

курьерская езда на перекладных лошадях – путь составлял 120–150 км световой день. В пути караван денег не приносил, они появлялись лишь тогда, когда изделия окончательно были реализованы, поэтому владелец вана был заинтересован в уменьшении сроков доставки и остановок. Около 100 г. до н. э. началась торговля между Китаем и Европой по Великому шелковому пути.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий: В 5 т. Т. 1. Географические открытия народов Древнего мира и средневековья (до плаваний Колумба). – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Просвещение, 1982. – 288 с.
- 2 Ксензов С. В. История мировой экономики и международных экономических отношений: Текст лекций для студентов дневной формы обучения специальности "Мировая экономика и международные экономические отношения". – Гомель: ГГУ, 2000. – 60 с.
- 3 Всемирная история: В 24 т. Т. 1. Каменный век / А. Н. Бадак, И. Е. Волков, Н. М. Волчѣк и др. – Мн.: Литература, 1998. – 528 с.

Получено 11.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

А. Ю. Лихута

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ПРИМЕНЕНИЕ АРБИТРАЖА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье рассматривается сфера применения международного коммерческого арбитража в международной транспортной деятельности. Приводятся содержание и основные нормы основных международных актов в области международных перевозок. Затрагиваются проблемы, связанные с их применением.

Понятие арбитража имеет два значения. Под ним понимается орган, предназначенный для разрешения возникших или могущих возникнуть споров, а также способ разрешения правовых и внеправовых споров. Арбитраж как учреждение – это негосударственный суд, учрежденный или избраный

спорящими сторонами, право которого разрешать спор основано на воле стороны, выраженной в арбитражном соглашении.

Негосударственный характер арбитражного суда предопределяет характер правил разрешения спора в нем, которые устанавливаются либо самим арбитражным судом, либо спорящими сторонами, что является одним из главных преимуществ арбитража перед государственными судами, в которых дело может рассматриваться относительно дольше из-за формальных процедур, в связи с необходимостью проведения экспертиз и т.д. Право арбитражного суда и спорящих сторон устанавливать процедуру рассмотрения спора ограничивается в некоторой степени законодательством с целью недопущения злоупотреблений.

Вторым преимуществом арбитража является возможность избрания сторонами конкретных лиц в качестве арбитров. Это позволяет обеспечить рассмотрение спора специалистами, обладающими соответствующим опытом в конкретной отрасли.

Стороны также могут определять материальное право, применимое к разрешению сути спора, что делает арбитраж еще более привлекательным, так как стороны заранее знают, какое право будет применяться к разрешению их спора.

В отличие от государственных судов на арбитражный суд не распространяется обязанность проведения открытого разбирательства. Это обеспечивает конфиденциальность разрешения споров, и возможность сохранения деловой репутации сторон, а значит и вероятность сохранения деловых связей между ними.

Окончателюность арбитражного решения, т.е. невозможность его обжалования по существу спора, обеспечивает быстроту и оперативность арбитража. Обжалование арбитражного решения возможно только в некоторых строго определенных случаях, по основаниям, которые относятся к нарушению процедуры проведения арбитражного разбирательства, недостаткам арбитражного соглашения и решения.

Главным достоинством арбитража является возможность признания и исполнения арбитражного решения в более чем 114 странах мира согласно Нью-йоркской Конвенции о признании и исполнении иностранных арбитражных решений 1958 г. В отношении судебного решения это невозможно.

Также часто получается, что арбитражное разбирательство гораздо быстрее и дешевле ведения судебного процесса в иностранном государстве.

Наибольшее распространение получили Международные морские арбитражные суды, которые существуют при Международной Торговой Палате совместно с Международным Морским Комитетом (Comité Maritime International) (Париж), Торгово-промышленной Палате *Российской Федера-*

ции (Москва), Белорусской Торгово-промышленной Палате (Минск), Американской Арбитражной Ассоциации, Международной Ассоциации портовых гаваней, среди международных авиационных арбитражей можно назвать Международный арбитражный суд при Международной Организации Гражданской Авиации (ИКАО).

Международный арбитражный суд при Международной Торговой Палате (ИСС) – самый авторитетный арбитражный суд – за время своей деятельности рассмотрел относительно небольшое число споров, связанных с международной транспортной деятельностью. Это обуславливается тем, что международные договоры в этой области устанавливают императивный правовой режим, процедуру и размер ответственности перевозчиков, который в случае применения арбитража может быть изменен сторонами, так как они (стороны) имеют право избирать применимое право в разрешении спора.

В области международных морских перевозок пассажиров и их багажа *Афинская Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.* устанавливает, что стороны могут договориться о передаче спора о возмещении ущерба в арбитражный суд только после возникновения происшествия являющегося причиной ущерба пассажиру или багажу (ст. 17). Из этого следует, что такая передача оформляется только третейской записью в отличие от арбитражной оговорки в билете, квитанции или договоре.

С другой стороны, *Международная Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г.*, участниками которой являются Алжир, Египет, Заир, Иран, Куба, Мадагаскар, Марокко, Перу, Тунис, Швейцария, вообще запрещает заключать арбитражные соглашения в договоре перевозки пассажиров.

В морской перевозке грузов небольшое число участников имеет Гамбургская Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., согласно которой стороны могут договариваться об арбитраже и до возникновения обстоятельства, послужившего причиной ущерба. Однако арбитражное соглашение является действительным только при наличии двух обстоятельств: если в арбитражном соглашении соблюдается территориальная подсудность, установленная Конвенцией, и если арбитражный суд обязан применять положения этой Конвенции.

Гагские правила и Правила Гаага-Висби ничего не говорят об использовании арбитражных соглашений, поэтому общепринято в практике включать арбитражную оговорку как в договор перевозки или чартер-партии, так и в коносамент. Однако при этом в некоторых государствах по-разному оценивают арбитражную оговорку, сделанную в коносаменте. В этой области существует две проблемы – требование письменной формы арбитражного соглашения и оценка правовой природы арбитражного соглашения.

В некоторых государствах письменную форму считают не соблюденной, если коносамент не подписан грузоотправителем либо последующим держателем. Еще более неопределенной является ситуация с электронным документом и его юридическим значением. Законодательство Республики Беларусь признает как письменные только электронные документы, созданные, переданные с помощью технологии открытого и закрытого ключа проверки электронной подписи), что ставит под вопрос действительность электронных документов, подписанных с помощью иных технологий.

Претензии к соблюдению письменной формы могут возникнуть, если в коносаменте, полученном последующим держателем, содержится отсылка на договор чартер-партии, в котором содержится арбитражное соглашение. В том случае, если суд расценивает арбитражное соглашение как материально-правовое, то он обычно признает арбитражное соглашение действительным. Если же суд считает, что арбитражное соглашение – процессуальный договор, то он установит, что арбитражное соглашение не распространяется на последующих держателей такого коносамента, т.к. в процессуальном праве отсутствуют институты уступки требования (цессии) и перевода долга (так стоят дела в Республике Беларусь).

Морские споры, связанные с коллизиями (столкновениями) судов, взиманием портовых сборов и оплат, вознаграждением за спасание судна, согласно международным документам, разрешаются государственными судами, одна из сторон по соглашению могут передать уже возникший спор в арбитраж.

В международных воздушных перевозках Варшавская Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки 1929 г. (в редакции Гаагского протокола 1955г.) разрешает заключение арбитражных соглашений по спорам о возмещении ущерба только в договорах перевозки грузов, при условии соблюдения территориальной подсудности, установленной Конвенцией (ст. 32). Такое же правило устанавливается Гвадалахарской Конвенцией о унификации определенных правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, являющимися перевозчиками по договору 1961 г. (ст. 9).

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (1952 г.), позволяет сторонам передавать в арбитраж только уже возникшие споры.

В этой области наибольшее распространение получило разрешение в арбитражном суде споров, связанных с взиманием аэронавигационных сборов. Такая практика используется в Евроконтроле (EUROCONTROL) – европейской организации, осуществляющей воздушный контроль над всем воздушным пространством Западной и Центральной Европы.

Основными международными соглашениями, действующими в области

международных железнодорожных перевозок, передача споров, касающихся ответственности перевозчика, в арбитражный суд не допускается. Однако надо иметь в виду, что эти соглашения устанавливают такой режим только в отношении договоров перевозки пассажиров, их багажа и грузов. К этим соглашениям относятся *Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)*, *Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПС)*, *Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)*.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. разрешает заключать арбитражные соглашения по всем вопросам, касающимся международных смешанных перевозок грузов, при условии соблюдения территориальной подсудности, установленной в Конвенции и применении арбитражем ее норм, однако, количество государств, подписавших конвенцию, пока еще относительно невелико.

В случае, если международное право запрещает заключение арбитражного соглашения в договоре перевозки, чартер-партии или экспедиции, возможность заключения арбитражного соглашения в таком соглашении исключена. Наиболее часто международные акты ограничивают передачу арбитраж споров относительно ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, багажу либо грузу, по остальным спорам таких ограничений обычно не существует. Если в контракте, например, предусматривается оплата с помощью аккредитива, то существует возможность заключить соглашение о рассмотрении споров, связанных с аккредитивом в арбитраже, т.к. аккредитив в основном рассматривается как отдельная сделка, оторванная от контракта, лежащего в ее основе. Арбитражные соглашения можно предусматривать не в договоре перевозки грузов, договоре фрахта транспортного средства, его аренды с экипажем или (тайм-чартера или бербоут-чартера). Большое значение при этом имеет деление договора перевозки пассажиров, груза или багажа в международных договорах. Представляется, что не существует ограничений для договоров буксировки, договоров оказания услуг транспортного агента, договоров оказания транспортных посреднических услуг, а также договоров страхования.

Надо также иметь в виду, что в международных перевозках отсутствует единый правовой режим, обязательный для всех государств и поэтому нормы международных договоров или национального законодательства являются императивными, то стороны могут свободно заключать арбитражные соглашения по любым спорам. Особенно либеральный режим существует в странах с традициями англо-саксонского права (США, Канаде, Объединенном королевстве, Австралии, Новой Зеландии, ЮАР, Индии).

В целом применение арбитража в международной транспортной деятельности характеризует *отсутствие единого правового режима*: видов споров, которые можно разрешать с помощью арбитража, процедуры разрешения споров, условий заключения арбитражных соглашений и их оценки. Многочисленные попытки унификации правил в этих областях оказались неудачными. Однако в свете идущего объединения европейских стран в Европейский Союз и всемирной глобализации вероятность унификации правил в этой области остается весьма высокой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Barist, Jeffrey, Commercial Arbitration Law and Clauses: A Drafter's Guide. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall Law and Business, 1994. – 185 p.
- 2 Wilner, Gabriel M., Domke on Commercial Arbitration (the Law and Practice of Commercial Arbitration), the revised edition of 1984 with a 1996 cumulative supplement published in August 1996. – 224 p.
- 3 Hunter, Martin, Jan Paulsson, Nigel Rawding and Alan Redfern, The Freshfields Guide to Arbitration and ADR. Deventer, The Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993. – 312 p.

Получено 25.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

Н. Г. Смирнов

Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации

РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

В современных условиях реформирования экономики Республики Беларусь развитие экспорта транспортных услуг является приоритетным направлением внешне-экономической политики государства. Чрезвычайно важным при этом является разработка четких действий, необходимых для осуществления со стороны правительства, в целях повышения интенсивности развития экспорта указанного вида услуг.