

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Международная торговля на сегодняшний день является одним из основных видов международного сотрудничества, развитию которого сейчас уделяется особенное внимание. Морской транспорт значительно способствовал развитию международной торговли, поскольку основной объем всех международных межконтинентальных перевозок приходится именно на морские суда. Представляется вполне логичным, что правовое регулирование такого древнего и активно развивающегося института характеризуется сложностью, наличием огромного количества коллизий национальных и международных правовых норм. Ранее принятые правовые акты в сфере международных морских перевозок грузов не способны учесть все вопросы и тонкости, возникающие в ходе активного развития морской торговли. Правовое регулирование международных морских перевозок на сегодняшний день составляют четыре международные конвенции: Гаагские правила 1924 года, Гаага-Висбийские правила 1968 года, Гамбургские правила 1978 года и Роттердамские правила 2008 года.

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах, вошедшая в историю как Гаагские правила, была принята 25 августа 1924 года в Брюсселе и вступила в силу 2 июня 1931 года (далее – Гаагские правила; Брюссельская конвенция). Изначально Брюссельская конвенция не задумывалась как всеобъемлющий и самостоятельный акт, регулирующий морскую перевозку грузов. Она предназначалась исключительно для унификации правил о коносаменте [4, с. 17]. Консолидированный текст Брюссельской конвенции с изменениями, внесенными Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. составил новые правила, которые получили название Гаагско-Висбийских правил (далее – Правила Гаага-Висби; Правила). Россия ратифицировала Брюссельскую конвенцию в 1998 году, присоединившись к Правилам Гаага-Висби. Франция, Великобритания, Канада, Япония, Сингапур, Республика Корея, Гонконг, Германия, Индонезия и Тайвань и другие страны также ратифицировали измененную версию Брюссельской конвенции. Важнейшим изменением стало расширения территориальной сферы применения Гаагских правил. Перевозки, осуществляемые из порта государства-участника Конвенции, являются предметом ее действия.

Поскольку Правила Гаага-Висби не устранили всех недостатков Гаагских правил, ЮНСИТРАЛ¹⁸ инициировала пересмотр соответствующих норм, регулирующих перевозку грузов морским

транспортом путем принятия третьего по счету международного соглашения – Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (далее — Гамбургские правила)¹⁹. Гамбургские правила шире по объему по сравнению с Гаагскими правилами и Правилами Гаага-Висби. Они разделены на семь частей и состоят из 34 статей. В них уточнено понятие грузоперевозчика по сравнению с установленным Гаагскими правилами смежным понятием отправителя [5, с. 96]. Гамбургскими правилами было также введено понятие фактического перевозчика – лица, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, в том числе, которому поручено такое осуществление перевозки.

Ведущая роль в подготовке Роттердамских правил была отведена Международному морскому комитету. Текст проекта Конвенции «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» (далее – Роттердамские правила) был утвержден в июле 2008 года на 41-й сессии ЮНСИТРАЛ, и затем принят 63-й сессией Генеральной Ассамблеи ООН 11 декабря 2008 года. С целью придания глобальности характеру Роттердамских правил, изначально охватывающих более широкий спектр регулируемых отношений, Генеральная Ассамблея призвала все правительства рассмотреть вопрос о присоединении к конвенции. При этом, ратифицируя Роттердамские правила, государство обязано денонсировать Гаагские правила, Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила, если оно является участником соответствующих конвенций. Таким образом, государствам придется тщательно рассмотреть преимущества Роттердамских правил и решить, соответствуют ли они их ожиданиям как с точки зрения основных положений, так и с точки зрения потенциала в обеспечении международного правового единства [1, с. 30-34].

Составители проекта Роттердамских правил прибегли к новой и оригинальной конструкции определения сферы их применения. В определении договора перевозки, установленного ст. 1 Роттердамских правил, предусмотрено, что хотя и наличие морской перевозки обязательно, перевозка также может предусматривать и другие виды транспорта в дополнение к морскому этапу. Подобная концепция, при которой часть перевозки должна осуществляться перевозчиком на морском виде транспорта, но перевозка не ограничивается только морем, получила наименование «море плюс» [3, с. 89]. Морские пространства и Мировой океан с давних пор использовались человечеством в качестве транспортного пути для перевозки грузов, пассажиров и багажа. В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых доминирующим фактором являются международные перевозки грузов [2, с. 33]. Правовое регулирование международных морских

перевозок грузов на сегодняшний день основывается на четырех документах: это – Гаагские правила, Правила Гаага-Висби, Гамбургские правила и Роттердамские правила. До принятия Роттердамских правил основным действующим правовым актом являлись Правила Гаага-Висби, представляющие собой доработанный вариант Гаагских правил, в то время как Гамбургские правила не получили широкого применения несмотря на их сравнительную прогрессивность.

Надо отметить, что, несмотря на неполноту и несовременность Правил Гаага-Висби, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений с клиентурой путем создания проформ собственных коносаментов. Поэтому не приходится ожидать, что вновь изданные Роттердамские правила смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом, потому, что крупным перевозчикам менять устоявшийся режим правового регулирования затруднительно

Литература

1. Бутакова Н.А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил. Юрист. 2014. № 10. С. 30-34.

2. Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права. Адвокат. 2003. № 2. С. 33.

3. Калпин А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила). Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 4. С. 89.

4. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. Москва, 2007. С. 17.

5. Harris J.W. Laws and Legislation: Maritime Law: Issues, Challenges and Implications. London, 2011. P. 96.

УДК 378(042.3)

Бшарат Нуман, эксперт Министерства по делам
местных администраций, г. Рамалла, Палестина

Юлдашев С.А., д.ю.н.,
Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБУЧЕНИИ В ВУЗЕ

Инновационные технологии в обучении – это прежде всего компьютерные технологии. Их появление вызвано стремительным ускорением научно-технического прогресса, обуславливающим необходимость информатизации системы образования. Дело в том, что в