

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО
ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Современная мировая экономика характеризуется быстрым расширением и углублением внешнеэкономических связей. Важную роль в обеспечении этих связей, сложившихся на базе международного разделения труда, играют все виды транспорта.

Известно, что международное разделение труда возникло в связи с различиями в природно-климатических условиях, географическом размещении природных ископаемых, в связи с неодинаковым развитием экономики и производительных сил в разных регионах земного шара.

Основная роль любого вида транспорта, будь-то морской, речной, воздушный, железнодорожный, автомобильный или трубопроводный, — это доставка (перемещение) сырья и материалов от производителей к потребителям, а товаров от продавцов к покупателям. Кроме того, все виды транспорта, за исключением трубопроводного, используются для международных перевозок пассажиров и багажа, потоки которых в последнее время значительно возросли и продолжают лавинообразно нарастать, что свидетельствует о росте не только экономических, но и культурных, научных, профессиональных и иных связей между государствами.

Итак, сутью транспортного процесса является передвижение (перемещение) грузов и пассажиров в пространстве. Специфика этих передвижений (перемещений) отличается тем, что они осуществляются по территории двух или более государств, поэтому транспорт является не только национальным, но и международным. В этой связи следует отметить, что общие вопросы транспорта, затрагивающие интересы всего мирового сообщества (или многих стран), регулируются нормами публичного международного права, а гражданско-правовые отношения, связанные с использованием транспорта, между двумя и более государствами, их юридическими и физическими лицами регулируются нормами частного международного права.

Международные отношения, связанные с использованием морского, воздушного и в некоторой степени автомобильного транспорта для обеспечения перевозок грузов и пассажиров, регулируются международными конвенциями, рассчитанными на универсальное применение. Для речного и железнодорожного транспорта таких универсальных конвенций нет. Режим судоходства по международным рекам различных континентов регулируется конвенциями, относящимися к каждой конкретной реке (например, Дунай и Рейн — в Европе, Нигер и Конго — в Африке, система рек Ла-Платы и Амазонки с притоками — в Южной Америке).

Перевозка грузов и пассажиров по железным дорогам является весьма сложным в техническом, технологическом и правовом отношении процессом. Эта сложность обусловливается разобщенностью грузоотправителя и грузополучателя, значительными расстояниями, а следовательно, длительным нахождением груза в ведении железных дорог, большим количеством участников перевозки, между которыми возникают разнообразные и сложные отношения. Регулирование этих отношений вызывает необходимость создания нормативных документов, определяющих обязанности, ответственность и права участников перевозочного процесса.

Отношения, возникающие при перевозке грузов и пассажиров по железным дорогам в пределах одной страны, регулируются национальными нормативными актами, а при перевозке грузов и пассажиров по железным дорогам двух и более стран, кроме национальных, действуют и правовые нормы, разработанные и утвержденные правительствами заинтересованных стран.

Договоренность между железными дорогами разных стран о перевозках грузов может быть двусторонней и многосторонней. Примером многостороннего договора может служить «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС), подписанное представителями министерств, ведавших железными дорогами бывших социалистических стран: Албании, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, ГДР, Китая, КНДР, Монголии, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии. СМГС вступило в силу 1 ноября 1951 г. В последующие годы в него по мере необходимости вносились изменения и дополнения. В настоящее время действует текст СМГС с изменениями и дополнениями на 1 июля 1990 г.

Здесь следует отметить, что с 3 октября 1990 г. ГДР прекратила участие в СМГС, а с 1 января 1991 г. это соглашение денонсировали ВР и бывшая ЧСФР.

СМГС — многостороннее международное соглашение на ведомственном уровне. Это нормативный акт международного транспортного права, отвечающий потребностям стран, железные дороги которых в нем участвуют. СМГС введено в действие в отдельных странах в соответствии с внутренним законодательством. Благодаря этому постановления Соглашения входят как бы в систему правовых норм данной страны, которые обязаны соблюдать не только железные дороги — участницы СМГС, но также грузоотправители и грузополучатели. Учитывая реалии сегодняшнего дня (распад социалистической системы, создание СНГ, объединение германских государств и пр.), можно сказать, что СМГС в ближайшее время будет заменено новым правовым актом.

Особую роль в мировом грузообороте играет морской транспорт. При всем разнообразии производственных процессов в различных видах транспорта их международно-правовое регулирование все же не представляет тех трудностей, с которыми приходится встречаться мировому сообществу при правовом обеспечении деятельности морского транспорта. Морской транспорт сложнее уже потому, что пути следования судов (морские пути) на огромных просторах Мирового океана не определены так четко, как, например, железные или шоссейные дороги на земле, а выбираются в каждом отдельном случае моряками с учетом самых разнообразных условий, встречающихся на пути следования судна и его пребывания в иностранных портах и режимных зонах прибрежных государств. К этому следует добавить, что морской транспорт соединяет все его виды в единую систему мира. Все это требует от работников морского ведомства знания основных экономических и правовых особенностей наземных видов транспорта.

Морской транспорт и с географической точки зрения едва ли не самый сложный. Он издавна занимает ведущее место среди других видов транспорта в межконтинентальных перевозках. В общем транспортном грузообороте на его долю приходится около 80 % в физическом объеме и около 70 % в стоимостном выражении. В то же время это самый экономичный вид транспорта, что обеспечивается прежде всего большой грузоподъемностью его технических средств — судов, относительно небольшими капиталовложениями в оборудование морских путей и самым низким удельным расходом мощности при той же скорости перемещения груза. Названные технические особенности обеспечивают морскому транспорту меньшую капиталоемкость, а также меньшие эксплуатационные издержки на одну тонну перевозимого груза по сравнению с другими видами транспорта.

Республика Беларусь имеет внешнеэкономические связи почти со всеми государствами мира. Эти связи предполагают экспортно-импортные перевозки грузов, большинство которых обеспечивается морским транспортом. Так, например, в 1991 г. из Республики Беларусь на экспорт через морские порты отправлено в 61 страну мира 9,4 млн т разнообразных грузов и завезено по импорту примерно 40 тыс. т. Только на фрахтование иностранных морских судов для перевозки грузов республика тратит около 30—40 % стоимости перевозимых товаров, или более 100 млн долларов в год. Чтобы избавиться от этой «дани», Совет Министров Республики Беларусь постановлением от 16 июля 1992 г. № 443 узаконил создание Управления морского торгового флота в структуре Министерства транспорта и коммуникаций.

Как известно, Республика Беларусь является внутриконтинентальным государством, т. е. не имеющим морского побережья. Однако республика имеет законное право на доступ к морю, на владение собственным морским флотом, использование портов прибрежных государств и на участие в деятельности по освоению ресурсов морей и океанов за пределами действия национальной юрисдикции. Эти права внутриконтинентальных государств закреплены в нормах современного международного права.

Современное международное морское право определяется сложной и разветвленной системой связанных между собой принципов и норм, которые регулируют отношения между государствами в области различных видов морепользования. Основу международно-правового режима открытого моря определяют новейшие международные соглашения, подготовленные и принятые после второй мировой войны при активном участии внутриконтинентальных государств, в том числе и Белоруссии.

К основным международно-правовым актам, определяющим режим открытого моря, относятся прежде всего Устав ООН, содержащий общепризнанные

принципы современного международного права, которые имеют общеобязательную силу для межгосударственных отношений в обширных пространствах морей и океанов, Женевские конвенции 1958 г. (Об открытом море, О территориальном море и прилежащей зоне, О континентальном шельфе, О рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря), Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (правда, она еще не вступила в силу) и др.

Кодификацией и нормотворчеством международного морского права занимаются международные конференции, проводимые под эгидой Организации Объединенных Наций или ее специализированных органов, а также многочисленных международных организаций, таких как Международная морская организация (ИМО), Международная океанографическая комиссия (МОК), Международный морской комитет (ММК), Международный совет по исследованию моря (ИКЕС) и др.

Особое место в развитии современного международного морского права занимает III Конференция ООН по морскому праву, проходившая с 1973 по 1982 г. с участием большинства государств мира и многих правительственных и неправительственных международных организаций.

Ее значимость состоит в том, что большинство участников воздержалось от использования возможностей Комиссии международного права (учреждена Генеральной Ассамблеей ООН 21 ноября 1947 г.) для подготовки проекта конвенции, мотивируя тем, что задача III Конференции должна состоять не в простой кодификации действующих норм, а в создании новых норм по многим новым вопросам. Отказ от испытанного практикой метода предварительной подготовки проекта многосторонней конвенции в значительной мере объясняется стремлением делегаций ряда государств увязать фактические ситуации с помощью политических методов. Вместе с тем непосредственное участие всех государств, в том числе и большой группы внутриконтинентальных, в выработке проекта конвенции, хотя и замедлило процесс переговоров, в целом способствовало принятию конвенции, отвечающей интересам всех групп государств, как прибрежных, так и внутриконтинентальных, как развитых, так и развивающихся.

Надо сказать, что Республике Беларусь, занявшей созданием своего морского транспортного флота, в первую очередь необходимо определиться, какие Международные конвенции ей следует ратифицировать, к каким присоединиться, в какие Международные морские организации вступать.

Представляется, что начинать надо с четкого определения своего отношения к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., так как она является в настоящий момент самой универсальной и наиболее полно отражает интересы внутриконтинентальных государств. Следует также решить — вступать или не вступать в Международную морскую организацию (ИМО) и присоединиться или не присоединиться к международным конвенциям, принятым под эгидой этой организации. Но если мы всерьез хотим иметь свой морской флот, то нам жизненно необходимо присоединиться к следующим международно-правовым актам: Конвенции о Международной морской организации 1948 г.; Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.; Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.; Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72); Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., с Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ 73/78); Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.; Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г.; Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., с Протоколом 1978 г. (СОЛАС 74/78).