

книг, публічних сайтів, мереж реє-to-реє, банків ідей, наукових публікацій, форумів, відкритих освітніх і комунікативних середовищ тощо, де і застосовуються зазначені суспільні ліцензії. На наш погляд, доступ до такої бази «відкритих» творів виступить каталізатором науково-технічного прогресу, а також дасть можливість покращити рівень знань громадян в різних галузях. А це вже і буде етичним відношенням до суспільства та конкретного автора — надати доступ до нової інформації широкому загалу та дати право вибору кожному автору долі для свого твору. У свою чергу такі дії вчинять позитивний вплив на соціально-економічний, культурний рівень життя в країні.

Законодавством США та деяких інших країн передбачена легальна можливість використання суспільних ліцензій, Україна ж ще не дійшла до таких змін. Поки навіть не існує налагодженої системи укладання ліцензійних договорів у електронному вигляді. Проте неминучими нам видається наближення змін у даній сфері — адаптація законів до прогресуючих реалій та формування єдиних справедливих міжнародних стандартів у сфері бізнесу та права інтелектуальної власності, які будуть етичними у першу чергу по відношенню до людства та творців.

Шпиль В.А.

Международный гуманитарный университет

ГААГСКИЕ ПРАВИЛА КАК БАЗИС МЕЖДУНАРОДНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Вопрос о праве перевозчика иметь в коносаменте условия, снимающие с него ответственность за свою собственную вину и за вину своих служащих, дискутировался десятилетие. Главными участниками дискуссии были США и Великобритания; первая страна представляла интересы грузовладельцев, вторая — судовладельцев. В США перевозчик считался страховщиком товаров, вверенных ему для перевозки, и нес практически абсолютную ответственность. Дискуссия охватила широкие круги в политической и хозяйственной жизни стран, занимающихся морскими перевозками. Непокрытая страхованием абсолютная ответственность тормозила развитие больших судоходных обществ. Необходим был компромисс: ответственность за виновное причинение убытка при погрузке, укладке или доставке груза должна быть возложена на перевозчика, а ответственность за приведение судна в мореходное состояние с него снималась при определенных обстоятельствах. Компромисс нашел свое отражение в Законе Хартера от 18 февраля 1893 г. Со временем этот компромисс был воспринят в законодательстве других государств и в Брюссельской конвенции.

Идея создания международной типовой модели коносамента, с помощью которого можно было бы установить минимальные нормы ответственности перевозчика, оказалась нереализованной. На фоне колоссального роста международной торговли стало очевидным, что решение проблемы может быть достигнуто при помощи международного соглашения. Первоначальное представление о способе решения сменяется другим — идеей унификации законодательства.

Первым шагом в выбранном направлении явилось принятие в 1922 г. Гагских правил. В них было закреплено сбалансированное деление риска между судном и грузом, что способствовало развитию двойной системы страхования. Суть ее состояла в том, что грузовладелец страхует груз, а судно страхует ответственность. В соответствии с этими правилами, перевозчик отвечает за груз с момента его погрузки на судно и до его выгрузки, однако он не отвечает за не мореходность судна, возникшую во время рейса, если до начала рейса он проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

Правила резко сократили возможность включения перевозчиком в коносамент различных оговорок, до этого сводивших к минимуму его ответственность; провели четкое разграничение между, так называемыми, «навигационными» и «коммерческими» ошибками капитана и других лиц судового экипажа.

Поскольку достигнутый на конференции в Гааге компромисс был выработан с большим трудом, заинтересованные торговые и другие круги решили добиться официального признания правил путем созыва специальной дипломатической конференции и принятия правил в форме межправительственной конвенции. В результате такой конференции, 25 августа 1924 г. в Брюсселе была заключена международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, которая вступила в силу 2 июня 1931 года. Конвенция почти дословно воспроизвела Гагские правила и оказала в последующем влияние на законодательство многих стран.

Конвенция применяется к коносаментам или любым подобным документам и ко всем грузам, за исключением живых животных и груза, перевозимого на палубе судна. Морской перевозчик обязан перед рейсом проявить разумную заботливость, чтобы привести судно в мореходное состояние, укомплектовать экипажем, подготовить трюмы к приему груза.

После получения груза в свое ведение перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент, содержащий основные марки, число мест или предметов либо количество или вес, внешний вид и видимое состояние груза. Такой коносамент создает, если не будет доказано иное, презумпцию приема грузов к перевозке, как они в нем описаны. Согласно Конвенции, ответственность морского перевозчика за утрату или повреждение груза основана на принципе презюмируемой вины. В отступление от общего принципа ответственности за вину перевозчик не несет ответственности за ущерб, возникший вследствие действий, небрежности или упущений экипажа

в судовождении или управлении судном, а также пожара, если только он не возник вследствие вины самого перевозчика. Согласно Конвенции, никакое отклонение от курса следования судна (девиация) для спасания или попытки спасти жизни либо имущество на море, и никакая иная разумная девиация не считаются нарушением договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого убытки. Конвенция устанавливает минимальный период ответственности перевозчика: с момента погрузки грузов на борт судна и до момента их выгрузки (по соглашению сторон этот период может быть расширен).

Гаагские правила, оразившие достигнутый в свое время компромисс между интересами перевозчиков и грузовладельцев, имели большой успех. Несмотря на то, что были созданы унифицированные нормы лишь в отношении некоторых правил, регламентирующих перевозки по коносаменту, эти нормы затрагивали основные вопросы ответственности перевозчика. До недавнего времени 4/5 всех морских перевозок грузов осуществлялись на судах, плавающих под флагами стран-участниц Конвенции или стран, включивших ее основные правила в национальное законодательство. Основное значение Гаагских правил заключается в том, что, установив минимальную ответственность перевозчика, они тем самым достаточно четко распределили риски между перевозчиком и грузовладельцем и это создало соответствующую базу для страхования груза и страхования ответственности

Назарян М.С.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

ПРОБЛЕМА СОДЕРЖАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ ОГОВОРКИ О ПУБЛИЧНОМ ПОРЯДКЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ ПРАВЕ

Процесс применения коллизионных норм во многом отличается от применения норм национального права. Он более сложен, так как отражает взаимодействие различных правовых систем, имеющих значительные особенности.

Нельзя согласиться с мнением Л. Раапе, считающим, что «когда с помощью коллизионной нормы найдена подлежащая применению материальная норма, задачи международного частного права исчерпаны и начинается применение собственно частного права». Для ситуации, в которой применяется иностранное право, ошибочность данного тезиса очевидна. При подчинении отношений с иностранным элементом национальному праву необходима помощь международного частного права, в связи с тем, что могут возникнуть дополнительные правовые вопросы, отражающие специфику этой области права.