

Стрельцова Є. Д.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова,
заслужений працівник освіти України

ЩОДО СПРОБ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ УНІФІКАЦІЇ ОКРЕМИХ ІНСТИТУТІВ МОРСЬКОГО ПРАВА

Анотація. Стаття присвячена аналізу проблемних питань уніфікації морського права завдяки використанню міжнародних конвенцій.

Ключові слова: уніфікація права, міжнародно-правова уніфікація, морське право, інститути морського права.

Постановка проблеми. Досягнення гармонійної та уніфікованої системи транснаціонального комерційного права з'явилося як домінуюча ідея наприкінці XIX – початку XX ст. Протягом віку глобальні промислові групи, компаративістські інститути, міжнародні та регіональні урядові та неурядові інституції розробляли та приймали різноманітні міжнародні конвенції, гармонізовані принципи, модельні правила, уніфіковані статuti, зводи правил, спрямовані на досягнення цього ідеалу. Сьогодні, як відомо, цей інструментарій регулює майже усі аспекти транснаціональних комерційних відносин у світовому масштабі [1, с. 5-7].

Однією з перспективних сфер, найбільш пристосованих для уніфікації, а саме: міжнародно-правової уніфікації через застосування міжнародних конвенцій [2, с. 82], традиційно вбачалось морське право, точніше – інститути морського права, які діють в сфері міжнародного торговельного мореплавства. Це можна пояснити багатьма чинниками. По-перше, міжнародним характером відносин і правил для їхнього регулювання, які склалися протягом тисячоліть і формувалися як самостійний правовий інструментарій у формі уніфікованих морських кодексів транснаціональної дії. По-друге, схожістю контексту та обставин, які спричиняють «морські» спори у різних юрисдикціях. По-третє, наявністю «іноземного елементу» у правовідносинах (наприклад, договір міжнародного перевезення вантажу; договір купівлі-продажу іноземного судна; арешт судна у іноземній юрисдикції; правові наслідки зіткнення суден, що плавають під прапорами різних держав, у відкритому морі або у територіальному морі третьої держави та інші). По-четверте, схожістю механізмів та способів врегулювання таких спорів у різних юрисдикціях, а також застосуванням приблизно однакових специфічних способів забезпечення зобов'язань; та інші [3, с. 203].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні та спеціальні аспекти даної проблеми в різні часи широко досліджувалися в основному зарубіжними фахівцями: Ф. Берлінгери, М. Бонеллом, А. Гарро, Р. Давідом, Н. Дороніною, Г. Івановим, С. Лебедєвим, Л. Лунцем, А. Маковським, П. Манчини, Е. Орусу, Г. Паулсеном, Е. Рабелем, Х. Тібергом, У. Тетлі, А. Янопулосом, К. Шмиттгоффом та інші. В працях вчених висвітлювалися складні процеси формування способів та методів уніфікації в сфері комерційного права взагалі і в сфері морського торговельного права, зокрема тенденції розвитку сучасних альтернативних форм та методів взаємодії національних правових систем в цій сфері. Слід констатувати, що питання уніфікації морського права залишаються поза увагою вітчизняних

представників правової науки, проте за останні роки в Україні з'явилися дослідження питань уніфікації та інших форм правової інтеграції в сфері міжнародного приватного права, зокрема уніфікації права в рамках міжнародних організацій, Європейського Союзу, уніфікації окремих інститутів міжнародного приватного права. До кола таких дослідників входять: А. Довгерт, В. Калакура, Є. Порфірьєва, С. Теуш, В. Попко, О. Руденко, О. Вишняков, М. Юніна та ін.

Метою статті є виявлення загальних результатів уніфікації в сфері морського права; з'ясування ступеню досягнення цілей уніфікації та сучасних тенденцій її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Сфера відносин торговельного мореплавства, яка охоплена міжнародно-правовою уніфікацією, достатньо простора і включає відносини, зв'язані з усуненням та розподілом морських ризиків, перевезенням вантажів та пасажирів, деліктною відповідальністю, речовими правами на морські судна, процесуальними питаннями тощо. З урахуванням того факту, що більша частина міжнародних конвенцій присвячена врегулюванню відносин з морського перевезення вантажів, звернемо увагу саме на ці конвенції. Додатковим аргументом для такої уваги слугує й те, що процес розробки та прийняття конвенцій, тривалість та суперечливість діяльності, що супроводжувала цей процес, результати уніфікації тощо досі викликають питання, неоднозначне ставлення та генерують подальші дискусії.

На початку процесу уніфікації цієї важливої сфери міжнародного співробітництва її результати та перспективи сприймалися з ентузіазмом, як засоби досягнення стабільності та передбачуваності правового регулювання, що знайшло своє відображення у багатьох працях відомих вітчизняних та закордонних фахівців. Так, засновник італійської доктрини міжнародного приватного права Манчіні П. у 60-х роках XIX століття вказував, що «море... кличе до необхідності однастайності правових режимів» та запропонував італійському парламенту прийняти резолюцію про доцільність зменшення відмінностей національних морських законів шляхом складання міжнародних угод [4, с. 38]. Відомий дослідник Янопулос А. писав, що уніфікація морського права шляхом прийняття міжнародних конвенцій сприяє уникненню колізій матеріального та процесуального права, однастайному тлумаченню та застосуванню норм міжнародних конвенцій у різних юрисдикціях, зниженню правових ризиків та транзакційних коштів [5, с. 370]. Пролунала оригінальна думка, що завдяки міжнародній уніфікації «покращиться естетична симетрія у міжнародному правопорядку» [6]. Позитивно оцінюючи можливість міжнародно-правової уніфікації, відомий вчений Маковський А. Л. теж висловився на користь стабілізації та однастайності правових умов комерційної експлуатації флоту у міжнародному судноплаванні [7, с. 149].

На сьогодні склалося три режими міжнародно-правового регулювання відносин з морського перевезення вантажів. Констатація існування таких особливостей потребує додаткового

пояснення, хоча у літературі про це багато писали, досліджували, сперечалися. Отже, надамо стислий огляд цих питань з тим, щоб у подальшому усвідомити проблемні питання, які потребують свого вирішення.

Процес уніфікації норм в сфері міжнародного морського перевезення вантажів протягом десятиліть зазнав певного реформування, яке складалося з декількох етапів. Перший з них почався з 80-х років XIX століття і був пов'язаний з діяльністю Міжнародної асоціації юристів (IBA), яка розробила проект коносаменту як моделі компромісу між конфліктуючими інтересами перевізників та вантажовласників. Через декілька років асоціація розробила та запропонувала уніфікований комплекс норм (Гамбурзькі правила перевезення), призначених в якості складових положень коносаментів, які використовувались сторонами договору перевезення. Ці обидві попередні ініціативи не увінчалися успіхом, але зіграли свою позитивну роль: по-перше, ключові положення модельного коносаменту було у подальшому включено до Гаазьких Правил; по-друге, структуру Гамбурзьких правил було використано у якості шаблону в подальших спробах уніфікувати цю сферу у формі міжнародної конвенції.

Другий етап реформи уніфікації пов'язаний з прийняттям Закону Хартера США у 1893 р., завдяки якому було започатковано покладання на перевізника зобов'язання «виконувати належну дбайливість по приведенню судна у морехідний стан» як передумову звільнення його від відповідальності за так звану «навігаційну помилку» [8]. Ця ініціатива пояснювалася стурбованістю та незадоволеністю вантажовласників усталеною практикою перевізників, у більшості випадків британських, надмірно користуватися звільняючими їх від відповідальності положеннями коносаментів, короткими строками позовної давності, а також виключно англійською юрисдикцією стосовно місця розгляду спору та застосовного матеріального права [9, с. 28].

З початку XX століття ідея обмеження «надмірної свободи» перевізника була підхоплена багатьма державами Британської Співдружності, деякими європейськими країнами і країнами Африки та Азії шляхом прийняття їхніх національних законів, які передбачали різні підходи до обмеження можливості звільняти перевізника від відповідальності та використовувати іноземне застосовне право [9, с. 31]. Отже, саме перспектива подальшого розвитку різнонаціонального законодавства з цього питання виявила необхідність міжнародної уніфікації як засобу, який би забезпечував передбачуваність у правовому регулюванні питань відповідальності сторін договору морського перевезення вантажів.

Третій етап реформи уніфікації почався обговоренням проекту уніфікованих правил на Гаазькій конференції у 1921 р. під керівництвом Міжнародного морського комітету, який став неформальним наступником Міжнародної асоціації юристів з питань морського права. На початку обговорення правил виникли дискусії стосовно форми їхньої реалізації: чи мали вони існувати у вигляді міжнародної конвенції або уніфікованого внутрішнього законодавства? Цю дискусію було вирішено у 1924 р. у Брюсселі підписанням Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (далі – Гаазькі Правила 1924).

Відносно Гаазьких Правил 1924, прийнятих спочатку з ентузіазмом майже через 30 років виникли критичні зауваження. З цього часу почався четвертий етап реформи уніфікації, ознаменований роботою над технічними додатками до Правил, які мали впоратись з труднощами, виникаючими на практиці стосовно деяких питань, зокрема обмеження відповідальності перевізника, застереження «Гімалаї» в текстах коносаментів, сфери застосування Правил, доказової сили коносаменту,

дії строку позовної давності та ін. Протягом цього етапу був розроблений проект Протоколу до Правил, погоджений Міжнародним морським комітетом на Стокгольмській конференції у 1963 р. та підписаний у місті Вісбі. У 1968 р. на 12 Морській дипломатичній конференції у Брюсселі Протокол Вісбі був прийнятий. Отже, з цього моменту Гаазькі Правила 1924, додані Протоколом Вісбі, іменуються Гаазько-Вісбійськими Правилами. У 1979 році до Правил було додано останні технічні зміни Протоколом СПЗ, який замінив існуючу до того одиницю обчислення меж відповідальності перевізника з франка Пуанкаре на одиницю СПЗ МВФ.

Черговий етап реформ, відомий як найбільш радикальний, склався в 60-70 роки минулого століття, коли слабо розвинуті в економічному плані країни виступили з ініціативою реформування існуючого режиму міжнародного правового регулювання сфери морських перевезень, висунувши в якості аргументів незадоволеність змістом уніфікованих норм, які були, на їхню думку, малоефективними, створеними виключно на користь інтересів перевізників, що були пов'язані із високо розвинутими державами, та для формування непомірно високих страхових і транспортних коштів. Ідея «реконструювати» Гаазько-Вісбійські Правила для цих цілей не «спрацювала», проте Конференція ООН з торгівлі та розвитку (далі – UNCTAD) почала працювати над цим питанням з 1968 року у напрямку розробки нового документу, яка закінчилась підписанням у 1978 році Конвенції ООН про морське перевезення вантажів (далі – Гамбурзькі Правила). В результаті з'явилися норми, які фундаментально відрізнялись від відповідних положень Гаазько-Вісбійських Правил, відображали інтереси вантажовласників (які у своїй більшості мали зв'язок зі слабо розвинутими державами) і не були широко сприймані світовою спільнотою: до сих пір жодна провідна країна світу не приєдналася до положень Гамбурзьких Правил [10].

Чи була досягнута по завершенні всіх вказаних етапів реформування мета уніфікації? Як вважав проф. Тетлі У., Гаазькі правила не виправдали своєї офіційної назви (тобто, Конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно коносаменту – Е. Д.), маючи на увазі, що міжнародно-договірна уніфікація в сфері морських перевезень вантажів зазнала поразки. Виникає питання: у чому причини?

Слід констатувати, що замість єдиного міжнародного правового режиму регулювання якомога різних аспектів відносин з перевезень функціонують три. Це свідчить про те, що країни світу з цього питання розділилися у своїх перевагах. За офіційними даними [11], майже дві п'яті від загальної кількості країн є учасниками Гаазьких Правил (включаючи США) або відобразили у своєму внутрішньому законодавстві їхні положення. Приблизно дві п'яті (включаючи Англію, Канаду, Австралію, Південну Африку та інші) стали учасниками Гаазько-Вісбійських Правил частково, а саме: не усі країни цієї групи приєдналися до Протоколу СПЗ 1979 р., зберігши відмінності у регулюванні питань стосовно обчислення меж відповідальності перевізника. До цього кола також входять країни, які прийняли внутрішнє законодавство за аналогією Гаазько-Вісбійських Правил (наприклад, Україна). Австрія, Єгипет, Чеська Республіка та ін. складають лише одну п'яту від загальної кількості країн, які підписали Гамбурзькі Правила. Деякі країни не приєдналися до жодної з конвенцій, але включили уніфіковані норми до свого внутрішнього законодавства, інші прийняли або знаходяться у процесі імплементації так званих гібридних національних режимів правового регулювання. Водночас СМІ та UNCITRAL оголосили про початок роботи над переглядом норм Гаазько-Вісбійських Правил, щоб модернізу-

вати їх з урахуванням положень Гамбурзьких Правил. Але цю ідею як таку, що ускладнюватиме і без того неоднозначну ситуацію, не було з ентузіазмом сприйнято «морською» спільнотою [12, с. 145].

Недостатній рівень уніфікації загострюється й відмінними порядком та способами реалізації міжнародних договірних зобов'язань у різних юрисдикціях. Так, у відповідності із правилами міжнародного права деякі країни надають міжнародним конвенціям характер самовиконуваного акту та можливість безпосереднього застосування договірних норм у внутрішньодержавній сфері. Інші включають їх до свого законодавства у формі, що відповідає національним стандартам та правилам. Саме останній спосіб закріплений у Протоколі підписання Гаазьких та Гаазько-Вісбійських Правил: «Держави-учасниці можуть привести до дії дану Конвенцію або надавши їй силу закону, або включивши до свого національного законодавства правила, прийняті Конвенцією, у формі, що відповідає цьому законодавству» [13]. Також ряд країн, що не стали учасницями конвенцій, прийняли відповідне внутрішнє законодавство, використавши в якості моделі міжнародні уніфіковані норми.

У юридичній літературі висловлюються різні думки щодо додаткових чинників, які призвели до невдалого досвіду уніфікації в цій сфері. Визнається, що процес реформ був надто напруженим та політизованим, особливо це стосувалося обговорень навколо Гамбурзьких Правил. Кожна окремо взята запропонована реформа була іноді настільки суперечливою, що ніколи не була реалізованою. Так, деякі положення Гаазьких Правил були настільки неоднозначними, що процес приєднання до них США зайняв 12 років. Протокол Вісбі не був підписаний США зовсім, а Гамбурзькі Правила виявилися суперечливими практично з самого початку роботи над ними ООН. Прихильники Гаазьких та Гаазько-Вісбійських Правил наполягали на тому, що прийняття Гамбурзьких Правил здійснювалося на фоні політичних спекуляцій, в умовах таємної «економічної війни» ЮНСИТРАЛ та слабо розвинутих країн проти промислово розвинутих країн. Зі свого боку «слабкі» країни вважали, що через Гаазькі та Гаазько-Вісбійські Правила ведеться політика дискримінації та винятків на користь перевізників [14, с. 103].

Дискусії з цього приводу досі не стихають. У зв'язку із вищезазначеним уявляється, що усі вказані Правила формувалися на фоні політичних і економічних процесів та компромісів, але у різних часових реаліях.

Нескладно помітити, що процес згаданих реформ вирушав дуже повільно (наприклад, з моменту прийняття Гамбурзьких Правил у 1978 р. до моменту їхнього вступу у дію у 1992 р. пройшло 14 років!) і це значно гальмувало досягнення мети уніфікації. По-перше, це можна пояснити, виходячи із факту, що взагалі процес прийняття міжнародних конвенційних імперативних норм є непростим і займає немало часу. По-друге, суперечливий, як зазначалося вище, характер реформ і протиріччя різних груп інтересів також зіграли негативну роль у затягуванні цих процесів на різних етапах. Необхідно також зауважити, що надто повільний процес реформ привів до того, що норми діючих Правил не «поспівали» за сучасними технологічними змінами, які відбулись у транспортній галузі, не говорячи про виклики глобалізації та зміщення політичного та економічного впливу з традиційних північних європейських морських центрів до Азіатсько-тихоокеанського регіону.

У зв'язку з цим було знову зроблено спробу замінити усі згадані діючі Правила новими, так званими Роттердамськими Правилами (офіційна назва «Конвенція ООН з договорів міжнародного перевезення вантажів повністю або частково морем»

2009 р.). Роттердамські Правила були створені як уніфіковані норми, що мають регулювати міжнародні морські та комбіновані перевезення, враховуючи сучасні транспортні технології та електронний комерційний документообіг. Правила ще не вступили у дію, і з цього приводу у колах світового морського співтовариства не стихають дискусії та суперечливі прогнози [15].

Отже, кількість конвенцій з уніфікації морського права в окремо взятій сфері значна, але їхній уніфікаційний ефект, як бачимо, досі ще незначний. Виникає природне питання: що є показником досягнення цілі уніфікації, якщо кількість міжнародних актів цього не гарантує? Ціллю міжнародної договірної уніфікації права загалом, як згадувалось раніше у статті, є однастайне правове регулювання відповідної групи відносин в державах, які домовились. Так, індійський вчений Баксі А., розрізняючи кількісні та якісні критерії оцінки уніфікації, до якісних відносить саме цілі уніфікації [16, с. 82]. Маковський пише, що ступінь досягнення цієї цілі або «уніфікаційний ефект договору» в кожному випадку визначається складним сполученням причин економічного та політичного характеру і виявляється у наступних зовнішніх факторах: у сфері відносин, що регулюються; у сфері застосування правил, що встановлені договором; у сфері дії договору; у однастайності імплементації договору в національному праві; у однастайному тлумаченні та використанні положень договору; у сфері впливу договору на національне право за межами сфери його дії та застосування [7, с. 180].

Висновки. Отже, з огляду на проведене дослідження, можна зробити деякі висновки. Попри очевидні, в ідеалі, переваги міжнародно-правової уніфікації в сфері морського права, слід зазначити, що сучасний стан даного процесу у глобальному вимірі не можна визнати, м'яко кажучи, досконалим та завершеним. Це стосується не тільки окремого інституту морських перевезень, а й галузі у цілому: інститутів арешту суден, іпотеки, привілейованих вимог, обмеження відповідальності судовласників, рятування та ін., і пояснюється наступним. По-перше, у сфері майже кожного з названих інститутів діють, як мінімум дві міжнародно-правові конвенції, що не тільки не усуває проблему різнонаціональних колізій, а ускладнює її. По-друге, досі значна кількість країн не приєдналась до жодної міжнародної конвенції з урахуванням причин політичного, економічного, соціального характеру або у силу особливостей своєї національної правової системи та ін. По-третє, уніфікація морського права у формі міжнародних конвенцій може супроводжуватись проблемами теоретичного та практичного характеру, зв'язаними з питаннями: співвідношення імперативних норм конвенцій та внутрішнього права; правовою природою норм міжнародних конвенцій; впливом імперативних норм конвенцій на принцип автономії волі сторін. Таким чином, поступово може виникнути загроза «деуніфікації» міжнародного морського права. Усі ці питання також, як і питання, зв'язані з пошуком подальших шляхів удосконалення уніфікаційних процесів із застосуванням нових форм і методів зближення та взаємодії національних правових систем, потребують окремого подальшого дослідження.

Література:

1. Stephan P.B. The Futility of Unification and Harmonization in International Commercial Law [Текст] / P. B. Stephen // University of Virginia School of Law. – Working Paper. – № 99-10. – June 1999. – 40 р.
2. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте [Текст] / Н. Г. Вилкова – М.: «Статут», 2002. – 511 с.
3. Streltsova E. J. Uniform International Maritime Law as a Tool for Facilitating Maritime Dispute Resolution [Текст] / E. J. Streltsova // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Четверті

- юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті С. В. Васильовського», Одеса, 16 травня 2014 р. – Одеса: «Астропринт», 2014. – С. 202-210.
4. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право [Текст] / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. – Л.: Судостроение, 1984. – 280.
 5. Yiannopoulos A.N. The Unification of Private Maritime Law by International Conventions [Текст] / A. N. Yiannopoulos // 30 Law and Contemporary Problems. – 1965. Spring. – Pp. 370-399.
 6. Vimar Seguros y Reaseguros, S. A. v. M/V Sky Reefer (94-623), 515 U.S. 528 (1995) [Електронний ресурс]: Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M / V Sky Reefer (94-623), 515 U.S. 528 (1995). – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу: <http://www.law.cornell.edu/supct/html/94-62.ZO.html>.
 7. Маковский А. Л. Проблемы международного частного морского права: дис. доктора юрид. наук: 12.00.03 / А. Л. Маковский. – М., 1984. – 421 с.
 8. Harter Act 1893: Harter Act 1893. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mcgill.ca/files/maritime>.
 9. Tetley W. Marine Cargo Claims [Текст] / W. Tetley. – 3-rd Ed. – Montreal: BLAIS, 1988. – 1305 p.
 10. UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. Status as at 18.02.2015 EDT: UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. Status as at 18.02.2015 EDT. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://treaties.un.org>.
 11. A Survey of the Cargo by Sea Conventions: A Survey of the Cargo by Sea Conventions. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.admiraltylaw.com>.
 12. Evans M. Uniform Law: A Bridge Too Far? [Текст] / M. Evans // 3 Tulane Journal of International and Comparative Law. – 1995. – P. 145-158.
 13. Правила Гаага-Висби. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г., Протокол Висби 1968 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://impex-group.com.ua>.
 14. Frederick DC. Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From The Hague Rules to the Hamburg Rules [Текст] / DC Frederick // 22 Journal of Maritime Law and Commerce. – 1991. – P. 81-117.
 15. Tetley W. A Summary of General Criticism of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mcgill.ca>.
 16. Baxi U. Unification of Private Maritime International Law Through Treatise: an Assessment [Текст] / U. Baxi // The Indian Yearbook of International Affairs. Vol. 15-16. – 1966-1967. – Madras, 1970. – P. 72-161.

Стрельцова Е. Д. О попытках международно-правовой унификации отдельных институтов морского права
Аннотация. Статья посвящена анализу проблемных вопросов унификации морского права посредством международных конвенций.

Ключевые слова: унификация права, международно-правовая унификация, морское право, институты морского права.

Streltsova E. On the attempts of international unification of certain branches of maritime law

Summary. The article is devoted to the study of problem issues of the unification of maritime law through international conventions.

Key words: unification of law, unification by means of international law, maritime law, maritime law branches.