

СОЗДАНИЕ ТОРГОВОГО ФЛОТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Купеть А. И., аспирант кафедры международного права

Как известно, необходимость создания торгового флота в Республике Беларусь вызвана прежде всего экономическими факторами. Согласно статистике, ежегодно около 25 млн тонн белорусских грузов нуждаются в морской перевалке и транспортировке. К их числу преимущественно относятся такие стратегические экспортные грузы, как нефтепродукты и калийные удобрения. В настоящее время эти грузы, передаются иностранным компаниям, которые владеют торговым флотом и, соответственно, зарабатывают на транспортировке белорусского экспорта.

Анализируя сложившуюся ситуацию, правительство Республики Беларусь предпринимает конкретные шаги по созданию торгового флота и изменению экономических условий экспорта. Так, например, в 2003 г. постановлением Совета Министров № 407 принята Программа развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 г., предусматривающая поэтапное создание морского торгового флота (через наращивание морских перевозок зафрахтованными судами) и обеспечение планомерного перехода белорусских компаний к аренде судов с экипажами (тайм-чартер) и без экипажей (бербоут-чартер) с последующим приобретением судов в собственность. Программа также предусматривает переход белорусской внешней торговли к реализации экспортной продукции на мировых рынках на условиях поставки «CIF» и «CFR». На достижение тех же целей направлен и Указ Президента Республики Беларусь от 19 марта 2007 г. № 129 «О стимулировании экспортных поставок», в котором предусмотрены конкретные меры по стимулированию отечественных производителей и перевозчиков, осуществляющих поставки в порт или страну назначения внешнеторговой продукции Республики Беларусь на обозначенных выше условиях. Отметим и принятый 15 ноября 1999 г. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь, в ст. 5 которого установлен приоритет международных договоров. Кроме того, в октябре 2009 г. Министерство транспорта и коммуникаций внесло в правительство проект указа Президента Республики Беларусь по созданию морского торгового флота и национального морского перевозчика, что позволяет говорить о начале формирования национальной правовой базы в этой области.

По оценкам экспертов, для обслуживания существующего годового грузопотока требуется около 36 сухогрузных судов (балкеров) и 40 танкеров. С учетом мировой практики обеспечения национальных потреб-

ностей в морских перевозках примерно в равном соотношении собственными и зафрахтованными судами потребуется 18 балкеров и 20 танкеров. В связи с чем Министерством транспорта и коммуникаций подготовлен ряд инвестиционных проектов по приобретению морских судов (дедвейтом от 3 до 50 тыс. тонн) и созданию совместной с иностранными инвесторами судоходной компании (морского оператора) для выполнения морских перевозок внешнеторговых грузов. Как ни парадоксально, но мировой финансовый кризис создал наиболее благоприятные условия для реализации подобных проектов. Согласно данным ЮНКТАД, стоимость морских судов снизилась за 2009 г. на 15—20 % для танкеров и на 60—70 % для сухогрузных судов. Например, стоимость 5-летнего сухогрузного судна грузоподъемностью 50 000 тонн составляет приблизительно 30 млн USD.

Ввиду явных перспектив и возможностей создания торгового флота в Республике Беларусь считаем целесообразным проанализировать международно-правовую сторону вопроса. Основным международно-правовым документом, регулирующим использование ресурсов Мирового океана, является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Ее не случайно называют «конституцией морей». Отметим, что Республика Беларусь ратифицировала ее в 2006 г. и реально стала полноправным субъектом международного морского права. Свобода судоходства в открытом море закреплена в ст. 90 Конвенции. В ней говорится: «Каждое государство независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море». Ряд внутриконтинентальных государств, например, уже давно используют это право. В настоящее время, согласно международному судовому регистру, 15 из 44 внутриконтинентальных государств имеют суда под своим флагом. К числу таких стран, в частности, относятся Австрия, Азербайджан, Боливия, Казахстан, Монголия, Молдова, Парагвай, Словакия, Швейцария, Уганда, Эфиопия.

Однако наряду с правом свободы судоходства Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. в ст. 94 налагает на государство флага ряд обязанностей по осуществлению юрисдикции и контроля над судном, его капитаном и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов. Эта же статья обязывает принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море, расследования каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море, а также меры по предотвращению загрязнения моря. Кроме того, каждое государство — участник Конвенции обязуется придерживаться общепринятых международных правил, стандартов, процедур и практики мор-

ского судоходства. Разработка подобных правил и стандартов по смыслу Конвенции возложена на Международную Морскую Организацию (ИМО). Ряд статей, например, обязывают государства учитывать международные нормы и стандарты, принимаемые через «компетентную международную организацию», которой, собственно, и является ИМО.

Республика Беларусь не подписала Конвенции о ИМО 1948 г. и не является членом этой авторитетной международной организации. Отметим лишь, что членами ИМО по состоянию на январь 2009 г. являются 169 государств, 20 из которых являются внутриконтинентальными. По приблизительным оценкам, до 98 % мирового торгового флота (по водоизмещению) соблюдает основные конвенции о международных морских перевозках, разработанные ИМО. Их можно условно разделить на конвенции в области безопасности судоходства, загрязнения морской среды, ответственности и компенсации за ущерб. Существует также значительное количество конвенций, затрагивающих иные специфические вопросы морского судоходства.

Из порядка 60 конвенций и протоколов ИМО Республика Беларусь (еще будучи БССР) подписала или присоединилась лишь к таким основным, как: Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) 1973 г. (с протоколом 1978 г.), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС), Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море (МППСС) 1972 г., Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976 г., Международная конвенция по грузовой марке 1966 г., Международная конвенция о безопасных контейнерах 1972 г., Конвенция по предотвращению загрязнения сбросами отходов и другими материалами 1972 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами против безопасности морского судоходства 1988 г. Однако перечисленные конвенции составляют правовой минимум, необходимый для осуществления морских перевозок. Ситуацию осложняет и то, что некоторые конвенции ИМО прямо предусматривают возможность ареста морского судна государством порта за несоблюдение международных стандартов и правил судоходства. Единственным «положительным» моментом в данной ситуации может быть то, что Конвенция об аресте морских судов 1999 г. все еще не вступила в силу.

Таким образом, создание торгового флота в Республике Беларусь помимо членства в ИМО требует серьезного анализа ряда международных договоров в области морского судоходства на предмет их подписания и ратификации. К таким договорам, по нашему мнению, следует отнести Конвенцию о ИМО 1948 г., Международную конвенцию о подго-

товке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., Международную конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 г., Конвенцию об облегчении международного морского судоходства 1965 г., Международную конвенцию по обмеру судов 1969 г., Международную конвенцию по спасанию 1989 г., Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАВОСУБЪЕКТНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО КОМИТЕТА КРАСНОГО КРЕСТА

*Кузнецова Е. В., старший преподаватель
кафедры международного права*

Международный Комитет Красного Креста (МККК) является одной из старейших и наиболее уважаемых гуманитарных организаций в мире. Во многом усилиями МККК международное гуманитарное право превратилось в достаточно эффективную систему защиты жертв войны. В то же время ни в доктрине, ни в практике международных отношений до сих пор нет единства относительно правового статуса МККК в международном праве.

Формально-юридически МККК является ассоциацией, некоммерческим юридическим лицом, зарегистрированным в соответствии со ст. 60 Гражданским кодексом Швейцарии. В своем Уставе МККК также определяет себя как «независимую гуманитарную организацию» с «особым статусом», который признан в Женевских конвенциях и Международными конференциями Красного Креста.

Проблемы международного статуса МККК не возникло бы, если бы международно-правовыми актами на Комитет не были возложены определенные функции и предоставлены определенные полномочия. Женевские конвенции 1949 г. и Дополнительные протоколы к ним 1977 г. для неправительственных организаций предусматривают полномочия в объеме, определенном для Держав-Покровительниц, и устанавливают специальный режим для МККК. Так, если враждующие стороны не будут возражать, непосредственно наделяется международной правосубъектностью любая гуманитарная организация, представившая «все гарантии беспристрастности и эффективности». Такая организация, Субститут, наделяется конкретными правами и связывается обязанностями (ст. 2 (d), ст. 5.4 ДП I; ст. 10 ЖК I; II; III; ст. 11 ЖК IV). МККК независимо от признания его Субституту гарантируется ряд прав по посещению мест, где находятся покровительствуемые лица, общению с ними без свидетелей;