

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Р.Н. ДРОЗД,
аспирант БГУ ©*

*Рецензент:
В.Г. ТИХИНЯ,
доктор юридических наук,
профессор*

Обеспечение экономического роста в Республике Беларусь тесным образом связано с повышением эффективности экспортно-импортных сделок предприятий и фирм, зависящей во многом от оптимизации транспортных схем поставок продукции, перехода от продаж товаров на условиях «с завода» и «до границы» к продажам на условиях в «портах отправления» и в «портах назначения». Данный способ организации экспорта и импорта товаров преследует задачу сокращения необоснованного посредничества при совершении сделок купли-продажи за счет решения вопросов транспортировки напрямую с перевозчиками и экспортерами без участия посреднических компаний, а также поиска оптимального взаимодействия и равновесия в разделении функций субъектов сделок: что может сделать экспортер самостоятельно, а в каких случаях необходимо прибегнуть к услугам посредников. Осуществление подобного рода международных сделок невозможно без глубоких знаний транспортного права, особенно при морских перевозках грузов.

Следует отметить, что в Беларуси имеется определенная нормативно-правовая база по вопросам регулирования морских перевозок грузов, состоящая из ратифицированных международных договоров и актов национального законодательства. В международной практике правовое регулирование подобных перевозок осуществляется при помощи так называемых торговых обычаев, которые находят закрепление в издаваемых международными организациями сводах обычаев в области морского транспорта [1, с.35]. Они могут носить различный характер, применяться в двусторонних отношениях коммерческих компаний, выступать в виде типовых форм и проформ морских чартеров, разрабатываемых объединениями судовладельцев либо фрахтователей. И, несмотря на отсутствие нормативного закрепления, являться одним из источников национального права.

На сегодняшний день Республикой Беларусь заключено более 2700 международных договоров, из которых около 1400 – двусторонние, остальные – многосторонние. Республика является участницей более 200 договоров, заключенных в рамках ООН, свыше 650 – в рамках СНГ [2].

Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагские правила). Конвенция вступила в силу 2 июня 1931 года и признана в 99 странах мира путем присоединения или включения ее основных положений в национальное законодательство. Протоколами от 1968 и 1979 годов в нее были внесены некоторые изменения, вошедшие под названием Гааго-Висбийские правила [3, с.165].

С учетом критики ряда положений Брюссельской конвенции 1924 года со стороны грузовладельцев разных стран, особенно развивающихся, в 1978 году была принята (вступила в силу в 1992 г.) Конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила. Несмотря на ее привлекательность с

точки зрения конкретизации и возможности применения в различных ситуациях, документ подписали только 20 государств, однако этого не сделали крупнейшие морские державы (Великобритания, Канада, Либерия, Кипр, Российская Федерация).

Несмотря на то, что Республикой Беларусь выше названные конвенции не ратифицированы, большинство их правовых норм нашли отражение в действующем национальном законодательстве.

В мировой практике существует ряд конвенций, непосредственно не связанных с международной морской перевозкой грузов, однако ими регулируются взаимоотношения между объектами и субъектами международного морского судоходства. К ним относятся следующие: Конвенция о международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976 года; Конвенция об обязательном медицинском освидетельствовании детей и подростков, занятых на борту судов, 1921 года; Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций 1974 года; Конвенция ООН по морскому праву 1982 года; Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Россия является участницей свыше 35 конвенций в области морского судоходства [4, с.474–475], Беларусь ратифицированы в данной сфере свыше 20 конвенций. Хотя в республике и нет своего национального морского флота, подготовка соответствующей нормативно-правовой базы, регулирующей морские перевозки грузов, ведется уже на протяжении последних пяти лет. Систему по структуре транспортного законодательства можно подразделить на горизонтальную и вертикальную, которые по своему содержанию делятся на кодификационно-комплексные и простые [5, с.25]. В основе горизонтальной структуры данной системы положены законодательные акты, отличающиеся большим разнообразием по содержанию и форме и регулирующие вопросы, которые касаются всех видов транспорта. В их основе Гражданский кодекс Республики Беларусь, главы 40, 41 которого посвящены перевозкам [6, с.224, 238], постановление Совета Министров Республики Беларусь от 20 октября 2003 года №1388 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным, внутренним водным, морским транспортом и Положение о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности».

Следует выделить законодательство, регулирующее непосредственно вопросы об отдельных видах транспорта. Оно состоит из актов об управлении транспортными министерствами и ве-

домствами, определении их компетенции и структуры, а также кодификационно-комплексных актов, содержащих не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права (см. [5, с.27]). На наш взгляд, сюда можно отнести и вступивший в силу с 1 января 2000 года Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь. Это основной морской закон, регулирующий отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке грузов. Его структура включает общие положения и термины; положения о статусе судна, его национальности, флаге, статусе экипажа и капитана, о судовых документах; положения, относящиеся к морскому порту. основополагающими здесь выступают положения, касающиеся правового режима морских перевозок грузов и пассажиров, морского страхования. Кодекс также содержит разделы, посвященные буксировке, страхованию, общей аварии, чрезвычайным морским происшествиям, морским протестам, ограничению ответственности судовладельца, морской ипотеке.

На наш взгляд, Кодекс в основном правильно характеризует понятие «морская перевозка», определяя его как совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций по перемещению пассажиров, грузов и багажа морским транспортом. Однако в нем не раскрывается понятие «договора морской перевозки», которое является осью Кодекса торгового мореплавания. Данное определение можно найти только в разделе IV, касающегося непосредственно отношений, связанных с морскими перевозками груза. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его уполномоченному получателю, а отправитель – уплатить обусловленную сумму (фрахт). Следует отметить, что определение понятия «договора морской перевозки грузов» в целом схоже с аналогичным понятием, которое дается в Гамбургских правилах 1978 года. В соответствии с Конвенцией договор морской перевозки означает любой договор, которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой. Рассматривая данное определение, с одной стороны кажется, что оно излишне упрощено и белорусский Кодекс более подробно подошел к рассмотрению различных обязательств перевозчика. С другой стороны, оно является более предпочтительным, поскольку позволяет избежать любых неясностей, в том числе в отношении перевозчика и экспедитора груза.

В основе вертикальной структуры системы белорусского транспортного морского законодательства лежит иерархическое построение его нормативных актов. Помимо Кодекса торгового мореплавания сюда входит Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь (вступил в силу с 1 января 2003 г.), постановление Совета Министров Республики Беларусь от

30 мая 1997 №626 «Об утверждении Положения о национальном удостоверении личности моряка Республики Беларусь», постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 августа 2001 года №18 «Об утверждении Положения о Государственном реестре морских судов Республики Беларусь и судовой книге», а также Программа развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 26 марта 2003 года №407.

Решающим этапом в развитии белорусского морского законодательства явилось вступление в силу с 1 января 2000 года Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь. Этот документ фактически заложил правовую основу деятельности белорусского государства в сфере морской деятельности. В значительной степени укрепила правовую базу республики на международном фрахтовом рынке за счет создания совместных судоходных компаний Программа развития внутреннего водного и морского транспорта, в соответствии с которым планируется привлечение судовладельцев за счет гарантированных долгосрочных заказов на обслуживание экспортно-импортных потоков.

Таким образом, можно констатировать сформировавшуюся в целом нормативно-правовую базу, необходимую для создания собственной системы морских перевозок. Заключены межправительственные соглашения с Украиной, Литвой и Латвией о развитии судоходства по внутренним водным путям и условиях транзита грузов с использованием морских портов. Кроме этого, Беларусь присоединилась к ряду международных морских конвенций в области торгового мореплавания.

Однако, некоторые особенности национально-законодательства затрудняют установление собственных позиций на фрахтовом рынке и не позволяют потенциальным партнерам принимать активное участие в совместных проектах. К таким недостаткам национального законодательства можно отнести следующие:

1. На основании Указа Президента Республики Беларусь от 12 марта 2003 года №104 взимается 15%-й оффшорный сбор при перечислении средств в страны со льготным налогообложением. Около 80% судов зарегистрировано в оффшорных зонах под так называемыми «удобными флагами». Взимание этого сбора уменьшит эффективность экспортных сделок предприятий-производителей.

2. В соответствии с постановлением Совета Министров от 19 мая 2003 года №652 при приобретении услуги, в том числе и по перевозке грузов, субъект хозяйствования Республики Беларусь обязан в установленные сроки провести процедуру тендера, соблюдение которой занимает значительное количество времени, что неприемлемо при работе на фрахтовом рынке, где нужна оперативность.

3. В настоящее время в белорусских электронных ресурсах (сайтах) сложно отыскать полную информацию о заключенных республикой международных конвенциях и договорах, не говоря уже о договорах, носящих отраслевой характер. Создание в республике доступной электронной базы данных заключенных республикой международных конвенций и двусторонних договоров, в том числе и в области морского судоходства, позволит субъектам хозяйствования правильно сориентироваться на рынке в выборе стран-партнеров. Это можно сделать с использованием интернет-портала Национального центра правовой информации (www.ncpi.gov.by).

Республика Беларусь, являясь внутриконтинентальным государством, не имеющим прямого выхода к морю, в настоящее время предпринимает ряд практических шагов,двигающих республику по пути завоевания собственной ниши в морских перевозках. Решение этой задачи наряду с дальнейшим совершенствованием нормативно-правовой базы в области международного торгового судоходства позволит нашей стране более эффективно осуществлять свою экспортно-импортную политику.

ЛИТЕРАТУРА

1. Тихиня В.Г. Международные перевозки грузов и пассажиров. Мн.: Право и экономика, 1998.
2. Официальный сайт МИДа Республики Беларусь: www.MFA.gov.by.
3. Э.Л. Лимонов Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: Информационный центр «Выбор», 2001.
4. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002.
5. Егизаров В.А. Транспортное право: Учеб. пособие. М.: Юрид. лит., 2001.
6. Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь: в 2-х кн. Кн. 2 / Отв. ред. В.Ф. Чигир. Мн.: Амалфея, 1999.