». Обычно по генеральным грузам марджин составляет 1 – 3%, по массовым 5 – 10%. В данном случае проект государственного контракта может сразу предусматривать марджин заказчика +/- 10%, что позволит избежать претензий перевозчика по поводу неиспользования полной грузовместимости судна и, вероятно, оплаты «мёртвого фрахта» и, напротив, позволит отправить дополнительное количество груза без выполнения дополнительного рейса. Однако необходимо учитывать, что подобное смещение баланса интересов в сторону заказчика неизбежно будет компенсироваться перевозчиком при помощи ставки фрахта. Например, размещая заказ на единовременную перевозку 10 000 тонн груза с марджином заказчика +/- 10%, перевозчик должен предложить судно грузоподъёмностью 11 000 тонн и установить такую ставку фрахта за тонну, чтобы при перевозке 9 000 тонн не терпеть убытков. Фактически, заказчику в ставке фрахта заранее будет учтён «мёртвый фрахт» за 2 000 тонн груза.

Ответственность сторон государственного контракта за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства регулируется нормами ч. 9-11 ст. 9 Закона №94-ФЗ. Условие об ответственности исполнителя включается в государственный контракт в обязательном порядке. Применительно к просрочке исполнения обязательства стороны вправе требовать уплату неустойки (штрафа, пени), которая начисляется за каждый день просрочки исполнения обязательства, начиная со дня, следующего после дня истечения установленного государственным контрактом срока исполнения обязательства. Размер такой неустойки (штрафа, пеней) устанавливается в размере одной трёхсотой действующей на день уплаты неустойки (штрафа, пеней) ставки рефинансирования Банка России. В отношении государственного заказчика такой размер неустойки строго зафиксирован, тогда как в отношении исполнителя контракта указанный размер установлен как минимальный и,

следовательно, может быть увеличен заказчиком в предлагаемом проекте государственного контракта.

Однако Закон №94-ФЗ не установил ограничений по виду применяемой неустойки (зачётная, штрафная, исключительная, альтернативная) и способу её исчисления и уплаты (штраф, пеня). Тем самым, буквальное толкование закона позволяет предположить, что поставщик (исполнитель) может воспользоваться своим правом требовать от государственного заказчика как пени, не исключая взыскания убытков (ст. 15 ГК РФ), так и штрафа в виде исключительной неустойки. Очевидно, что в первом случае ответственность государственного заказчика, в том числе в части возмещения возможных убытков поставщика (исполнителя) строже, чем во втором. Закон не уточняет, каким образом, к примеру, исполнитель государственного контракта, заключаемого по результатам аукциона или запроса котировок, может воспользоваться своим правом требовать от недобросовестного заказчика уплаты пеней, если в указанных случаях исполнитель не участвует в составлении проекта контракта, а заказчик, вполне очевидно, заинтересован установить свою ответственность в виде штрафа как исключительной неустойки. Представляется справедливым конкретизировать данную норму и установить право участника размещения заказа в своей заявке указывать вид применяемых им в отношении государственного заказчика санкций за неисполнение обязательств.

Очевидно, что норма, установленная в ст. 9 Закона №94-ФЗ, не содержит исчерпывающего перечня вариантов ответственности государственного заказчика. Она может быть применима к ответственности за неисполнение денежного обязательства.

Законодательство Российской Федерации о размещении заказов основывается, в том числе, на положениях Гражданского кодекса РФ. Статьей 794 ГК РФ предусмотрено, что отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств несет ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Согласно ст. 132 КТМ РФ, за простой судна в течение дополнительного времени ожидания погрузки или выгрузки (контрсталийное время) фрахтователь обязан уплатить перевозчику плату, именуемую демередж. Размер демереджа при отсутствии соглашения сторон или обычая порта определяется расходами на содержание судна и его экипажа. Демередж – это исключительная неустойка, так как её размер не ставится в зависимость от того, понёс или не понёс перевозчик убытки и каков их размер. Заказчик, не исполнивший своё обязательство погрузить или выгрузить судно в течение сталийного времени, должен нести ответственность. Из этого следует, что законодательство о размещении заказов не может быть основанием для исключения ответственности заказчика в виде демереджа за задержку судна.

Порядок согласования ставки демереджа при размещении заказов путем проведения аукциона или запроса котировок должен соответствовать порядку включения ответственности заказчика, предусмотренной в ч. 9 ст. 9 Закона №94-ФЗ, в проект контракта, разрабатываемый по результатам таких закупок. Как уже отмечено, указанные формы размещения заказов не предусматривают участия исполнителя в определении условий об ответственности заказчика. В соответствии со ст. 37 Закона №94-ФЗ, участник аукциона имеет право только на понижение цены контракта, а, следовательно, и ставки фрахта за тонну груза, которая не подразумевает демередж. Закон №94-ФЗ в ст. 10 предполагает проведение аукциона по размещению заказа на оказание услуг, которые производятся не по конкретным заявкам заказчика, а для которых есть функционирующий рынок. Следовательно, заказчик обязан самостоятельно, проведя маркетинговые исследования, определить ставку демереджа для судов, функционирующих на рынке, и включить её в проект государственного контракта. Если на рынке используются несколько типов судов, которые могут быть предложены судовладельцами, в проекте должны быть указаны ставки демереджа по каждому типу судна, так как они могут существенно отличаться. При запросе котировок ставка демереджа должна быть указана заказчиком в извещении в соответствии с ч. 7, 10 ст. 43 Закона №94-ФЗ.

В силу п. 2 ст. 533 ГК РФ, если при исполнении государственного контракта заказчиком не возмещаются убытки исполнителя, исполнитель вправе отказаться от исполнения государственного контракта и потребовать возмещения убытков, вызванных его расторжением. Таким образом, перевозчик имеет право на возмещение всех причинённых ему действиями государственного заказчика убытков, в том числе ущерба за задержку судна свыше контрсталийного времени «детеншн» (ст. 135 КТМ РФ), непредоставление полного груза, предусмотренного договором перевозки («мёртвый фрахт») (п. 3 ст. 164 КТМ РФ). Кроме того, увеличение расходов на перевозку может возникнуть и без вины заказчика, например возникновение непредвиденных препятствий заходу судна в порт назначения (ст. 153 КТМ РФ), оплата аварийного взноса в случае общей аварии (ст. 160 КТМ РФ).

Рассматриваемые законоположения оставляют открытым вопрос о порядке оплаты демереджа, задержки судна свыше контрсталийного времени и им подобных счетов, связанных с увеличением цены контракта. Установленный в ст. 239 Бюджетного кодекса РФ [2] правовой режим иммунитета бюджетов, при котором обращение взыскания на средства бюджетов бюджетной системы Российской Федерации осуществляется только на основании судебного акта, безусловно, надёжно защищает интересы государственного заказчика. Цена контракта представляет собой только стоимость транспортной услуги (ч. 6 ст. 9 Закона №94-ФЗ),

включение в неё демереджа и суммы прочих возможных убытков исполнителя не допускается.

Однако представителям заказчика при анализе поступающих от участников размещения заказа предложений необходимо учитывать, что указанная норма не способствует повышению интереса к сотрудничеству со стороны судовладельческих организаций, которые вынуждены всякий раз доказывать в судебных инстанциях своё право на возмещение ущерба, причинённого им действиями представителей заказчика или форс-мажорными обстоятельствами при осуществлении морских перевозок (демередж, детеншн, общая авария, прочие убытки). Вследствие этого не исключено, что для исполнителя компенсацией такого преимущества заказчика будет служить повышение заявляемой ставки транспортной услуги.

Федеральный закон «О федеральном бюджете» устанавливает право получателя средств федерального бюджета при заключении с поставщиками (исполнителями) договоров (государственных контрактов) предусматривать авансовые платежи. Таким образом, самостоятельно выдвинуть требование о предоплате поставщик (исполнитель) не в праве. В ч. 3 ст. 115 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2007 год» [4] для большинства контрактов (в том числе договоры морской перевозки) авансовые платежи допускаются в размере до 30% суммы контракта, если иное не предусмотрено законодательством. По всей видимости, под суммой контракта в данном случае подразумевается понятие, аналогичное цене контракта. В п. 15.2 ч. 4 ст. 22, п. 9 ч. 4 ст. 34 Закона №94-ФЗ предусмотрено, что в случаях, когда начальная (максимальная) цена контракта превышает пятьдесят миллионов рублей, заказчик обязан в документации на конкурс, аукцион установить требование обеспечения исполнения контракта в размере от 10 до 30% начальной (максимальной) цены, но не менее чем размер аванса. В ч. 4 ст. 29, ч. 4 ст. 38 Закона №94-ФЗ определены способы обеспечения исполнения контракта: предоставление безотзывной банковской гарантии, страхование ответственности по контракту, передача заказчику в залог денежных средств, в том числе в форме вклада (депозита).

Учитывая, что в этом случае обеспечение исполнения контракта в виде залога передается исполнителем заказчику до подписания государственного контракта, а аванс в том же размере перечисляется исполнителю после подписания, то данная норма фактически аннулирует возможность получения исполнителями реального аванса по государственным контрактам, чья начальная (максимальная) цена, заявленная на торги, более 50 миллионов рублей. Аналогичным образом банковская гарантия на сумму аванса также ограничивает возможности исполнителя контракта по использованию данных денежных средств в интересах выполнения своих обязательств. Сумма страхового взноса,

безусловно, будет учтена исполнителями при формировании цены перевозки.

Из сопоставления вышеизложенных норм прослеживается акцентировано высокий уровень защиты интересов заказчика с использованием большинства способов исполнения обязательств, предусмотренных в ГК РФ. В то же время, некоторые общепризнанные способы защиты интересов исполнителя контракта не могут быть применимы в отношении заказчика.

Исполнители договоров морской перевозки груза чаще других используют в отношении получателей, фрахтователей, отправителей закреплённый в п. 2 ст. 160 КТМ РФ способ исполнения обязательства, именуемый залоговым правом на груз. Перевозчику предоставлено право удержания груза до уплаты всех причитающихся в связи с выполненной перевозкой платежей. Однако на основании императивной нормы п. 2 ст. 3 КТМ РФ в отношении некоммерческих грузов, находящихся в собственности государства, правила КТМ РФ не должны использоваться в качестве оснований для изъятия, ареста и задержания таких грузов. Представляется оправданным включение указанной нормы в проект государственного контракта на морскую перевозку грузов во избежание возможных недоразумений между сторонами в период исполнения контракта.

Обязательным условием государственного контракта в силу ч. 12 ст. 9 Закона №94-ФЗ является порядок осуществления заказчиком приёмки поставляемых товаров, оказываемых услуг на соответствие их объёма и качества требованиям, установленным в контракте. Результатом исполнения договора перевозки является выдача груза получателю. Основная обязанность перевозчика – доставка груза. Её исполнение требует не только соблюдения срока доставки, но и обеспечения сохранности перевозимого груза [17; 384]. Таким образом, подтверждением надлежащего оказания морским перевозчиком услуг по государственному контракту может являться расписка грузополучателя в приёме груза без замечаний к его количеству и качеству, с указанием даты выдачи груза.

Учитывая отсутствие в КТМ РФ конкретных мер ответственности за просрочку доставки груза, вполне оправданно включать в проект государственного контракта на морскую перевозку грузов ответственность перевозчика в виде уплаты пени (ч. 11 ст. 9 Закона №94-ФЗ), носящей характер исключительной неустойки и исчисляемой в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки, как это предусмотрено, например, на железнодорожном транспорте (ст. 97 Устава железнодорожного транспорта РФ) [6]. Представляется, что разумным ограничением такой ответственности по её размеру является сумма фрахта, как это установлено для заграничных перевозок (п. 2 ст. 170 КТМ РФ). Через 30 дней просрочки получатель

вправе получить компенсацию за утраченный груз в соответствии с п. 3 ст. 166, п. 1 ст. 169 КТМ РФ.

Порядок осуществления государственным заказчиком приемки товаров, доставленных морским транспортом, должен соответствовать нормам, установленным на морском транспорте для любого грузополучателя. Дополнительно в проекте государственного контракта может быть установлено применение порядка приемки товаров по количеству и качеству, установленного в инструкциях, утверждённых Постановлениями Госарбитража СССР №П-6 от 15.06.1965 г. [13] и №П-7 от 25.04.1966 г. [14]. Согласно ч. 3 п. 14 Постановления Пленума ВАС РФ от 22.10.1997 г. [12], данный порядок может применяться в случаях, когда это предусмотрено договором поставки.

Расторжение государственного контракта допускается по соглашению сторон или решению суда по основаниям, предусмотренным гражданским законодательством (ч. 8 ст. 9). Основаниями расторгнуть договор по требованию одной из сторон для суда, в соответствии с ч. 2 ст. 450 ГК РФ, являются: существенное нарушение договора другой стороной или иные случаи, предусмотренные ГК РФ, другими законами или договором, в том числе, действия (бездействие) стороны договора, создающие условия для возможного причинения ущерба другой стороне, хотя они непосредственно не связаны с нарушением договорного обязательства. Случаи, предполагающие возможность одностороннего отказа от исполнения договора, перечислены в ч. 2 ст. 523 ГК РФ.

Других специальных требований к условиям государственного контракта, в частности, на перевозку грузов морским транспортом, закон не предъявляет. Вышеперечисленные условия должны считаться существенными для государственного заказчика, и без включения этих условий в текст государственного контракта он будет считаться незаключённым в соответствии со ст. 432 ГК РФ. Для заключения государственного контракта по результатам торгов отводится 20 дней (ч. 4 ст. 528 ГК РФ). Этот срок, в отличие от сроков, установленных в ч. 1-3 ст. 528 ГК РФ, когда контракт заключается без проведения торгов, по всей видимости, не подразумевает согласования разногласий по условиям. Все согласовательные процедуры по условиям государственного контракта стороны должны пройти в процессе подготовки к торгам и при их проведении.

Транспортная организация изучает проект контракта, разработанный заказчиком, установленную начальную (максимальную) цену контракта и, выразив желание участвовать в торгах, тем самым соглашается с условиями, выдвинутыми заказчиком. При этом, участники аукциона или запроса котировок вправе влиять на условия контракта только объявлением своей цены, в то время как у участника конкурса больше возможностей влиять на содержание контракта, оперируя не только ценой, но и предлагая свои условия исполнения контракта. Следует

учитывать, что по смыслу закона условия, предложенные участником конкурса, не могут противоречить условиям, выдвинутым заказчиком. Участник конкурса вправе только дополнить проект контракта в той части, в какой это допускает заказчик. Заказчик же, анализируя соотношение предложенной цены и условий, не вправе спорить с участником. Все разногласия конкурсная комиссия заказчика решает без привлечения участника конкурса. Определение победителя означает, что государственный контракт будет заключён с ним на предложенных условиях и по его цене без согласования разногласий.

Как свидетельствует практика, чем менее конкретизированы условия государственного контракта, тем больше споров возникает при его исполнении. Специфика государственных закупок в том, что до настоящего времени между заказчиками и исполнителями не сложилось устойчивых партнёрских связей, характерных для коммерческих поставщиков продукции и их постоянных контрагентов из числа судоходных компаний. Стороны могут по-разному трактовать некоторые условия заключенного контракта, либо руководствоваться различными нормативными актами в случаях, когда контрактом они прямо не урегулированы. В результате, во многих случаях наблюдается различное толкование тех условий контракта, которые относятся к числу обычных. Поэтому полнота сведений, открытость и подробность формулировок государственного контракта позволяют сторонам избежать взаимных обвинений в непорядочности и нежелании исполнить обязательство должным образом, тем более, что иногда такие споры приводят к затяжным судебным разбирательствам [15].

В то же время, проект государственного контракта не может быть всеохватывающим. Частные проформы чартеров, разрабатываемые в одностороннем порядке крупными грузоотправителями, всегда подразумевают конкретный груз, регион перевозки, обычаи портов и обычаи сторон. Из этого следует, что при разработке проекта государственного контракта заказчик должен учитывать особенности законодательства о размещении государственных заказов, как императивные, так и диспозитивные нормы КТМ РФ, а также применяемые на практике в данном регионе обычаи делового оборота.

Только путем тщательной преддоговорной работы, определением сбалансированных условий в проекте государственного контракта, учитывающих не только интересы государственного заказчика, но и исполнителей, можно добиться привлечения максимального числа участников размещения заказов и, как следствие – выбирать наиболее экономически выгодные для государства предложения.

Литература и источники:

1. Гражданский кодекс РФ.

2. Бюджетный кодекс РФ.

3. Кодекс торгового мореплавания РФ.

4. Федеральный закон от 19.12.2006 г. №238-ФЗ «О федеральном бюджете на 2007 год».

5. Федеральный закон от 21.07.2005 г. №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

6. Федеральный закон от 10.01.2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ».

7. Федеральный закон от 17.08.1995 г. №147-ФЗ «О естественных монополиях».

8. Закон РФ от 07.02.1992 г. №2300-I «О защите прав потребителей».

9. Приказ ФСТ от 17.03.2006 г. №70 «Об утверждении порядка рассмотрения вопросов по установлению портовых сборов и тарифов или их предельного уровня на услуги субъектов естественных монополий в сфере услуг морских портов».

10. Приказ Минэкономики РФ от 30 сентября 1997 г. №117.

11. Общие и специальные правила перевозки грузов 4-М Том. 1. Общие правила.

12. Постановление Пленума ВАС РФ от 22.10.1997 г. №18 «О некоторых вопросах, связанных с применением положений Гражданского кодекса РФ о договоре поставки».

13. Постановление Госарбитража СССР №П-6 от 15.06.1965 г.

14. Постановление Госарбитража СССР №П-7 от 25.04.1966 г.

15. Решение Арбитражного суда Приморского края от 20.06.2007 г. по делу №А51-8943/2006-12-173.

16. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ / Под ред. Т.Е. Абовой, М.М. Богуславского, А.Ю. Кабалкина, А.Г. Лисицына-Светланова. http:// www.garant.ru

17. Гражданское право: Учебник. Том 2 / Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 2001.