

также институционально заложенного дублирования функций в ряде сфер. Организации оказались не самым лучшим образом приспособлены наладить полноценный диалог и в области практического взаимодействия, на что указывают проблемы, связанные с принятием решений в ходе миссии «Алтея», и сложности в Судане. В настоящее время тенденция к конкуренции является преобладающей по всем направлениям: проектов практического взаимодействия Европейского союза и Североатлантического альянса немного, а учитывая сложности в их отношениях на институциональном уровне, перспектива появления новых совместных программ в краткосрочном плане невелика.

На сегодняшний день ЕС и НАТО развивают взаимодействие по ряду направлений, в системе евроатлантической безопасности результаты сотрудничества остаются недостаточными. Взаимоотношения организаций на практическом уровне не соответствуют заявленному декларативно стратегическому партнерству: нарастает их функциональная взаимозаменяемость, что ведет к возникновению элементов деструктивной конкуренции в подходах к таким сферам деятельности, как миротворчество и противодействие новым угрозам безопасности.

Таким образом, важнейшей задачей евроатлантических институтов остается укрепление трансатлантической связи и поддержание «стратегического партнерства». Несмотря на солидную юридическую базу и детально разработанные механизмы сотрудничества, проблемы возможного распределения обязанностей между НАТО и ЕС остались нерешенными в рамках соглашений «Берлин Плюс». Для выработки комплексного подхода к безопасности, предлагающего участие и НАТО, и ЕС, принципиально важно, чтобы эти организации в полном объеме дополняли друг друга. Представляется, что добиться этого можно лишь при устранении принципиальных противоречий между отдельными странами евроатлантического пространства и паритетном участии в совместной деятельности стран НАТО, не состоящие в ЕС, не состоящих в НАТО.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бычковская, О. М. Взаимоотношения ЕС и НАТО в контексте евроатлантической безопасности / О. М. Бычковская // Журнал международного права и международных отношений. – 2011. – № 1. – С. 70-76.
2. Мельянцов, Д. А. Отношения Европейского союза НАТО в 1920-2000-е гг. / Д. А. Мельянцов // Журнал международного права и международных отношений. – 2007. – № 3. – С. 46-50.
3. НАТО и Европейский союз: сотрудничество и безопасность [Электронный ресурс] / НАТО вестник. – Режим доступа: <http://www.nato.int/docu/review/2007/issue2/russ/art6.html>. - Дата доступа: 13.11.2016.

Д. В. ДИКОВИЦКАЯ, Е. Д. СЕЛЮЖИЦКАЯ

Брест, Учреждение образования «Брестский государственный технический университет»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Характерной особенностью Республики Беларусь является выгодное физико-географическое расположение, поскольку по ее территории проходят важные транспортные артерии из стран Западной Европы в Россию и другие страны СНГ. Это

обуславливает необходимость эффективного правового регулирования грузопотоков через территорию государства, особенно автомобильным и железнодорожным видами транспорта, получившими наибольшее распространение в сложившихся социально-экономических условиях.

Основополагающей нормой международного автотранспортного частного права является Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), принятая в Женеве 19 мая 1956 г. (официальное сокращенное название – CMR). Она применяется ко всякому договору перевозки дорожных грузов, когда место погрузки груза и место его доставки, указанные в договоре, находятся на территориях двух разных стран, из которых, по крайней мере, одна должна быть участницей Конвенции [1, ст.ст. 1, 2].

КДПГ определяет единообразный правовой механизм международной автоперевозки грузов по дорогам и способствует более рациональному и эффективному их осуществлению. Она регламентирует общепринятые, сложившиеся в мировой практике правила, обычаи и обыкновения, касающиеся договора перевозки, а также устанавливает процедуры, применяемые сторонами договора международной дорожной перевозки грузов в части его заключения, исполнения, расторжения, и ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение им условий договора.

В частности, по правилам КДПГ договор перевозки подтверждается международной CMR-накладной, которая составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком (первый экземпляр накладной передается отправителю, второй с провождает груз, третий остается у перевозчика). Накладная имеет силу договора относительно его условий и удостоверяет принятие груза перевозчиком. Отправитель обязан до отправки груза присоединить к накладной или предоставить в распоряжение первозчика необходимые документы, относящиеся к грузу, и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. При этом отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора автоперевозки, к которому и в этом случае применяются положения КДПГ [1, ст.ст. 4, 5, 9, 11].

Право распоряжения грузом, находящимся в пути, остается у отправителя до момента передачи второго экземпляра накладной получателю. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее во время перевозки, а также за несвоевременную доставку. Если возникает необходимость возмещения ущерба, вызванного полной или частичной потерей груза, размер, подлежащий возмещению суммы, определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки, но не более 25 золотых франков за килограмм недостающего веса брутто (один золотой франк равен 10/31 грамм золота 0,900 пробы) [1, ст.ст. 12, 17, 23].

Срок подачи рекламации в связи с состоянием доставленного груза КДПГ установлен в 7 дней, не считая воскресенья и нерабочих дней. Подача претензии в связи с просрочкой в доставке груза производится в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя [1, ст.ст. 12, 17, 23].

Срок исковой давности в КДПГ установлен в один год. Его течение исчисляется в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке – со дня сдачи груза; в случае потери всего груза – с 30-го дня по истечении установленного срока доставки, если он не был установлен – с 60-го дня от принятия груза перевозчиком; во всех других случаях – по истечении 3-месячного срока со дня заключения договора перевозки [1, ст. 30].

По поводу нарушения обязательств истец может обратиться в компетентные суды участвующих в КДПГ государств, определенных с общего согласия сторон, а также в суды государства, на территории которого находятся обычное место жительства ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредничестве которых был заключен договор перевозки, или место принятия груза к перевозке или место доставки, и может обратиться лишь к этим судам. Договор перевозки может содержать статью, где устанавливается компетенция арбитражного суда, по рассмотрению спора, но при условии, что арбитражный суд обязан применять нормы КДПГ [1, ст.ст. 31, 33].

В настоящее время участниками КДПГ являются 55 государств [2]. Для Республики Беларусь КДПГ стала обязательной на основании постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 ноября 1992 г. № 721 «О присоединении Республики Беларусь к международным договорам, регламентирующим перевозку грузов в международном автомобильном сообщении» с 4 июля 1993 г. [3].

С момента присоединения Республики Беларусь к КДПГ был разработан ряд нормативных правовых актов, регулирующих автомобильные перевозки грузов: Гражданским кодексом Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-3 [4], Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» [5], Правила автоперевозок грузов, утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 [6]. Использование международной CMR-накладной на перевозку груза регламентируется Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 20 февраля 2012 г. № 11 «Об утверждении инструкции о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной «CMR» и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства транспорта и коммуникаций» [7].

7. Обзор судебной практики Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 26 декабря 2007 г. № 04-08/255 [8] позволяет выявить несколько наиболее часто нарушаемых положений КДПГ в Республике Беларусь, в числе которых следующие:

- отправитель ответственен за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью документов, прилагаемых к накладной, за исключением случаев вины перевозчика;
- перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдаче;
- при принятии груза перевозчик обязан проверить внешнее состояние груза и его упаковки;
- передача заказчиком перевозки права другим организациям или гражданам на предъявление претензий или исков не допускается, за исключением случаев передачи такого права экспедитору, а также – грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю при осуществлении в товарно-транспортной соответствующей записи.

Таким образом, с теоретической точки зрения имплементация норм международного автотранспортного права в области грузоперевозок в национальное законодательство позволяет учесть европейский и международный опыт, а также гармонизировать правовое регулирование автомобильных грузоперевозок в Республике Беларусь с законодательством других стран и их союзов, что создает определенные возможности для совершенствования национального законодательства в указанной области. Практическое значение применения международных правовых норм Республикой Беларусь при осуществлении международных перевозок грузов

автомобильным транспортом позволяет унифицировать перевозочные (транспортные) документы и ускорить процесс оформления документов и перевозки грузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) // BEETRANS.com. Транспортно-поисковая система [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://beetrans.com/need/doc/kdpg.php?stat=7>. – Дата доступа : 14.11.2016.
2. Legal instruments in the field of transport // UNECE [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html. – Дата доступа : 14.11.2016.
3. О присоединении Республики Беларусь к международным договорам, регламентирующим перевозку грузов в международном автомобильном сообщении [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 нояб. 1992 г., № 721 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
4. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 7 дек. 1998 г., № 218-З : принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998 г. : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
5. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 14 авг. 2007 г., № 278-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
6. Об утверждении Правил автоперевозок грузов [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 июня 2008 г., № 970 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
7. Об утверждении инструкции о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной «CMR» и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства транспорта и коммуникаций [Электронный ресурс] : постановление Министерства транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, 20 февр. 2012 г., № 11 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
8. Обзор практики применения хозяйственными судами норм международных конвенций, соглашений, договоров о правовой помощи, участницей которых выступает Республика Беларусь, и норм иностранного права (подготовлен на основании материалов дел, рассмотренных хозяйственными судами во втором и третьем кварталах 2007 года) [Электронный ресурс] : обзор судебной практики Высшего Хозяйственного Суда Респ. Беларусь, 26 дек. 2007 г., № 04-08/255. – Режим доступа : <http://www.busel.org/texts/cat5vx/id5zwofdr.htm>. – Дата доступа : 14.11.2016.

Т. Б. ЕЖОВА

Могилев, БИП – Институт правоведения, Могилевский филиал

ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами,