

**Н. Гордей**

## ИНСТИТУТ ИМПЕРАТОРСКОЙ ВЛАСТИ В ЯПОНИИ В КОНТЕКСТЕ ОТРЕЧЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АКИХИТО

В связи с отречением японского императора Акихито 30 апреля 2019 г. и началом в Японии новой эры мы решили рассмотреть правовую сторону отречения и составить прогнозы о влиянии этого события на жизнь консервативного японского общества.

В августе 2016 г. император Акихито в обращении к нации выразил желание отречься от престола в связи с почтенным возрастом. Последний раз император Японии отрекался от престола в 1817 году. Согласно действующему японскому законодательству, император не может покинуть свой пост до конца своих дней. Однако, поскольку население в опросе поддержало решение императора, было решено сделать исключение из действующего законодательства.

Японское правительство рассматривало возможность представить в парламенте законопроект, который позволил бы отречься от престола императору Акихито и только ему. Правительство объяснило такое решение тем, что отдельный закон оформить проще, чем пересматривать всё законодательство. Законопроект об отречении императора Акихито был принят уже 19 мая 2017 года. Документ будет действовать только три года и рассчитан только на Акихито. Дата отречения императора (30 апреля 2019) была принята на заседании специального совета по вопросу отречения Японского монарха 1 декабря 2017 года. Новый монарх, Нарухито, взошёл на трон 1 мая 2019 г., тем самым начав в японском летоисчислении новую эру – Рэйва.

Нельзя с уверенностью прогнозировать последствия отречения императора Акихито для института монархии в Японии. Однако изменения в законах могут свидетельствовать о переменах в политической и общественной жизни данной страны. Отречение императора может стать первым шагом на пути пересмотра законодательства и изменения отношения населения к самому институту императорской власти. Рано говорить о ликвидации самого этого института в Японии, поскольку данное государство сегодня является не единственной в мире сохраняющей традиции монархией. Однако возможно закрепление тенденции ослабления роли монарха в общественных делах страны.

**К. Давыденкова**

## МАРКИРОВКА И ПЛОМБИРОВАНИЕ ГРУЗОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В БЕЛАРУСИ

Автомобильные перевозки играют важную роль в развитии экономики и международных отношений государства. Данный вид транспорта используют многие компании мира, так как он обходится дешевле авиационного, а также быстрее железнодорожного или морского.

Для нашей страны наиболее актуальными нормативными документами в рассматриваемой сфере можно считать: постановление Совета МИНИСТРОВ БЕЛАРУСИ ОТ 30 июня 2008 г. № 970 «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов»; двусторонние соглашения с 42 государствами Европы и Азии; взаимные разрешения на паритетной основе с государствами, с которыми не заключены двусторонние соглашения; Венскую конвенцию о дорожном движении 1968 г. (для Беларуси с 1977 г.), Женевскую конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. и др. Указанными документами определены вопросы маркировки и пломбирования грузов.

При подготовке грузов к автомобильной перевозке отправитель должен замаркировать каждое грузовое место: указать номер заказа, наименование получателя, пункт назначения, массу. Маркировочные ярлыки могут быть изготовлены из разных материалов и прикреплены различными способами: из бумаги и картона – приклеивают, из ткани – пришивают, из металла и пластмассы – прикрепляют болтами или шурупами. Маркировка должна наноситься: на ящики и тюки – на одну из боковых сторон, на мешки – сверху у шва, на бочки – на днища или на корпус, на другие виды тары и на неупакованные грузы – в хорошо просматриваемых местах. При перевозке однородных грузов на одном транспорте одному получателю допускается маркировка не всех грузовых мест, а не менее, чем четырёх.

Отправитель должен опломбировать цистерны, фургоны и контейнеры в адрес одного получателя, а мелкоштучные товары – опломбировать или обандеролить. Это отмечается в товарно-транспортной накладной или международной накладной «CMR». Опломбированный груз выдается без проверки. На пломбе указывается сокращенное наименование отправителя и установленные им контрольные знаки. Пломбирование фургонов и контейнеров должно производиться на дверях, цистерн – на крышке люка и сливного отверстия, грузового места – на стыках окантовочных полос. Лента, тесьма и другие материалы, применяемые для обандероливания, должны быть маркированы печатью отправителя в каждом месте скрепления.

Таким образом, особые правила и стандарты маркировки и пломбирования грузов позволяют клиенту и грузоотправителю, несущему полную ответственность за доставку, быть абсолютно уверенными в том, что при хранении на складе, погрузке и перевозке груз (в т.ч. особо ценный) будет находиться в целостности и сохранности.

## **А. Долматович**

### **ПОЛИТИЧЕСКАЯ НАУКА В БЕЛАРУСИ И СТРАНАХ ЗАПАДА**

Каждая научная дисциплина нуждается в регулярном осмыслении достигнутых результатов. Политическая наука в Беларуси с 1989 г. стала учебной дисциплиной и начала преподаваться в ВУЗах республики. На данный момент политическая наука преподается во всех без исключения вузах, однако она уже не является самостоятельным предметом, а лишь модулем «Политология. Идеология белорусского государства». Этот модуль