

УДК 342.9

Д. В. Даниленко
старший викладач кафедри безпеки життєдіяльності
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ МОРЕМ: КОНВЕНЦІЙНІ ТА НАУКОВІ ВИЗНАЧЕННЯ

Вступ. Міжнародне перевезення морем є однією із основних галузей міжнародного приватного права. Ефективність зазначеної діяльності в значній мірі залежить від правильного розуміння державами понять, які містяться в міжнародних конвенціях та договорах. Значущість наукових понять полягає у тому, що вони відображають істотні, суттєві ознаки та властивості предмету чи явища, розроблені в результаті узгодження національних норм права та є стандартами для застосування. Однак аналіз правових норм міжнародних конвенцій та договорів, національних законодавств свідчить про неоднозначність, зокрема, таких дефініцій, як судно, військове судно, морське торговельне судно та інших. Вказане сприяє виникненню колізій у разі зіткнення національних законодавств, прийняттю міжнародних домовленостей та актуалізує дослідження зазначеної проблематики.

Основні поняття міжнародного перевезення морем аналізуються та розробляються в учбових посібниках В. Гайворонського, А. Довгерта і В. Кисіля, В. Жушмана, В. Гуцуляк, А. Волкова, В. Демиденко, А. Шемякина, А. Балабанова, В. Прусс, А. Ищенко. Авторські дефініції наводять А. Соколов, М. Мельников, К. Ряшенцева, В. Сидорченко та інші. Однак відсутні є наукові праці, в яких в комплексі розглядалися б конвенційні та наукові основні поняття міжнародного перевезення морем.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз визначень в конвенціях та наукових працях понять: міжнародні перевезення, судно, військове судно, морське торговельне судно на предмет їх оптимальності, а також розробка авторських відповідних дефініцій.

Результати дослідження. Практика включення в текст конвенцій, що стосуються перевезення морем пасажирів і багажу пасажирів, положень про обмеження просторових меж їх застосування, була визначена вже в Конвенції про пасажирів. І положення Конвенції про пасажирів (п. f) ст. 1) [1], і положення Конвенції про багаж (п. (g) ст. 1) [2] і положення Афіньської конвенції в цьому питанні, в основному, ідентичні: «міжнародне перевезення» («international carriage») означає будь-яке перевезення, при якій відповідно до договору перевезення місце відправлення та місце призначення розташовані в двох різних державах, або в

одній державі, якщо згідно з угодою перевезення або передбаченим рейсом проміжний порт заходу знаходиться в іншій державі (у ред. п. 9 ст. 1 Афіньської конвенції) [3]. Слід зазначити, що подібні положення містяться в текстах «морських» конвенцій достатньо часто, проте, без визначення змісту поняття, охоплюваного терміном «міжнародне перевезення» та/або «міжнародний рейс».

Звернемо увагу на наявність іноземного елементу у визначенні міжнародного перевезення. Колектив науковців підкреслюють, що іноземний елемент слід розглядати як елемент не правової форми, а фактичного складу самих майнових правовідносин перевезення, що зумовлює виникнення колізійного питання та необхідність встановлення компетентного права певної держави, матеріальні норми якої мають бути застосовані для врегулювання відповідних відносин перевезення. Ними також доцільно вказується, що формою вияву іноземного елементу у відносинах перевезення для встановлення його міжнародного характеру може бути і юридичний факт (ним може бути, зокрема, видача коносаменту) [4].

Загальне визначення міжнародного перевезення активно розробляється фахівцями міжнародного приватного права. Так, колектив науковців його розуміє як перевезення вантажів та пасажирів між двома чи кількома державами, що виконується на умовах, встановлених міжнародними угодами (транспортними конвенціями), укладеними цими державами. А також вказує на особливість регулювання таких відносин, яка полягає у тому, що для їх регулювання використовуються в основному конвенції та двосторонні угоди, які містять уніфіковані матеріальні та колізійні норми; проте головним методом правового регулювання виступає саме матеріально-правовий, а за допомогою колізійного методу вирішуються тільки окремі питання [5].

Термін міжнародні перевезення використовується і в законодавстві України. Відповідно до КТМ України: «Міжнародні перевезення – перевезення між портами України і іноземними портами...» (ст. 132) [6]. На наш погляд, термін міжнародні перевезення у загальному варто визначати як *перевезення за укладеним договором між двома або декількома портами, до яких заходить морське судно та які знаходяться в різних державах.*

Аналіз Конвенції про пасажирів та Конвенції про багаж свідчить, що їх положення поширювалися «тільки на морські судна» («only a seagoing ship»). Положення Афіньської конвенції одержали, в цьому відношенні, подальший розвиток, у п. 3 ст. 1 вказується, що «судно» означає тільки морське судно («ship means only seagoing vessel»), за винятком судна на повітряній подушці («excluding an air-cushion vehicle») [3]. Зміст понять, визначених термінами «судно» і «морське судно», що використовуються у вказаних конвенціях, не наводиться. Водночас прийняття міжнародних конвенцій в торговельному мореплаванні потребує однозначного їх визначення, як одних із основоположних в морському праві. Від того, чи кваліфікується той або інший плавучий об'єкт як морське судно, багато в чому залежить його правовий статус і відповідно ті правові наслідки, які виникають в процесі мореплавання [7, с. 39]. Визнання тієї або іншої споруди (об'єкта) морським судном, залежить застосовуються чи ні до нього норми морського права.

Маємо за необхідне відзначити, що в радянській юридичній літературі наголошувалося, що в морському праві судно розглядається не тільки як продукт суднобудівельної техніки (майно), але і як установа, наділена правами і обов'язками [8, с. 108] – тобто судно виступає не тільки як об'єкт права, але і як його суб'єкт. Більш доцільним, на наш погляд, є позиція М. Мельникова та К. Ряшенцевої, які вказують, що після визначення судна як плавзасобу йде його визначення як технічної споруди, результату людської праці. Це визначення підштовхує до висновку, що судно – це річ, об'єкт права. Судна можна розглядати як речі, що мають дуже специфічний правовий статус [9].

Зауважимо, що у більшості морських конвенцій відсутнє поняття судна. У інших же воно хоча і наводиться, але не має універсального характеру, й підлегле виключно цілям і задачам тієї або іншої конвенції. Так, для цілей Конвенції про реєстрацію суден 1986 року: «судно означає будь-яке самохідне морське судно, використовуване в міжнародній морській торгівлі для перевезення вантажів, пасажирів або того і іншого ...» (Ст. 2 «Визначення») і «ця Конвенція застосовується до всіх суден, визначення яким дане в статті 2» (Ст. 3 «Сфера застосування») [9]. Якщо в морських конвенціях, що регулюють майнові відносини, поняття «судно» має, як правило, обмежені рамки, то в конвенціях технічного характеру це поняття може бути значно ширше. Наприклад, згідно Правила 3 Міжнародних правил попередження зіткнень суден в морі 1972 року слово «судно» означає всі види плавучих засобів, включаючи неводовиміщуючі судна і гідролітаки, які використовуються або можуть бути використані, як

засоби пересування по воді (пункт «а» Правила 3 «Загальні ознаки») [10]. Згідно із положеннями Конвенції про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) визначення судна включає «експлуатоване в морському середовищі судно будь-якого типу, зокрема, непотійно закріплені платформи» (ст.3) [11]. У Міжнародній конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78), вказується, що термін «судно» означає судно якого-небудь типу, яке експлуатується в морському середовищі і включає судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плаваючі засоби, а також стаціонарні або плавучі платформи [12]. У цій нормі сполучені зовсім різні об'єкти: судна, плавучі засоби (причому незрозуміло, чим одні відрізняються від інших) і, нарешті, стаціонарні платформи.

Можна привести достатньо довгий список міжнародно-правових актів, в яких використовується аналогічний метод визначення поняття судна. Примітно, що в найзначнішому документі нашого часу – всеосяжної універсальній Конвенції ООН по морському праву 1982 року – хоча і вживається термін «судно», але його визначення взагалі немає [13]. У літературі іноді висловлюється думка про те, що в даний час немає можливості сформулювати універсальне поняття судна в морському праві, бо це поняття може змінюватися залежно від цілей того або іншого нормативного акта і, отже, визначення, прийнятне, наприклад, для Конвенції по запобігання забрудненню з суден 1973 року буде неприйнятне з погляду Міжнародних правил для запобігання зіткненню суден на морі 1972 року і т.ін.

Не дивлячись на те, що в міжнародному морському праві відсутнє універсальне поняття судна (воно, як правило, підлегле цілям і задачам тієї або іншої угоди), є ряд ознак юридичного характеру, властивих тільки судну. Серед них – прапор, національність, ідентифікація і реєстрація, підтверджені судовими документами. У зв'язку з цим, В. Гуцуляк вважає, що «судно» можна визначити, як «плавучий транспортний засіб, що несе прапор держави реєстрації, має назву, укомплектований екіпажем і забезпечений судовими документами відповідно до норм національного і міжнародного морського права» [7, с. 50].

В. Демиденко пропонує, на його думку, універсальне правове теоретичне визначення поняття судна: «Судно – це самохідна або несамохідна плавуча споруда, яка призначена для експлуатації в морському середовищі, яке знаходиться під юрисдикцією і контролем певної держави, укомплектована належним екіпажем і очолюється належним шляхом уповноваженою цією державою особою (капітаном)» [14, с. 67].

На наш погляд, дане визначення судна має наступний недолік: автор включає в поняття судна необхідність вкомплектування його екіпажем, командування ним капітаном. Але згідно чинного законодавства, судно є об'єктом низки прав ще під час його спорудження. Так, наприклад, Міжнародна конвенція щодо реєстрації прав на судна, що будуються 1967 року, визначає порядок реєстрації права власності, а також іпотек і застав на судно, що прийняте до спорудження або ще будується [15].

У морському праві судно розглядається не тільки як продукт суднобудівельної техніки. Це – не просто річ, майно або об'єкт права власності, судно є носієм прав і обов'язків, суб'єктом певних правовідносин: воно може бути визнане винним або невинним в здійсненні деяких правопорушень; до нього можуть бути застосовані адміністративні санкції, штрафи; воно має право вимагати усунення перешкод його законно здійснюваної діяльності і т.д.

Об'єднавши значущі для кваліфікації ознаки, пропонуємо таке авторське визначення терміна «судно»: *«Судно – засіб пересування по воді – водний транспортний засіб (засіб водного транспорту) – всі види плавучих засобів, що дають можливість використовувати для транспортних цілей просторовий ресурс – поверхню вод Світового океану».*

У науковій літературі слушно вказується на необхідність розмежовувати поняття «судно» та «морське судно». Важливість визначення значення терміна «морське судно» пояснюється тим, що в нормативно-правових актах (як міжнародних, так і в національних) цей термін вживається для встановлення меж його застосування. Так, у Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року наводиться таке тлумачення: *«Морське судно»* означає судно, інше ніж ті, які плавають виключно у внутрішніх водах, в межах захищених вод або в безпосередній до них близькості або в районах межах захищених вод або в безпосередній до них близькості або в районах дії портових правил (п. г) Стаття II) [16].

Ми вважаємо таке визначення найвдалішим. Проте вимагає додаткового тлумачення вживання терміна «внутрішні води». Зауважимо, що склад «внутрішніх вод» визначається прибережною державою самостійно і, отже, не може бути універсальним. Визначення терміна (у значенні нормативно-правового визначення) «захищені води» не існує ні в міжнародно-правових джерелах, ні в національних, в т.ч. в нормативно-правових актах України. Визначення терміна «в безпосередній близькості» (від «захищених вод») є дискусійним вже на стадії формування поняття.

Морське транспортне судно, що призначене для перевезення різних вантажів у більшості

випадків є торговельним. Визначення поняття «торговельне судно» зафіксоване в статті 15 КТМ України: *«Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну або несамохідну плавучу споруду, використовувану: 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного або іншого морського промислу, розвідки і видобутку корисних копалин, рятування людей і суден, що потерпають біду на морі, буксирування інших суден і плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт або підйому затонулого в морі майна; 2) для несення спеціальної державної служби, (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення і т.п.); 3) для наукових, учбових і культурних цілей; 4) для спорту; 5) для інших цілей»* [6].

Наведемо таке узагальне визначення поняття: *«торговельне судно» – транспортне судно для перевезення вантажу, що не є військовим і використовується в цілях торговельного мореплавства* та пропонуємо таке визначення термінологічного словосполучення *«морське торговельне судно»* із врахуванням його юридично значущих ознак: *– це плавучий засіб, призначений для використання або використовується в цілях торговельного мореплавства за межами внутрішніх вод прибережної держави та який ідентифікується національністю (прапором судна), реєстрацією на території держави, підтверджувальними судовими документами».*

Зауважимо на необхідність розмежування торговельного і військового судна. Першим міжнародним нормативно-правовим актом, що має своєю метою розділити поняття «торговельне» і «військове» мореплавство і, відповідно, судна, використовувані для цих цілей, є Паризька декларація про морську війну 1856 року. Цей міжнародний документ, констатуючи факт відсутності норм «морського права під час війни», наявності «невизначеності прав і обов'язків в цьому питанні» і необхідності «встановити одностайні принципи», вперше визнав за протиправну участь у військових діях торговельних суден: *«Каперство є і залишається знищеним»* [17].

Конвенція про перетворення торговельних суден в судна військові 1907 року визначила *«умови, при яких така операція може бути здійснена»*, а також *«права і обов'язки, надані військовому судну»*, якщо воно *«поставлене під пряму владу, безпосередній контроль і відповідальність Держави, прапор якої несе»*. Конвенція встановила перелік кваліфікуючих ознак військових суден, вони *«мають: зовнішні відмітні знаки військових суден їх національності; командир перебуває на державній службі; належним чином призначений компетентною владою; ім'я значиться в списку офіцерів військового флоту; екіпаж – підлеглий правилам військової дисципліни; є відмітка про*

обіг у списку суден військового флоту» [18]. Далі ці ознаки були повторені в Конвенції про відкрите море 1958 року [19].

Сучасне визначення поняття «військове судно» дане в ст. 29 Конвенції ООН по морському праву 1982 року: «військовий корабель означає судно, що належить до озброєних сил якої-небудь держави, має зовнішні знаки, що відрізняють такі судна його національності, що знаходиться під командуванням офіцера, який перебуває на службі уряду даної держави і прізвище якого занесене у відповідний список військовослужбовців або еквівалентний йому документ, і що має екіпаж, підлеглий регулярній військовій дисципліні» [13].

Висновки. Вважаємо, що чітке визначення термінів, які є основними для у міжнародному морському сполученні – міжнародні перевезення, судно, військове судно, морське торговельне судно, сприяє встановленню правового статусу судна та морського торговельного судна, ефективності міжнародних перевезень морем, застосування основних засад, суті та змісту міжнародних конвенцій з перевезення пасажирів та багажу.

Література

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 года URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851
2. Конвенция об унификации некоторых правил о перевозке морем багажа пассажиров 1967 г. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851
3. Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094
4. *Міжнародне приватне право. Особлива частина*: підручник за ред. А.С. Довгєрта і В.І. Кисіля. К.: Алєрта. 2012. 376 с. URL: https://pidruchniki.com/1259060556800/pravo/mizhnarodni_perevezennya
5. Міжнародне приватне право: Навчальний посібник / За заг. ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана. К.: Юрінком Інтер, 2007.
6. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
7. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. М.: РосКонсульт, 2000. 368 с.
8. Волков А.А., Бекашев К.А. Морское и рыболовное право. М.: Пищевая промышленность, 1980. 456 с.
9. Мельников М., Ряшенцева К. Поняття «судно» та «яхта» у морському праві. Юридична газета. 1.03.2018 р. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/ponyattya-sudno-ta-yahta-umorskomu-pravi.html>
10. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137
11. Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_017
12. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009
13. Конвенція ООН по морському праву 1982 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057
14. Генезис морського права: взаємопов'язаність систем законодавства (ретроспектива і сучасність) // Демиденко В.В. Міжнародно-правова основа національного морського права України: Теоретичні аспекти. Одеса: АО БАХВА, 1995. 104 с.
15. Міжнародна конвенція щодо реєстрації прав на судна 1967 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_474
16. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Лондон. 7 июля 1978 года) URL: <http://base.garant.ru/2540787/>
17. Паризька декларація "Про морські війни" 1856 року та скасування капєрства URL: https://otherreferats.allbest.ru/law/00647894_0.html
18. VII Конвенция об обращении торговых судов в суда военные URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b83
19. Конвенції про відкрите море 1958 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180

Анотація

Даниленко Д. В. Основні поняття міжнародного перевезення морем: конвенційні та наукові визначення. – Стаття.

Аналізуються визначення таких понять, як міжнародні перевезення, судно, військове судно, морське торговельне судно. З цієї метою розглянуті погляди науковців, словникова література, міжнародні конвенції. Наведені авторські розуміння вказаних понять.

Ключові слова: міжнародні перевезення, судно, військове судно, морське торговельне судно, міжнародна конвенція.

Аннотация

Даниленко Д. В. Основные понятия международной перевозки морем: конвенционные и научные определения. – Статья.

Анализируются определения таких понятий, как международные перевозки, судно, военное судно, морское торговое судно. С этой целью рассмотрены взгляды ученых, словарная литература, международные конвенции. Приведены авторские понимания указанных понятий.

Ключевые слова: международные перевозки, судно, военное судно, морское торговое судно, международная конвенция.

Summary

Danylenko D. V. Main concept of international definition of marine: conventional and scientific definitions. – Article.

The definition of such concepts as international transportation, a ship, a military ship, a merchant ship is analyzed. To this end, the views of scholars, vocabulary literature, international conventions are considered. The author's understanding of these concepts is given.

Key words: international transportation, ship, military vessel, sea merchant ship, international convention.