

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ ПО СОЗДАНИЮ ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРЕМ

Дрозд Р. Н., Белорусский государственный университет

Несмотря на то, что Беларусь не имеет выхода к морям и океанам, не имеет портов, торгового флота, тем не менее данная проблема приобретает все большую актуальность для нашей страны. Знание и умелое применение правовых актов международных конвенций и организаций в области международных морских перевозок могут оказать значительное влияние на эффективность экспортной политики предприятий и фирм республики. Значимость исследований в области правового регулирования транспортных услуг на мировом рынке в условиях его глобализации обусловлена также тем, что данной проблеме, после распада СССР, уделялось крайне мало внимания. Более того, в Республике Беларусь подобная тема поднимается впервые.

Являясь одной из важнейших составных частей материальной базы экономики, продукция транспорта выступает в качестве услуги по перемещению грузов и людей. В отличие от продукции других отраслей народного хозяйства, услуги транспорта не имеют вещественной формы, но они материальны по своему характеру, так как в процессе их создания затрачиваются материальные средства. С этим вполне можно согласиться, при том, что многие государства имеют основную часть дохода бюджета от проведения транспортных операций. Транспорт обеспечивает развитие международных экономических торговых отношений, создает условия для рационального размещения производственных сил и разделения труда между странами. Все это характеризует транспорт как важнейший элемент системы международных экономических отношений. Особенность международных транспортных отношений состоит в наличии иностранного элемента: перевозка выполняется за границу, причем иностранный элемент присущ процессу перемещения, составляющему суть транспортной деятельности. Известный белорусский правовед В.Г. Тихиня придерживается следующего определения международной перевозки. Ею признается перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, при которой место отправления и место назначения расположены: а) на территории двух или более государств; б) на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Отношения по морской перевозке грузов и пассажиров регулируются двусторонними или многосторонними конвенциями и соглашениями. Ряд из них охватывают все или несколько видов транспорта. Таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, Таможенная конвенция 1972 года, регулирующая контейнерные перевозки на всех видах транспорта и в смешанном сообщении.

Международными конвенциями определяются базовые условия перевозок грузов и пассажиров, основные понятия, условия ответственности и страхования грузов, в некоторых случаях тарифы. Наиболее это присуще линейному сообщению торговых судов при двусторонних торговых отношениях между странами и определенных грузовых потоках в достаточно продолжительный период времени. Государства-участники, заключившие конвенции, применяют их наравне с нор-

мами внутригосударственного права. Вместе с тем, существуют глобальные конвенции, которые являются надстройкой ко всем конвенциям, регулирующим узкую часть каких-то вопросов. К ним относится, например, морская перевозка грузов и пассажиров, ответственность терминалов за ущерб и т.д. Нарастание интенсивности движения судов, возникновение коллизий привело к пониманию необходимости нормативного закрепления прав и обязанностей участников морского судоходства. Возникла необходимость принятия регулирующих мер на международном уровне. Морскими и транспортными конвенциями регламентированы в основном три сферы морских перевозок: во-первых, развитие морского судоходства; во-вторых, безопасность мореплавания; в-третьих, имущественная ответственность морского перевозчика (судовладельца) за причиненный ущерб.

Основополагающим документом, регулирующим режим Мирового океана, стала Конвенция об открытом море 1958 г., суть которой сводится к равным правам государств в использовании морских ресурсов Мирового океана, в осуществлении рыболовства, судоходства, научных исследований и пользования этими правами в соответствии с принципами международного права. С другой стороны, Конвенцией определяется, что все суда с грузами и людьми подчиняются исключительно юрисдикции того государства, под флагом которого плавают эти суда.

Другим важным правовым документом регулирования международных морских перевозок является Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, принятая в 1958 году. Конвенция закрепила понятие территориального моря, как составной части территории государства в виде полосы, примыкающей к сухопутной территории или внутренним водам шириной до 12 миль. Территориальное море полностью подпадает под суверенитет прибрежного государства.

Одним из сложнейших и постоянно дискутируемых вопросов является статус и режим международных проливов, так как от ясности в вопросах использования проливов зависит скорость и безопасность прохода судов, и, как следствие, безопасность окружающей среды от загрязнения прибрежной акватории. Регулированию данного вопроса положила начало Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, которая также возложила ответственность за ущерб, нанесенный окружающей среде, на государство, под чьим флагом плавает судно и обязала государства флагов обеспечивать безопасность плавания своих судов. Конвенция по морскому праву 1982 года является важнейшим достижением мирового сообщества и образно названа «Хартией Морей». Кроме того, ряд документов регулирует вопросы безопасной эксплуатации судов, поиска и спасения на море, расследование аварий и прав портовых властей по контролю за судами, вопросы предотвращения загрязнения моря с судов, защиты, сохранения морской среды и прочее.

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Жумина М.Н., Белорусский государственный университет

Страхование ответственности экспедитора представляет собой один из видов транспортного страхования. Данный вид страхования призван служить финансовой гарантией компенсации возможного ущерба, нанесенного по вине экспедитора. Хотя данный вид страхования является в Республике Беларусь добро-