

УДК 341.9.019

*Е. Д. Стрельцова*, канд. юрид. наук, доцент, доцент  
Заслуженный работник образования Украины  
Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова  
Кафедра общеправовых дисциплин и международного права  
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

## КОЛЛИЗИОННЫЕ ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ПРАВА В МОРСКОМ ПРАВЕ: ОСОБЕННОСТИ И СФЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья посвящена анализу некоторых общих и специальных коллизионных принципов международного частного права, закрепленных в национальном законодательстве и международных актах, с выявлением их особенностей и сфер применения в морском праве.

**Ключевые слова:** международное частное право, торговое мореплавание, морское право, коллизионные принципы.

**Постановка проблемы.** Традиционно считается, что морское право, в широком смысле, включает в себя институты международного публичного права (международное морское право); институты административного права, гражданского права, трудового права, права в сфере социального обеспечения т.д. (внутринациональное морское право); а также правовые институты в области международного коммерческого (торгового) мореплавания (международное частное морское право) [1, с. 222]<sup>1</sup>.

В научных кругах общепризнанным является мнение о выделении *международного частного морского права* в качестве подотрасли международного частного права и, следовательно, уместности рассмотрения и изучения его в ракурсе общих и специальных проблем международного частного права. Нам представляется дискуссионным высказанное в литературе мнение о том, что именно «разветвленная система унифицированных материальных норм в многосторонних соглашениях по морскому праву послужила первоосновой для выделения международного частного морского права» [1, с. 6]. Аргументом не в пользу такой позиции мы считаем сам факт возникновения имущественных отношений международного характера в морском праве и способов воздействия на эти отношения (в основном, посредством морских обычаев или национальных коллизионных принципов) гораздо раньше появления и формирования универсальной материально-правовой унификации.

Одним из аспектов научного интереса в указанной сфере выступает учение о *коллизивной норме и коллизивных принципах*, которые в морском праве приобретают определенную специфику. Это комплексная проблема, охватывающая сферу применения и толкования коллизивных норм, а также общие тенденции перспективного развития коллизивного метода в морском праве.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследование видов коллизивных норм и коллизивных принципов и особенностей их применения в морском праве давно привлекают внимание отечественных и зарубежных ученых. Общие и специальные вопросы указанной проблематики исследовали Е. Айвами, Ф. Берлинджери, Дж. Гриффин, С. А. Гуреев, В. Н. Гуцуляк, Ч. Деббатиста, Ю. Х. Джавад, Л. М. Егоров, А. К. Жудро, Г. Г. Иванов, А. Д. Кейлин, Л. А. Лунц, А. Л. Маковский, Р. Манка, М. Матеучи, Р. Родьер, В. Ф. Сидорченко, Т. Скруттон, У. Тетли, Х. Тибберг, А. Яннопулос и др. При этом следует отметить, что комплексное и системное исследование теоретических проблем современного международного морского частного права в Украине почти отсутствует. Отдельные научные исследования или учебная литература в сфере морского права имеют

<sup>1</sup> Термин «морское право» в названии темы данных тезисов мы использовали условно, имея при этом в виду один из системообразующих элементов этой системы – международное частное морское право

узконаправленный характер и, как правило, сконцентрированы в области международного публичного морского права [2].

**Целью данной статьи** является попытка выявить особенности и сферы применения некоторых коллизионных принципов международного частного права в морском праве, при этом, не касаясь детального анализа общих проблем, связанных с применением коллизионных норм.

**Изложение основного материала.** Следует отметить, что с древних времен и до появления современных государств правовое регулирование торгового мореплавания характеризовалось определенным единообразием, и морское право рассматривалось как право, общее для всех народов [3, с. 38]. В средние века законодательные акты и судебная практика отдельных, в основном – Западноевропейских, государств в стремлении «защитить» национальные интересы вытеснили (временно, как показало время, – Е.С.) «унифицированное морское право». Таким образом, различия в правовых нормах, регулирующих морскую коммерцию, различия в содержании некоторых специфических понятий и институтов морского права создавали, естественно, неопределенность относительно места разрешения спора, применимого материального права, а также исполнения решений компетентного правоприменительного органа на территории иностранного государства, тем самым породив проблему коллизий разнонациональных законов [4, с. 29].

Представители научных и деловых кругов, обсуждая или согласовывая взгляды, позиции, подходы в отношении тех или иных проблем международного частного морского права, особенно касающихся коллизионных вопросов, всегда стремятся осмыслить правовые противоречия и найти средства их разрешения /преодоления. Когда речь идет об устранении противоречий или «столкновений» правовых порядков разных стран, то в качестве одного из действенных правовых инструментов рассматривается *коллизионная норма*, которая, по мнению Л. П. Ануфриевой, является «опорной категорией международного частного права» [5, с. 9] и при помощи которой обеспечивается поиск закрепления и выражения общих или согласованных интересов государств и хозяйствующих субъектов.

Для анализа предмета нашего исследования, как нам представляется, необходимо первоначально кратко остановиться на освещении в целом вопроса о понятии коллизионной нормы, ее структуре, видах коллизионных норм, коллизионных принципах. Это важно для более четкого понимания их особенностей применительно к специфическим отношениям – отношениям в сфере международного торгового мореплавания.

По общему мнению, *коллизионной* считается норма, определяющая, право какого государства должно быть применено к конкретному частноправовому отношению, осложненному иностранным элементом [1, с. 27]. Аналогичное определение коллизионной нормы сформулировано в Законе Украины «О международном частном праве» 2005 г. (далее – Закон Украины о МЧП) [6]. Особенность коллизионной нормы заключается в том, что она, будучи нормой отсылочной, указывает на компетентный правовой порядок для правоотношения и применяется вместе с теми материальными нормами, к которым отсылает. Особенностью отличается и структура коллизионной нормы, которая состоит из двух элементов: *объема и привязки*. *Объем* указывает на круг правоотношений, подлежащих регламентации, а *привязка* – это критерий определения применимого права [7, с. 113].

Такой структурой обладают все коллизионные нормы. Различаются они в основном, помимо сферы, к которой применяются, разнообразием *привязок*, которые обладают, например, разной степенью обязательности (*императивные и диспозитивные коллизионные нормы*), или разными юридико-техническими свойствами (*альтернативные и кумулятивные коллизионные нормы*) и т. д. Не останавливаясь детально на изложении вопроса о коллизионной норме и многообразии ее видов и подвидов, оснований их классификаций, непросто в вопросе соподчиненности привязок между собой и т. д., напомним, что привязка коллизионной нормы в науке международного частного права иначе зовется *формулой прикрепления* [1, с. 120]. В основе построения формул прикрепления, являются ли они результатом «наработок» национальных систем коллизионного права или процесса международно-правовой унификации коллизионных норм, лежат некоторые

одинаковые правила, которые сложились на протяжении давней практики коллизионного права в результате взаимного влияния различных национальных правовых систем. Эти правила называют коллизионными принципами, коллизионными критериями или типами коллизионных привязок. Они включают в себя обобщенные правила, наиболее часто используемые для построения коллизионных норм, например: личный закон; закон юридического лица; закон местонахождения вещи; закон, избранный сторонами гражданского правоотношения; закон места совершения акта; закон места причинения вреда; закон наиболее тесной связи; закон суда и т. д. [7, с. 121; 128].

Как указывалось выше, каждая национальная правовая система обладает своей системой коллизионных норм (коллизионных принципов). Такая система коллизионных норм Украины, применяемых в международном частном морском праве, представлена в Кодексе торгового мореплавания Украины (далее – КТМ) [8] и Законе Украины о МЧП, и соотносятся они как специальные и общие. С одной стороны, если в КТМ есть специальная коллизионная норма, применимая к соответствующему отношению, то применяется именно она, а не норма Закона о МЧП. Например, это относится к специальным коллизионным нормам, привязки которых указывают на принцип *закон флага судна, закон места регистрации судна, закон порта выгрузки, закон порта окончания рейса, закон места столкновения судов* и т. д. [8, ст. 14]. С другой стороны, в сфере морского права могут быть применимы и так называемые формулы прикрепления общего характера, когда вопрос о применимом праве возникает в связи с договорными обязательствами. Это, в частности, касается выбора права по соглашению сторон, или принципа автономии воли сторон, либо, при отсутствии соглашения сторон о применимом праве, *гибких коллизионных привязок*.

Итак, рассмотрим более детально отдельные, наиболее часто используемые коллизионные нормы и коллизионные принципы применительно к сфере торгового мореплавания с точки зрения их законодательного закрепления и сферы их применения.

К числу специальных формул прикрепления, как уже было отмечено, отнесен закон флага судна, означающий применение права государства, под флагом которого судно эксплуатируется. Этот закон признается в качестве определяющего в торговом мореплавании при определении национальности морского судна и зачастую совпадает с законом места регистрации судна.

Принцип, лежащий в основе привязки данной коллизионной нормы, имеет широкое признание и закреплен в законодательстве многих государств и в международно-правовых актах, а также судебная практика стран часто ссылается на него как на один из основополагающих принципов. При этом, такая коллизионная норма может быть применена самостоятельно, а иногда – и в сочетании с иными коллизионными нормами, а также в случаях, когда невозможно определить право, наиболее тесно связанное с конкретными правоотношением, и единственным связующим звеном выступает именно закон флага судна. Сфера применения закона флага достаточно широка: она охватывает сферу трудовых отношений на судне, отношения собственности и другие вещные права на суда, вопросы ответственности судовладельца, деликтные правоотношения и др. [9, с. 28].

Так, КТМ Украины указывает на применение коллизионной привязки закон флага судна к следующим правоотношениям: границы ответственности судовладельца и оператора ядерного судна (ст. 14); право собственности и иные вещные права на суда, которые находятся за пределами государства их регистрации, а также возникновение, изменение и прекращение этих прав (ст. 19); правовое положение экипажа судна, отношения между членами экипажа, а также членами экипажа судна и судовладельцами (ст. 48); правовой статус судов, которые затонули в открытом море, а также грузов и вещей, которые находятся на таких судах (ст. 120 ч. 3). В сфере деликтных обязательств по вопросам возмещения ущерба в результате столкновения судов в тех случаях, когда все столкнувшиеся суда плавают под флагом одного и того же государства, и при этом не затронуты интересы третьих лиц, применяется законодательство государства флага этих судов, вне зависимости от места столкновения судов или причинения вреда (ст. 296, ч. 3). В случае определения применимого права к отношениям в связи с вознаграждением за спасание на море исполь-

зуется принцип закона флага, если судно, терпящее бедствие, и судно-спасатель плавают под флагом одного и того же государства, а также в случаях распределения вознаграждения между судовладельцем и экипажем судна-спасателя и между членами экипажа данного судна (ст. 327).

Аналогичным образом законодательство, судебная и арбитражная практика ряда иностранных государств определяют закон флага судна в качестве как основной, так и вспомогательной коллизионной нормы. Так, например положения Закона Канады о судоходстве 2001 г. применяются к отношениям, возникающим на судне или в связи с управлением и вождением канадского судна, независимо от того, в пределах юрисдикции какого государства судно находится, в связи с защитой морской среды, регулированием отношений на судне, обеспечивающих эффективную торговлю и гармоничную морскую практику (с. 26, s. 8). В Испании принцип закона судна закреплен в ст.10(2) Гражданского кодекса 1889 г. для регулирования отношений в связи с правами на различные транспортные средства, в том числе и морские суда [10, с. 25].

Относительно судебной практики по данному вопросу можно отметить, что целый ряд государств использует принцип закона флага при рассмотрении и урегулировании споров, возникающих между членами экипажа судов (например, судебное решение по делу *Lauritzen v. Larsen* (345 U.S. 571 (1953) U. S. Supreme Court); в связи с правонарушениями, которые возникают на судне в пределах открытого моря (например, судебное дело *Regina v. Anderson* (1868) 11 Cox Crim. Cases 198; CCA, England). В редких случаях, например, при определении вопроса о применимом праве к морским перевозкам, договорам фрахтования судов и т. д. суды или арбитражные органы могут использовать данный принцип в качестве вспомогательного (например, судебное решение по делу *Coast Lines v. Huding & Veder Chartering N.V.*; 1971 [1971] 2 Lloyd's Rep 39) [10, с. 37].

Наряду с процессом закрепления коллизионных норм в национальном законодательстве наблюдается общая тенденция их включения в международные конвенции. В связи с этим отметим, что ряд международных «морских» конвенций предусматривает применение закона флага судна к различным правоотношениям, например: Конвенция ООН о морском праве 1982 г. (ст. 92 (1)); Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно наложения ареста на морские суда 1952 г. (ст.8(1)); и т. д.

Учитывая тот факт, что договорный характер обязательств присущ большей части отношений, возникающих в сфере международного торгового мореплавания, а именно: перевозкам грузов по рейсовому чартеру, фрахтованию судна на время, фрахтованию судна без экипажа, лизингу, буксировке, морскому страхованию и др., вполне закономерно, при определении применимого материального права к любым внешнеэкономическим договорам, обращение к *принципу автономии воли* сторон, который можно рассматривать в качестве универсального принципа международного частного права. Несмотря на широкую распространённость этого принципа и, в общем, одинаковую его трактовку почти во всех национальных правовых системах, обусловленную закреплением этого принципа в ряде международных унифицированных законодательных актов, тем не менее, наблюдаются различия во взглядах на толкование и пределы *автономии воли* [1, с. 178].

Автономия воли, исходя из положений Закона Украины о МЧП, определяется как «принцип, в соответствии с которым участники правоотношений с иностранным элементом могут осуществить выбор права, который подлежит применению к соответствующим правоотношениям» (ст. 1 (5)). Причем, в доктрине МЧП высказывается мнение по поводу важности уяснения следующего аспекта этого вопроса – «является ли этот принцип принципом права коллизионного или права материального» [11, с. 110]. На это обращает внимание и один из ведущих современных украинских специалистов МЧП В. И. Кисиль, который выделяет две функции автономии воли, объясняющие этот вопрос: 1) разрешение коллизии законов путем выбора применимого правопорядка сторонами соответствующих правоотношений и 2) установление случаев и условий осуществления такого выбора, учитывая нормы национального законодательства относительно публичного порядка и др. [12, с. 169]. Таким образом, первая из указанных функций определяет автономию воли в

качестве формулы прикрепления (коллизийной привязки), а вторая – как принцип материального права, устанавливающего общие положения МЧП.

Общий анализ положений Закона Украины о МЧП об автономии воли позволяет сделать вывод о том, что стороны правоотношения пользуются достаточно широкой свободой относительно выбора права. Это, в частности, подтверждается предоставлением возможности выбрать право любого государства; осуществить выбор в отношении всего договора или отдельной его части в любое время, как в момент заключения договора, так и на разных стадиях его исполнения (ст. 5 (1, 3, 5)). Причем, такой выбор должен быть выражен явно или следовать из действий сторон соглашения, условий сделки или обстоятельств дела, которые рассматриваются в совокупности (ст. 5 (2)). Ограничения относительно применения указанного принципа касаются: частноправовых отношений, которые не «осложнены» иностранным элементом (ст. (6)); отношений, при которых законом не допускается выбор права сторонами соглашения (например, ст. 14 (1)); в случае соглашения сторон о применимом праве с целью избежать действия более строгих законов (обход закона (ст. 10)) и т. д. Закон также предусматривает ситуации, когда участники правоотношения ссылаются на право страны с множественностью правовых систем: в таких случаях компетентная правовая система определяется по праву этой страны либо на основании принципа наиболее тесной связи (ст. 15).

Как следует из положений данного Закона, при выборе сторонами соглашения применимого права имеется в виду материальное право государств. Хотя некоторыми отечественными учеными высказывалась точка зрения о том, что свобода сторон при осуществлении автономии воли должна предусматривать и способ выбора права, то есть выбор коллизийного критерия [13, с. 177]. В этом плане также представляют интерес подходы к данному вопросу, сформулированные в законодательствах ряда иностранных государств, которые допускают возможность для сторон договориться о применении не только определенных материальных, но и коллизийных норм (ст. 2 (4) Кодекса международного частного права Турции) [14].

Еще одной проблемой, связанной с автономией воли сторон, является расширение границ применения принципа автономии воли с точки зрения охвата более широкого, нежели договорные обязательства, круга отношений, а также подчинение этих отношений средствам так называемого негосударственного регулирования: международным торговым обычаям и обыкновениям, актам транснациональной кодификации (например, ИНКОТЕРМС), типовым проформам контрактов практике международных коммерческих арбитражей, арбитражных центров урегулирования «морских» споров (что довольно часто наблюдается именно в сфере международного торгового мореплавания), и т. д. [12, с. 172]. Например, эта последняя идея заложена в положении ст. 6 КТМ Украины «Применение иностранного законодательства», которое предусматривает возможность включения в коммерческие договоры условий о применении иностранного законодательства и обычаев торгового мореплавания. Также аналогичный принцип лежит в основе ст. 293 КТМ Украины о применении международных обычаев торгового мореплавания (Йорк-Антверпенских правил об общей аварии – Е.С.) в процессе определения вида аварии, расчёта размеров общей аварии и составления диспаша в случае неполноты закона.

Относительно распространения сферы применения *автономии воли* за пределы договорных обязательств отметим, что в последние годы в мире наблюдается общая тенденция наделяния автономией воли, например, сторон деликтных обязательств. Происходит, таким образом, трансформация механизма коллизийного регулирования путем перехода от жесткого (закон места причинения вреда) к более гибкому регулированию. Во многом смена таких подходов обусловлена принятием Регламента ЕС в этой области, который именуется Регламентом «Рим II» [15]. Этот документ оказал влияние и на нормы соответствующего раздела о коллизийных нормах не договорных обязательств Закона Украины о МЧП (ст. 49 (4), ст. 50).

Применительно к сфере международного частного морского права можно в этой связи сослаться на пример преодоления коллизий при помощи данного принципа в случаях

столкновения морских судов. В Украине данной проблеме посвящено специальное диссертационное исследование, автор которого обосновывает мысль об уместности и разумности использования принцип *автономии воли* сторонами-участниками происшествия «столкновение судов» [16, с. 3]. Вместе с тем ныне действующие специальные коллизионные нормы КТМ Украины указывают на применение к отношениям, связанным с возмещением убытков в результате столкновения судов, закона места причинения вреда, если столкновение произошло во внутренних водах или в территориальном море. В то же время, в случае столкновения судов в открытом море и рассмотрения данного спора в Украине, законодатель указывает в качестве применимого право Украины, тем самым косвенно допуская соглашение сторон столкновения о выборе применимого материального права при выборе ими государства места рассмотрения спора (ст. 296).

В связи с приведенным положением следует заметить, что в современной доктрине все чаще встречаются высказывания о применении принципа автономии воли в международном гражданском процессе. Согласно мнению В. И. Кисиля, на современном этапе наблюдается расширение сферы применения института автономии воли, в частности, в связи с распространением данного принципа на выбор юрисдикции, который выражается в предоставлении сторонам значительной свободы при выборе способа разрешения международных коммерческих споров или юрисдикции [17, с. 31]. Данная тенденция нашла, в частности, подтверждение в положениях КТМ о выборе сторонами имущественных споров, которые возникают в сфере торгового мореплавания, суда или арбитража. Причем, такие споры могут быть переданы на рассмотрение Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Украины или, при участии в споре иностранных юридических или физических лиц, – на рассмотрение иностранного суда или арбитража (ст. 8 КТМ).

В данной статье мы проанализировали и попытались выделить особенности лишь некоторых, наиболее широко применяемых в морском праве коллизионных принципов международного частного права, и остальная, не менее важная часть коллизионных принципов, заслуживает отдельного исследования. За пределами нашего внимания остались также вопросы о механизме действия коллизионной нормы. Это многоаспектная проблема, также заслуживающая специального исследования под углом зрения морского права, которая включает проблемы толкования понятий, терминов, правовых институтов правовых систем разных стран; ограничения применения норм иностранного права в случае его несовместимости с основами правопорядка государства, где спор рассматривается; применения норм иностранного государства; экстерриториального применения национального права, когда с согласия государства на его территории осуществляются юридические действия органов и должностных лиц иностранного государства и т. д. Решением указанных проблем занимаются соответствующие институты международного частного права: конфликт квалификаций, обратная отсылка, оговорка о публичном порядке, установление содержания иностранного права; признание и исполнение иностранных судебных поручений; признание и исполнение решений иностранных судебных и арбитражных органов.

**Выводы.** В условиях интенсификации международной интеграции в сфере торгового мореплавания необходима интеграция в сфере ее правового регулирования. Действенную роль в этом процессе призваны играть нормы международного частного права – унифицированные международно-договорные материальные нормы, а также коллизионные нормы и принципы, применяемые как самостоятельно, так и в совокупности, дополняя друг друга. Анализ ряда вопросов, связанных с применением коллизионных норм и принципов к международным отношениям в сфере торгового мореплавания, позволяет заключить, что наряду с разрешением конфликтных ситуаций, это порождает и ряд правовых проблем. Поэтому данный процесс должен осуществляться с учетом современных тенденций переосмысления роли и функций коллизионно-правового метода, возможно, создания новых гибких коллизионных принципов, которые бы использовались в совокупности как целая система взаимосвязанных правил.

Несмотря на то, что современные подходы к коллизионному методу меняются в сторону его «либерализации» и «смягчения», вместе с тем представляется, что именно

международное частное морское право как одна из важнейших составляющих системы морского права должно эволюционировать как право единообразное, учитывающее особенности разнонациональных правовых систем, институтов и норм в их многообразии. Предпосылки возникновения морского права, исторические этапы его развития, включая современный, свидетельствуют о справедливости данного тезиса.

### Список литературы

1. Звекон В. П. Коллизии законов в международном частном праве [Текст]/ В. П. Звекон. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 416 с.
2. См., например: Шемякин А. Н. Международное морское право в сложной самоорганизующейся системе морского права [Текст]/ А. Н. Шемякин // Ежегодник морского права 2002 г. – М., 2003. – С. 67-68; Анцелевич Г. А. Международное морское торговое право. Учеб. пособие [Текст]/ Г. А. Анцелевич. – К.: Издательский дом «Слово», 2003. – 560 с.; Короткий Т. Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден [Текст]/ Т. Р. Короткий: Дис. ... канд. юрид. наук. Одеська національна юридична академія. – Одеса, 2006. – 205 с.
3. Schoenbaum Th. J. Admiralty and Maritime Law [Text]/ Th. J. Schoenbaum/ West Publishing Co. St. Paul, Minn., 1987. – 692 p.
4. Tetley W. International Conflicts of Laws: Common, Civil and Maritime [Text] / W. Tetley. Les Editions Yvon Blais, Inc., Montreal, 1994. – 1254 p.
5. Ануфриева Л. П. Соотношение международного публичного и международного частного права: правовые категории [Текст]/ Л. П. Ануфриева. – М.: Спарк, 2002. – 415 с.
6. Про міжнародне приватне право: Закон України від 25 червня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
7. Международное частное право: учебник [Текст] / отв. ред. Г. К. Дмитриева. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва: Проспект, 2016. – 680 с.
8. Кодекс торговельного мореплавства України 1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47-52. – Ст. 349.
9. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права [Текст] / Гуреев С. А. – М.: Международные отношения, 1972. – 222 с.
10. *Baughen Simon*. Shipping Law. Sixth edition [Text] / *Simon Baughen*. – Routledge, Taylor & Francis Group, London and New York, 2015. – 513 p.
11. Макаров А. Н. Основные начала международного частного права [Текст]/ А. Н. Макаров. – М.: ООО «Книгодел», 2005. – 184 с.
12. Міжнародне приватне право. Загальна частина: підручник [Текст] / за ред. А. С. Довгерта і В. І. Кисіля. – К.: Алерта, 2012. – 376 с.
13. Рубанов А. А. Принцип автономии воли сторон [Текст]/ Рубанов А. А. // Международное частное право: современные проблемы. – М.: ТЕИС, 1994. – С. 164-179. – 507 с.
14. Касаткина А. С. Кодификация международного частного права Турции [Электронный ресурс] / А. С. Касаткина // Законодательство и экономика. – 2011. – № 2. – Режим доступа: // [www.center-bereg.ru](http://www.center-bereg.ru) – Название с экрана.
15. Регламент (ЕС) № 864/2007 Европейского парламента и Совета от 11 июля 2007 г. «О праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам («Рим II») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show> – Название с экрана.
16. Недбай А. В. Реалізація принципу «автономії волі» сторонами-учасниками зіткнення суден [Текст]: автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12. 00.03 / А. В. Недбай. – НУ «Одеська юридична академія», Одеса, 2009. – 20 с.
17. Кисіль В. І. Механізм колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві [Текст]: автореф. дис.... д-ра юрид. наук: 12. 00. 03/ В. І. Кисіль. – Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. – К., 2001. – 39 с.

Статья поступила 25.09.2016 г.



*Є.Д. Стрельцова*, канд. юрид. наук, доцент, доцент  
Заслужений працівник освіти України  
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова  
Кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права  
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

## КОЛІЗІЙНІ ПРИНЦИПИ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ПРАВА В МОРСЬКОМУ ПРАВІ: ОСОБЛИВОСТІ ТА СФЕРИ ЗАСТОСУВАННЯ

### Резюме

В умовах інтенсифікації міжнародної інтеграції у сфері торговельного мореплавства необхідна інтеграція в сфері її правового регулювання. Дієву роль в цьому процесі покликані грати норми міжнародного приватного права – уніфіковані міжнародно-договірні матеріальні норми, а також колізійні норми і принципи, що застосовуються як самостійно, так і в сукупності, доповнюючи один одного. Аналіз ряду питань, пов'язаних із застосуванням колізійних норм і принципів до міжнародних відносин в сфері торгового мореплавства, зокрема, принципу закону прапора і автономії волі дозволяє зробити висновок, що поряд з вирішенням конфліктних ситуацій цей процес породжує і ряд правових проблем. Незважаючи на те, що сучасні підходи до колізійного методу змінюються в сторону його «лібералізації» і «пом'якшення», разом з тим представляється, що саме міжнародне приватне морське право як одна з найважливіших складових системи морського права має еволюціонувати як право уніфіковане, що враховує особливості різнонаціональних правових систем, інститутів і норм в їх різноманітті. Передумови виникнення морського права, історичні етапи його розвитку, включаючи сучасний, свідчать про справедливість цієї тези.

**Ключові слова:** міжнародне приватне право, торговельне мореплавство, морське право, колізійні принципи.

*E. J. Streltsova*, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor  
Honored Worker of Education of Ukraine  
Odessa I. I. Mechnikov National University  
the Department of General Law Disciplines and International Law  
Frantsuzsky Boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

## CONFLICT OF LAWS PRINCIPLES OF PRIVATE INTERNATIONAL LAW IN THE FIELD OF MARITIME LAW: PARTICULAR QUALITIES AND APPLICATION

### Summary

In the context of the intensification of international integration in the field of merchant shipping the need in integration of legal regulation in the area has been felt. Effective role in this process acquire the rules of international private law – unified substantive rules of international treaties as well as conflict of laws rules and principles applicable both independently and together, complementing each other. Analysis of a number of issues related to the application of conflict of laws rules and principles to the field of international merchant shipping, and in particular, the principle of autonomy of parties and the principle of a ship's flag allows to conclude that, along with the resolution of conflicts, this process gives rise to a number of legal problems.

Despite the fact that modern approaches concerning the conflict of laws method is being changed towards its «liberalization» and «mitigation», however, it appears that private international maritime law as one of the most important components of the law of the sea system should evolve as uniform, considering the overall diversity of different national legal systems, institutions and norms.

**Key words:** private international law, merchant shipping, maritime law, conflict of laws principles.