

Очевидно, что представленный перечень подлежащих решению вопросов не исчерпывающ. Несомненно, применимость различных блоков норм международного гуманитарного права напрямую зависит от факта констатации наличия либо отсутствия конфликта, а также его правовой квалификации. В то же время, следует учитывать, что основными целями международного права являются поддержание международного мира и безопасности и обеспечение как можно большей степени защиты человеческой личности. В связи с этим, в настоящее время наблюдается тенденция распространения действия договорных норм международного гуманитарного права на все типы вооруженных конфликтов. Обычный характер таких норм подчеркивался, в частности, Международным Судом ООН в решениях по делу относительно канала Корфу (Албания против Великобритании) 1949 г., делу о восной и квази-военной деятельности в и против Никарагуа (Никарагуа против США) 1986 г., консультативном заключении о правомерности угрозы или применения ядерного оружия 1996 г. Представляется, что оговорка Мартенса, изначально касавшаяся только средств и методов ведения войны сейчас должна быть распространена на все ситуации, не урегулированные международным правом и ситуации, участники которых не соответствуют полностью предъявляемым критериям, для того чтобы обеспечить хотя бы минимальную защиту лицам, вовлеченным в конфликт, даже, если статус конфликта и вовлеченных в него лиц не очевиден, или имеется пробел в международном праве. В этих случаях применению подлежат обычные нормы международного права, несмотря на возникающие сложности констатации их наличия или отсутствия международного обычая, и некоторую расплывчатость (неопределенность) обычных норм.

## **РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В СОЗДАНИИ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРЕМ**

*Дрозд Р. Н., Белорусский государственный университет*

Помимо международных соглашений, значительная роль в регулировании морских перевозок принадлежит внутригосударственным актам, нормотворчеству международных организаций, а также обычаям и правилам, вырабатываемых самими транспортными экспедиционными компаниями. Особое место в регулировании и определении правовых аспектов доставки грузов морским транспортом принадлежит Организации Объединенных Наций, а точнее постоянно действующим в рамках ООН комиссиям и комитетам. Среди них: ЮНСИТРАЛ (комиссия по праву международной торговли), ЮНКТАД (Конференция по торговле и развитию), ЕЭК (европейская экономическая комиссия). Немалую роль в разработке транспортных конвенций играет Международный институт по унификации частного права (УНИДРУА).

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), которая была учреждена Генеральной Ассамблеей в 1966 году (резолюция 2205(XXI) от 17 декабря 1966 года) занимает центральное место в создании правового поля для эффективного функционирования транспортировки грузов. Учреждая Комиссию, Генеральная Ассамблея признала, что расхождение, возникающие в результате применения законов различных государств в во-

просах международной торговли, являются одним из препятствий торговым потокам, и рассматривала Комиссию в качестве орудия, с помощью которого Организация Объединенных Наций могла бы играть более активную роль в сокращении или устранении этих препятствий. По своей сути ЮНСИТРАЛ является основным юридическим органом системы Организации Объединенных Наций в области права международной торговли, специализирующимся в проведении реформ в области коммерческого права во всем мире. Предметом работы ЮНСИТРАЛ является модернизация и согласование норм международной коммерческой деятельности с целью расширению коммерческих возможностей в мировом масштабе. Она разрабатывает современные, справедливые и согласованные правила для коммерческих сделок. К их числу относятся следующие:

- а) Всемирно признанные конвенции, типовые законы и правила;
- б) Правовые и законодательные руководства и рекомендации, имеющие большое практическое значение;
- в) Обновляемая информация о прецедентном праве и законодательных актах, вводящих в действие единообразные нормы коммерческого права;
- г) Техническая помощь в осуществлении проектов правовой реформы;
- д) Купля – продажа товаров, арбитраж, электронная торговля, закупки, оборотные документы;
- е) Финансирование проектов, несостоятельность, встречные торговые сделки, контракты на строительство, гарантии, финансирование под дебиторскую задолженность, аккредитивы;
- ж) Морские перевозки.

В состав комиссии входят 60 государств. Членство Республики Беларусь в этой комиссии распространено до 2010 года (по состоянию на 14 июня 2004 года). Комиссия учредила шесть рабочих групп для проведения подготовительной работы по существу тем, предусмотренных программой работы Комиссии. В состав каждой рабочей группы входят все государства – члены Комиссии. Среди них – рабочая группа III – «Транспортное право» в настоящее время готовит проект документа о международной перевозке грузов. Необходимо отметить, что работа данной группы имеет очень важное значение, поскольку она выступает в качестве организатора по разработке и внедрению норм в области перевозок грузов. Рабочая группа III (Транспортное право) была учреждена на тридцать четвертой сессии в 2001 году. Комиссия постановила учредить рабочую группу для рассмотрения вопросов, касающихся транспортного права. В отношении мандата данной группы Комиссия решила, что в ходе обсуждений следует прежде всего рассмотреть операции по перевозке между портами, включая такие вопросы, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, обязанности грузоотправителя, транспортные документы, фрахт, доставка грузополучателю, право сторон распоряжаться грузом, переход прав на груз, исковая давность и другие темы. Параллельно рабочая группа изучает вопрос о желательности и целесообразности рассмотрения также операций по сквозным перевозкам, или же некоторых аспектов этих операций. Комиссия по созданию данных правовых актов проводит свою работу в тесном сотрудничестве с заинтере-

рессованными межправительственными, а также международными неправительственными организациями.

Особое значение в определении актов по международному регулированию оказания транспортных услуг имеет состоявшаяся в 2002 году тридцать пятая сессия Комиссии, которая одобрила рабочее предположение по проекту документа охватывающего, так званые транспортные операции «от двери до двери». Важно подчеркнуть, что на данной сессии была сделана оговорка о необходимости всестороннего анализа действующих конвенций в области интермодальных перевозок и мнений различных неправительственных организация по данному вопросу. Цель такой постановки вопроса – избежание еще большей путаницы и противоречий после принятия соответствующего документа. Поэтому, выдвинутый на окончательное рассмотрение Комиссии проект документа, назван «Проект документа по [полностью или частично] [морской] перевозке грузов».

Последующее развитие правового регулирования грузовых перевозок нашло решение на тридцать седьмой сессии Комиссии 14–25 июня 2004 года. Здесь опять подчеркнута масштабность проекта и трудности, возникающие в процессе подготовки данного документа, в частности при рассмотрении спорных вопросов, которые по-прежнему остаются открытыми и требуют поиска труднодостижимого равновесия между различными противоположными интересами. Вместе с тем, немало спорных вопросов в отношении сферы применения отдельных положений проекта документа, предстоит решить в перспективе. К ним, на наш взгляд, относятся проблемы регулирования отношений унифицированной ответственности, выбора государства суда и согласованных договорных решений. Тем не менее, в современных условиях достигнут определенный прогресс в решении ряда таких трудных вопросов, как сфера применения документа и ключевые положения об ответственности, а так же решение о том, что 2006 год явится окончательным сроком данного проекта.

Таким образом, анализ 10-летней работы Комиссии ООН в рамках ЮНИ-СИТРАЛ, свидетельствует о значительном ее вкладе по созданию правового механизма в области морских перевозок, которые определяют экспортную политику стран мирового хозяйства, в том числе и Республики Беларусь. Среди этих результатов важное значение, на наш взгляд, представляют следующие:

Во-первых, Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год («Гамбургские правила»), которая устанавливает единообразный правовой режим, регулирующий права и обязательства грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей согласно договору морской перевозки грузов. Она была разработана по просьбе развивающихся стран, и ее принятие государствами было одобрено такими межправительственными организациями, как ЮНКТАД, Афро-Азиатский консультативно-правовой комитет и Организация американских государств. Конвенция вступила в силу 1 ноября 1992 года.

Во-вторых, Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 1991 год). Основными положениями Конвенции является установление единообразных правовых норм, регулирующих ответственность оператора терминала за утрату или повреждение груза, который выступает объектом международной перевозки,

в период его нахождения в транспортном терминале, а также за задержку оператором терминала доставки груза. Проект этой конвенции был принят дипломатической конференцией и открыт для подписания, ратификации и присоединения странами мирового сообщества.

В-третьих, работа над документом в области международных перевозок, независимо от того, будет ли он касаться только морских перевозок либо перевозок «от двери до двери».

На ряду с результатами работы выше названных Комиссий важное значение в формировании правовых норм международных морских перевозок играет Конференция ООН по Торговле и Развитию (ЮНКТАД), которая образована в 1964 и призвана продвигать и содействовать интеграции развивающихся стран в мировую экономику. В соответствии с мандатом ООН организация выполняет 3 ключевые функции:

- выступает в качестве форума для межправительственных обсуждений, включая обсуждения экспертов, обмен опытом с целью выработки согласованных решений в области различных аспектов международной торговли;

- проводит исследования, анализ, и сбор данных для использования в ходе обсуждения государственных представителей и экспертов в целях выбора экономической политики;

- обеспечивает специальную техническую поддержку развивающимся странам.

ЮНКТАД стала принимать участие в области транспортного права, включая как морские, так и смешанные перевозки, еще в начале 70-х годов. Соответствующая работа проводилась, в частности, в следующих областях: первоначальная подготовительная работа в связи с разработкой Гамбургских правил; подготовка и принятие (под эгидой ЮНКТАД) Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года; подготовка совместно с Международной торговой палатой Правил ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок; анализ выполнения правил в отношении смешанных перевозок, проведенный по просьбе Конференции ЮНКТАД на уровне министров (проходившей в Бангкоке в феврале 2000 года). Ноябрьское 2001 года специальное совещание экспертов по смешанным перевозкам разработало рекомендации по изучению возможности определения, приемлемой на широкой основе новой международной конвенции правил смешанных перевозок на мировом рынке.

Важным результатом результатов деятельности ЮНКТАД стала легализация и повсеместное учреждение советов грузоотправителей, работа которых направлена на ограничение монополистической деятельности линейных конференций по установлению контроля над тарифами по линейным перевозкам грузов морским транспортом. Особое значение для международной торговли в целом играют ежегодно издаваемые ЮНКТАД обзоры международных морских перевозок.

Подводя итоги, следует отметить, что правовые акты международных организаций по проблемам регулирования международных морских перевозок приобрели особо важное значение на современном этапе глобализации мирового хозяйства, когда международный морской фрахтовый рынок уже поделен и контролируется ведущими морским державами и транснациональными корпорациями. Вступление на данный рынок крайне затруднено, но не безнадежно. Автор счи-

тает, что для участия в международной торговле, республике необходимо создание собственного торгового флота, а также разработка специальной системы правовых актов в области международных перевозок грузов. Это позволит любому субъекту хозяйствования Республики Беларусь иметь доступную правовую информацию о международных морских перевозках и свободно чувствовать себя на мировом фрахтовом рынке.

Реализация данных целей, по мнению автора, возможна при решении следующих задач:

1. В рамках Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь необходимо создать рабочую группу (комиссию) с участием заинтересованных министерств и ведомств (МИД, Минэкономики, Минпром, концерны), функциональными обязанностями которой являются:

- анализ заключаемых субъектами хозяйствования договоров международной морской перевозки грузов;

- рассмотрение правовых споров, вытекающих из договоров морских перевозок грузов с участием субъектов хозяйствования Республики Беларусь;

- отслеживание международной арбитражной практики по разрешению морских торговых споров (МАС при БелТПП Республики Беларусь и Морская комиссия при МКАС РФ);

- изучение правовой работы, проводимой в рамках международных организаций ЮНСИТРАЛ, ЮНКТАД по транспортному праву и международным морским перевозкам грузов;

- выработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы Республики Беларусь и консультирование белорусских субъектов хозяйствования;

- выработка собственной позиции по данным вопросам и участие в работе неофициальной консультативной группы, создаваемой в рамках Рабочей группы по транспортному праву ЮНСИТРАЛ, и целью которой является ускорение обмена мнениями, формулирование предложений и достижения консенсуса в ходе подготовки к рассмотрению проекта документа по [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

2. В рамках ЕврАзЭС, либо Киевской четверки (Россия, Беларусь, Украина, Казахстан) создать Центр по морскому праву, который мог бы взять на себя функции координирующего органа в работе над дальнейшим совершенствованием морского законодательства СНГ, ЕврАзЭС и привлечь для участия в нем ведущих ученых-правоведов и практиков в области морского права. На эту организацию также можно было бы возложить функции по информационно-правовому обеспечению и издательской деятельности в сфере морского законодательства.

Практическая реализация данных задач позволит Республике Беларусь занять достойное место на мировых рынках товаров и услуг тем самым повысить эффективность ее экспортной политики.