



## Євдокія Стрельцова

кандидатка юридичних наук, доцентка,  
заслужена працівниця освіти України,  
доцентка кафедри загальноправових дисциплін  
та міжнародного права  
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова  
(Одеса, Україна)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7114-1105>  
streltsova@onu.edu.ua

DOI: 10.33498/opus-2020-06-095

УДК 341.9.019

### МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН СИСТЕМИ КОЛІЗІЙНИХ НОРМ

АНОТАЦІЯ. Відмінності у правових нормах, що регулюють відносини у сфері торговельного мореплавства, відмінності у змісті понять та інститутів морського приватного права різних країн створюють невизначеність щодо юрисдикції спору, застосовного матеріального права, а також виконання рішень компетентного правозастосовного органу на території іноземної держави, тим самим породжуючи колізійну проблему. Дієвим методом подолання колізій у цій сфері вбачається колізійно-правовий метод, який, проте, має бути здійснений з урахуванням сучасних тенденцій переосмислення його ролі та функцій.

Метою статті є виявлення, на основі комплексного аналізу теоретичних і законодавчих положень, сучасного стану системи колізійних норм міжнародного приватного морського права України для формування уявлення про рівень їхньої ефективності та відповідності сучасним тенденціям розвитку міжнародного приватного права.

Зазначено, що проблема подолання колізій у морському праві частково вирішена через міжнародно-правову уніфікацію матеріальних норм, проте загалом цей процес є напруженим і надто політизованим, може супроводжуватися труднощами теоретичного та практичного характеру, що підштовхує до переосмислення ролі колізійного метода, оновлення, можливо, масиву колізійних норм, застосування комбінованих форм і методів зближення та взаємодії національних правових систем.

Доведено, на основі аналізу теоретичних положень міжнародного приватного права, колізійних норм і принципів, закріплених у національному законодавстві (Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ України) і міжнародних договорах України наявність в українському праві великого масиву колізійних норм, які підлягають застосуванню до широкого кола відносин у сфері торговельного мореплавства. Обґрунтовано виокремлення у межах міжнародного приватного права спеціальної підгалузі – міжнародного приватного морського права, що з урахуванням перспективного розвитку морської індустрії України є важливим.

Визначено, що особливості відносин у сфері торговельного мореплавства зумовили і специфіку методів вирішення колізій, що проявилось у виробленні специ-

© Євдокія Стрельцова, 2020

фічних колізійних прив'язок-принципів: закон прапора, різні модифікації закону порту, закон місця зіткнення тощо. Зазначено, що тенденція розвитку колізійних норм проявляється у збільшенні варіативності колізійних норм, у зміні домінуючої ролі односторонніх колізійних прив'язок, у зміні способів регулювання “морських” колізій: від жорстких до гнучких.

Зроблено висновок, що система колізійних норм міжнародного приватного морського права України володіє ефективним інструментарієм подолання колізій і розвивається у дусі сучасних тенденцій розвитку міжнародного приватного права загалом. Обґрунтовано необхідність ревізії КТМ України з метою удосконалення систематизації колізійних норм, запропоновано виокремити спеціальний розділ для об'єднання усіх колізійних норм, бо це забезпечило б більшу чіткість цієї системи та зручність у використанні.

Ключові слова: колізії; колізійна норма; колізійний принцип; міжнародне приватне право; міжнародне приватне морське право; торговельне мореплавання.

В умовах інтенсифікації міжнародної інтеграції у сфері торговельного мореплавання необхідна інтеграція її правового регулювання. Дієву роль у цьому процесі покликані відіграти норми міжнародного приватного морського права, як уніфіковані матеріальні норми, так і колізійні. Як відомо, застосування колізійних норм, поряд із вирішенням конфліктних ситуацій, породжує і низку правових проблем, особливо в умовах мінливої дійсності, тому дослідження цієї проблематики, яка в морському праві набуває певної специфіки, вбачається актуальним і своєчасним.

Колізійні проблеми морського приватного права традиційно привертають увагу науковців та юристів-практиків, чий науковий інтерес полягає у дослідженні проблем міжнародного приватного права, міжнародного приватного морського права. Загальним і спеціальним питанням цієї проблематики, включаючи процеси формування методів та способів регулювання міжнародного приватного права, міжнародного морського торговельного права, тенденції розвитку сучасних альтернативних форм і методів взаємодії національних правових систем у цій сфері у різні часи були присвячені праці відомих учених: Е. Айвами, І. Баац, Ф. Берлінджері, С. Гуреєва, В. Гуцуляка, Ч. Дебаттісти, Ю. Джавада, А. Довгерта, Л. Єгорова, А. Жудро, Г. Іванова, А. Кейліна, В. Кисіля, Л. Лунца, А. Маковського, О. Мережка, В. Сидорченка, Т. Скруттона, В. Тетлі, Х. Тиберга, Т. Шоенбаума, А. Яннопулоса та ін.

При цьому варто відзначити, що комплексне та системне дослідження теоретичних проблем сучасного міжнародного приватного морського права, включаючи комплексний аналіз “морських” колізійних норм, залишається поза увагою вітчизняних дослідників. Утім, протягом останніх 20 років в Україні з'явилися навчальні та наукові праці у сфері

морського права, які здебільшого присвячені дослідженню проблем міжнародного публічного морського права (Г. Анцелевич, Т. Короткій, С. Кузнецов, О. Шемякін) або окремим аспектам міжнародного приватного морського права (Д. Рябікін).

Метою дослідження є виявлення, на основі комплексного аналізу теоретичних і законодавчих положень, сучасного стану системи колізійних норм міжнародного приватного морського права України для формування уявлення про рівень їхньої ефективності та відповідності сучасним тенденціям розвитку міжнародного приватного права.

Міжнародне приватне морське право (далі – МПрМП) є “особливою підгалуззю” міжнародного приватного права (далі – МПрП) і являє собою сукупність уніфікованих міжнародно-договірних матеріальних і колізійних норм, а також національних колізійних норм, що регулюють майнові відносини торговельного/комерційного мореплавства з іноземним елементом<sup>1</sup>. Тож здійснити аналіз проблемних питань МПрМП можна через призму загальних положень та уявлень про МПрП, включаючи вчення про колізійну норму – “опорну категорію міжнародного приватного права”<sup>2</sup>, яка в морському праві набуває певної специфіки.

Мореплавання як діяльність породжує різні відносини, зокрема й майнові, які за своєю природою, будучи врегульованими правом, є цивільно-правовими у широкому розумінні. Причому коло цих правовідносин досить велике й охоплює сфери, пов’язані з речовими правами на морські судна; забезпеченням виконання зобов’язань (іпотека морського судна, застава, утримання вантажу). Окрему групу становлять договірні відносини, які виникають у зв’язку з наданням послуг: перевезення вантажів, перевезення пасажирів та багажу, буксирування, транспортна експедиція, морське агентування, морське страхування тощо. Варто виокремити правовідносини із заподіяння шкоди на морі, які виникають у випадках зіткнення суден, заподіяння шкоди портовим спорудам, забруднення із суден моря та узбережжя тощо. Особливу групу правовідносин, притаманну виключно МПрМП, становлять правовідносини, що виникають у зв’язку з загальною аварією, арештом морського судна на задоволення морських вимог, черговістю задоволення привілейованих морських вимог, договором про рятування, з обмеженням відповідальності судовласника тощо. Міжнародний характер мореплавання зумовлює і “міжнародний” характер правовідносин. Так, наприклад, відносини, які виникають у зв’язку з договором міжнародного перевезення вантажу морським транспортом, договором купівлі-продажу іноземного судна,

<sup>1</sup> Георгий Иванов и Александр Маковский, *Международное частное морское право* (Судоостроение 1984).

<sup>2</sup> Людмила Ануфриева, *Соотношение международного публичного и международного частного правовые категории* (Спарк 2002).

арештом судна в іноземній юрисдикції, зіткненням суден, що плавають під прапорами різних держав, у відкритому морі або у територіальному морі третьої держави тощо, обтяжені *іноземним елементом* за кількома показниками і, таким чином, пов'язані з правопорядками декількох країн, “приписи” яких щодо одних і тих самих питань відрізняються. Таким чином, відмінності у правових нормах, що регулюють відносини у сфері морської комерції, відмінності у змісті деяких специфічних понять та інститутів морського права різних країн створювали, природно, невизначеність щодо юрисдикції спору, застосовного матеріального права, а також виконання рішень компетентного правозастосовного органу на території іноземної держави, тим самим породивши колізійну проблему<sup>3</sup>.

Необхідність врегулювання зазначених вище відносин призвела до створення спеціальних правових норм, до яких відносяться уніфіковані на міжнародному рівні матеріально-правові та колізійні норми (у формі міжнародних конвенцій), а також внутрішньонаціональні колізійні норми, що визначають застосовний правопорядок. Особливе місце в регламентації цих відносин посідають міжнародні звичаї та узвичаєння торговельного мореплавства. Відповідно до усталеної наукової думки в сукупності всі ці норми й утворюють міжнародне приватне морське право<sup>4</sup>.

Як свідчить дослідження історичних етапів розвитку морського права, традиційно як результативний і перспективний інструмент подолання колізій різнонаціональних законів у МПрМП розглядався метод міжнародно-правової уніфікації<sup>5</sup>. Це було спричинено, по-перше, тим фактом, що правила регулювання міжнародних приватноправових “морських” відносин протягом багатьох століть формувались як самостійний правовий інструментарій у формі уніфікованих морських кодексів транснаціональної дії; по-друге, схожістю контексту й обставин, які викликають “морські” спори в різних юрисдикціях; по-третє, схожістю механізмів і способів врегулювання таких спорів у різних юрисдикціях та схожістю специфічних способів забезпечення зобов'язань; тощо<sup>6</sup>. Сфера торговельного мореплавства, яка охоплена міжнародно-правовою уніфікацією у формі міжнародних конвенцій, достатньо простора і включає відносини, пов'язані з усуненням та розподілом *морських ризиків* (Міжнародна

<sup>3</sup> William Tetley, *International Conflicts of Laws: Common, Civil and Maritime* (Les Editions Yvon Blais 1994).  
<sup>4</sup> С. Гуреев, *Коллизионные проблемы морского права* (Международные отношения 1972); Иванов и Маковский (н 1).  
<sup>5</sup> Athanasios Yiannopoulos, ‘The Unification of Private Maritime Law by International Conventions’ (1965) 30 *Law and Contemporary Problems* 372.  
<sup>6</sup> Evdokiya Streltsova, ‘Uniform International Maritime Law as a Tool for Facilitating Maritime Dispute Resolution’ в *Міжнародна науково-практична конференція “Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам’яті Є. В. Васьковського”*<sup>5</sup> (Астропринт 2014) 202–10.

конвенція про рятування 1989 року<sup>7</sup>), *перевезенням вантажів та пасажирів* (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року<sup>8</sup>, Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила)<sup>9</sup>, Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року<sup>10</sup>), *деліктною відповідальністю* (Конвенція для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден 23 вересня 1910 року<sup>11</sup>), *речовими правами на морські судна* (Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна<sup>12</sup>, Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки 1993 року<sup>13</sup>), *процесуальними питаннями* (Міжнародна конвенція про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден<sup>14</sup>) та ін.

Безсумнівно, метод міжнародно-правової уніфікації морського права (як матеріальних, так і колізійних норм) має низку переваг, створюючи однаковий інструментарій регулювання відповідних відносин. Водночас слід зазначити, що сучасний стан цього процесу у глобальному вимірі не можна визнати досконалим та завершеним. Визнається, що загалом процес уніфікації морського права у формі міжнародних конвенцій є напруженим і надто політизованим, може супроводжуватися труднощами теоретичного та практичного характеру, пов'язаними, зокрема, з проблемами співвідношення міжнародного і внутрішньонаціонального права, що поступово може призвести до загрози “деуніфікації” міжнародного морського права<sup>15</sup>. Зазначені проблеми підштовхують до пошуку подальших шляхів удосконалення уніфікаційних процесів, до переосмислення ролі колізійного методу, оновлення, можливо, масиву колізійних норм, застосування комбінованих форм і методів зближення та взаємодії національних правових систем.

<sup>7</sup> Міжнародна конвенція про рятування 1989 року <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_045#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>8</sup> Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>9</sup> Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>10</sup> Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_094#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>11</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea (Brussels, 23 September 1910) <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html>> (accessed: 15.05.2020).

<sup>12</sup> Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10 травня 1952 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>13</sup> Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки 1993 року <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_471#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_471#Text)>.

<sup>14</sup> Міжнародна конвенція про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден від 10 травня 1952 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_563#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_563#Text)> (дата звернення: 15.05.2020).

<sup>15</sup> Євдокія Стрельцова, ‘Щодо спроб міжнародно-правової уніфікації окремих інститутів морського права’ (2014) 11 Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету 161.

У зв'язку з зазначеним вище та з урахуванням мети нашого дослідження зосередимо увагу на аналізі розгалуженої системи колізійних норм і принципів як однієї зі складових міжнародного приватного морського права України.

Загалом колізійні норми містяться у Кодексі торговельного мореплавства України (далі – КТМ України)<sup>16</sup>, Законі України “Про міжнародне приватне право” (далі – Закон про МПрП), міжнародних договорах, у яких Україна бере участь. Таким чином, можна зробити висновок, що систему колізійних норм українського МПрП становлять колізійні норми міжнародних договорів і колізійні норми та принципи внутрішнього законодавства, причому останні можна розділити на норми *спеціальні* та *загальні*. Так, колізійні норми КТМ України як кодифікованого акта, покликаного врегульовувати сферу торговельного мореплавства, превалюють над так званими загальними колізійними нормами Закону про МПрП згідно з принципом *lex specialis derogat generali*. Прив'язки спеціальних колізійних норм вказують на принципи: *закон прапора судна, закон місця реєстрації судна, закон місця перебування судна, закон місця основної діяльності або постійного перебування судновласника, закон порту вивантаження, закон порту закінчення рейсу, закон місця зіткнення суден та ін.*<sup>17</sup>. У морському праві застосовуються й класичні колізійні норми: принцип *автономії волі сторін (lex voluntatis)* або, за відсутності угоди сторін про застосовне право, – принцип *найбільш тісного зв'язку; закон суду (lex fori)*, загальні засади законодавства України, якщо правовідносини, що виникають із торговельного мореплавства, не врегульовані КТМ України (ст. 4).

Основний масив колізійних норм зосереджено у ст. 14 КТМ України, яка так і називається – “Колізійні норми”. Складається вона з трьох частин. Перша частина містить *односторонні* колізійні норми, які вказують на застосування правил цього Кодексу, тобто законодавства України, до певного кола правовідносин, що пов'язані з судном; екіпажем судна; лоцманським проведенням суден; із затонулим майном; межами відповідальності судновласника; привілейованими вимогами. Зазначимо, така конструкція є цілком виправданою, тому що *обсяги* цих норм передбачають зв'язок зазначених правовідносин саме з правом України: судно, що зареєстроване в *Україні*; лоцманські послуги, надані на території *України*; затонуле майно перебуває у морських водах *України*; спір розглядається в *Україні*. Частина 2 ст. 14 включає двосторонні колізійні

<sup>16</sup> Варто зауважити, що ще з радянських часів у морському праві існувала доволі розгорнута система колізійних норм, які були включені до КТМ СРСР 1929 та 1968 рр.

<sup>17</sup> Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.

норми, диспозитивні за способом регулювання та призначені для застосування до договірних правовідносин, передбачають згоду сторін про вибір права. Частина 3 ст. 14 визначає як правило застосування законодавства за відсутності згоди сторін основне місце діяльності або постійного перебування сторони, що є: перевізником – у договорі морського перевезення і морського круїзу; судновласником – у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу тощо (надається перелік договорів та вказується сторона відповідного договору). Таким чином, здається, законодавець за допомогою колізійної прив'язки *lex societatis* запровадив принцип *найбільш тісного зв'язку*, що демонструє сприйняття МПрМП України «...» провідної тенденції сучасного розвитку законодавства у сфері МПрП «...»<sup>18</sup>. Крім зазначеної ст. 14 поодинокі колізійні норми розосереджені в окремих статтях майже всіх розділів КТМ України.

Зупинимося докладніше на характеристиці окремих колізійних принципів МПрМП і почнемо з найбільш специфічного – *закону прапора судна* (*lex banderae*), який означає застосування права держави реєстрації судна або держави, під прапором якої судно експлуатується, що у більшості випадків збігається<sup>19</sup>. Цей закон покладений в основу визначення національності морського судна і закріплений на міжнародному рівні. Отже, згідно з положеннями статей 91, 92 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з міжнародного морського права судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати; закріплений принцип реального зв'язку між державою і судном; визначено, що крім виняткових випадків, прямо передбачених у міжнародних договорах або у цій Конвенції, судно підпорядковується її винятковій юрисдикції у відкритому морі<sup>20</sup>.

КТМ України вказує на застосування *закону прапора судна* до правовідносин, що виникають у зв'язку з: 1) *правовим становищем екіпажу судна*, відносинами між членами екіпажу, а також членами екіпажу судна і судновласниками (ч. 2 ст. 48); 2) визначенням *меж відповідальності судновласника* та оператора ядерного судна (п. 6 ст. 14); 3) *майновими правами на судно*, що перебуває за межами держави його реєстрації (ч. 2 ст. 19); 4) *правовим статусом суден, які затонули у відкритому морі*, а також вантажів і речей, які є на них (ч. 3 ст. 120). Принцип *закону прапора судна* може також застосовуватися у деяких випадках надзвичайних морських подій у разі перебування судна поза юрисдикцією “своєї” держави:

<sup>18</sup> Василь Кисіль, ‘Колізійні норми’ в Довгерт А та Кисіль В (ред), *Міжнародне приватне право* (Алерта 2012).

<sup>19</sup> Лазарь Лунц, *Курс міжнародного частного права* (Спарк 2002).

<sup>20</sup> Конвенція Організації Об'єднаних Націй з міжнародного морського права від 10 грудня 1982 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057)> (дата звернення: 10.05.2020).

1) до питань відшкодування шкоди в результаті *зіткнення суден*, коли всі судна, що зіткнулися, плавають під прапором однієї і тієї самої держави, і при цьому не порушені інтереси третіх осіб, незалежно від місця зіткнення суден або заподіяння шкоди (ч. 3 ст. 296); 2) до відносин у зв'язку з винагородою за *рятування* на морі, якщо врятоване судно і судно-рятувальник плавають під прапором однієї і тієї самої держави, а також у випадках розподілу винагороди між судновласником та екіпажем судна-рятувальника і між членами екіпажу цього судна (ст. 327). Колізійні норми, що містяться у зазначених статтях та вказують на *закон держави прапора* судна, є імперативними і переважно двосторонніми.

При цьому окремі статті КТМ України й окремі частини наведених вище статей містять односторонні колізійні норми, які вказують на застосування українського законодавства саме як на *закон держави прапора* українського судна незалежно від характеру правовідносин і місця перебування судна. У зв'язку з цим зауважимо, що, як правило, односторонні колізійні норми регламентують відносно обмежене коло питань, про що, зокрема, свідчать положення Закону про МПРП: загалом вони застосовуються до правовідносин, які пов'язані з особливо важливими інтересами держави, і тому потребують застосування вітчизняного права. Тож зрозуміло, що у разі *заподіяння ядерної шкоди* у виключній морській економічній зоні ядерним судном, що плаває під прапором України, має бути застосовано *законодавство України, а саме: КТМ України* (ст. 314); *порядок буксирування* з (до) іноземних портів, що виконуються суднами *під прапором України*, регулюється *законодавством України* (ч. 2 ст. 234); *відчуження* іноземній державі, іноземній юридичній чи фізичній особі *судна, що перебуває у державній власності*, здійснюється згідно з чинним *законодавством України* (ст. 17); *правове становище екіпажу судна*, що плаває під *прапором України*, відносини між членами екіпажу, між членами екіпажу та судновласником визначаються *законодавством України* (ч. 1 ст. 14, ч. 1 ст. 48), *трудові відносини* на "українському" судні (порядок прийняття на роботу екіпажу, їх права й обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються *законодавством України* (ч. 1 ст. 54). Загалом підтримуючи "унілатеральний" підхід законодавства, який виражається у застосуванні односторонньої колізійної норми<sup>21</sup> до зазначених вище правовідносин, вважаємо, однак, що до такої сфери, як трудові відносини на судні, доцільно було б передбачити застосування диспозитивної колізійної норми, тобто надати сторонам трудового контракту можливість вибору права, з урахуванням того фак-

<sup>21</sup> Віктор Звеків, *Колізії законів в міжнародном частном праве* (Волтерс Клувер 2007).



ту, що членами екіпажу судна, зареєстрованого в Україні, можуть бути іноземці (ст. 53 КТМ України).

Як відомо, сфера торговельного мореплавства пов'язана з наданням широкого кола послуг, із виконанням робіт тощо, що супроводжується укладенням різноманітних договорів з іноземними партнерами (про перевезення вантажів і пасажирів, фрахтування суден, іпотеки та лізингу судна, морського страхування тощо). При визначенні застосовного матеріального права щодо договірних зобов'язань у цій галузі МПрМП передбачає використання принципу *автономії волі* (*lex voluntatis*) (ч. 2 ст. 14 КТМ України), який є загальним принципом міжнародного приватного права. Закон про МПрП визначає його як 'принцип, відповідно до якого учасники правовідносин з іноземним елементом можуть здійснити вибір права, що підлягає застосуванню до відповідних правовідносин' (ч. 5 ст. 1)<sup>22</sup>. Незважаючи на поширеність цього принципу і загалом однакове його тлумачення майже в усіх національних правових системах, що обумовлено його закріпленням у міжнародних, регіональних законодавчих актах і актах "м'якого" права (наприклад, у Регламенті ЄС "Рим I", Гаазьких Принципах про вибір права), спостерігаються дискусії щодо тлумачення *автономії волі та меж її застосування*<sup>23</sup>.

Ідеться, зокрема, про розширення меж застосування принципу *автономії волі* з погляду підпорядкування відносин засобам так званого недержавного регулювання: міжнародним торговельним звичаям та узвичаєнням, актам транснаціональної кодифікації, типовим формам контрактів, практиці арбітражних центрів врегулювання спорів, що є характерним саме для сфери міжнародного торговельного мореплавства. Наприклад, така думка втілена в ст. 6 КТМ України "Застосування іноземного законодавства", де вказано на можливість включення у комерційні договори умов про застосування іноземного законодавства і звичаїв торговельного мореплавства. Аналогічний принцип про застосування міжнародних звичаїв торговельного мореплавства при визначенні виду аварії, розрахунку розмірів загальної аварії та складання диспаши в разі неповноти закону покладено в основу ст. 293 КТМ України.

Однак існують певні обмеження застосування принципу *автономії волі* через імперативні норми міжнародних конвенцій у сфері морських перевезень вантажів за коносаментом<sup>24</sup>. Проте він широко використо-

<sup>22</sup> Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15>> (дата звернення: 12.05.2020).

<sup>23</sup> Giesela Rühl, 'Party Autonomy in the Private International Law of Contracts: Transatlantic Convergence and Economic Efficiency' in Eckart Gottschalk, Ralf Michaels, Giesela Rühl & Jan von Hein (eds) *Conflicts of Laws in a Globalized World* (Cambridge University Press 2007); Александр Мережко, 'Психологическая теория международного частного права' (2012) 6 Российский юридический журнал 52.

<sup>24</sup> Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (н 8); Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) (н 9).

вугється при регулюванні чартерних перевезень, фрахтуванні суден, так званих квазідоговірних<sup>25</sup> відносин рятування переважно через внесення у типові проформи транспортних контрактів застережень про застосування національного права або юрисдикції відповідної держави при вирішенні спорів, що виникають із таких договорів. Наприклад, проформа рейсового чартеру “Дженкон” (*GENCON*) передбачає положення про застосування до контракту матеріального права Англії, а у разі виникнення спору – звернення до арбітражу в Лондоні або вирішення спору через медіацію (розділ II, п. 19 (a)(i))<sup>26</sup>. Майже аналогічне застереження міститься у проформі тайм-чартеру “Балтайм” (*BALTIME*), у п. 22(A)(B) (C) якого сторонам запропонована опція: або матеріальне право Англії з арбітражем у Лондоні, або матеріальне право США з арбітражем у Нью-Йорку, або самостійно, на свій розсуд, вибрати матеріальне право будь-якої держави та місце розгляду спору, включаючи можливості медіації<sup>27</sup>.

У разі відсутності згоди сторін договору про вибір права ч. 2 ст. 14 КТМ України “пропонує” застосовувати право, дотримуючись колізійної прив’язки *lex societatis*, про що вже йшлося вище. Варто згадати, що такий підхід замінив принцип *закону місця укладення договору (lex loci contractus)*, який був включений до КТМ СРСР 1968 р., причому *місце укладення договору* визначалося за радянським законом (ч. 2 ст. 15)<sup>28</sup>. Безперечно, варто погодитися з думкою багатьох учених, що у сучасних умовах *lex loci contractus* втрачає свою актуальність через появу нових засобів зв’язку, нових форм фіксації умов контракту, через ослаблення реального зв’язку з територією будь-якої держави<sup>29</sup>. Отже, ще раз наголосимо, що запровадження колізійного принципу *lex societatis* у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права (ч. 2 ст. 14 КТМ України), що підлягає застосуванню до цього договору, свідчить про те, що колізійне морське право України загалом розвивається з урахуванням сучасних тенденцій розвитку колізійного права, положень європейських кодифікованих актів і міжнародних договорів, спрямованих на уніфікацію колізійного права<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> William Tetley, *Maritime Liens and Claims* (2<sup>nd</sup> edn, Les Edition Yvon Blais 1998).

<sup>26</sup> ‘Gencon 1994’ (*Contracts and clauses. BIMCO*) <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994#>> (accessed: 08.05.2020).

<sup>27</sup> ‘Baltim 1939 (as revised 2001)’ (*Contracts and clauses. BIMCO*) <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltim-1939-as-revised-2001#>> (accessed: 08.05.2020).

<sup>28</sup> Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1968 г. № 3404-VII. *Ведомости Верховного Совета СССР*. 1968. № 51. Ст. 488.

<sup>29</sup> Кисіль (н 18).

<sup>30</sup> Yvonne Baatz, ‘The Conflict of Laws’ in Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (4<sup>th</sup> edn, Informa Law from Routledge 2018).

Окремі класичні колізійні принципи набувають у морському праві особливого “звучання”. До них належить, зокрема, закон місця виконання договору, зобов’язання (*lex loci solutionis*), який у морському праві “трансформувався” у закон місця порту з певними модифікаціями: закон порту вивантаження, закон порту відправлення, закон порту призначення. Часто закон порту застосовується до відносин, пов’язаних із загальною аварією, із наданням певних послуг у межах території порту тощо. Так, КТМ України передбачає диспозитивну колізійну норму для регулювання відносин, пов’язаних із загальною аварією: отже, основним правилом вибору закону є угода сторін, а додатковим – закон держави порту, де судно закінчило рейс (ч. 1 ст. 278).

У сфері надання послуг закон порту виступає як визначальний критерій, наприклад, для регулювання відносин, що виникають у зв’язку з буксируванням, лоцманським проведенням суден. Так, ч. 2 ст. 234 КТМ України передбачає застосування права України, якщо буксирування здійснене між портами України, а надання лоцманських послуг на підходах до портів України, у межах акваторій цих портів, а також між цими портами є визначальним для застосування законодавства України (ч. 3 ст. 14 КТМ України). Як бачимо, обидві останні колізійні норми сконструйовані як односторонні, що цілком виправдано з огляду на наявність зв’язку між місцем надання послуг і застосовним законом, з одного боку, і видом послуг, пов’язаних із певною небезпекою, з другого боку.

На завершення розглянемо ще один загальний класичний принцип МПрП – принцип закону суду (*lex fori*), який досить широко застосовується у МПрМП. Загальновідомо, що ‘колізійне начало закону суду (*lex fori*) зводиться до принципу застосування судами права власної держави’<sup>31</sup>. Як вже було зазначено вище, при аналізі принципу *lex voluntatis* у сфері торговельного мореплавання поширеною є практика використання типових проформ транспортних документів/контрактів (коносаментів, чартерів, договорів про рятування тощо), які передбачають умови про можливість подання справи до суду/арбітражу конкретної держави та про застосування її матеріального права при вирішенні справи по суті. Проте вважаємо, що цей приклад не є “бездоганною” ілюстрацією дії принципу *lex fori*, оскільки у таких ситуаціях в основі застосування матеріального права держави місця суду лежить насамперед не необхідність застосування односторонніх колізійних норм або наявність яких-небудь інших “перешкод”, які не дозволяють у конкретному випадку застосувати право інше, ніж право держави суду, а волевиявлення сторін договору.

<sup>31</sup> Кисіль (н 18).

У МПрМП України колізійний принцип *lex fori* представлений у КТМ України, а також у положеннях деяких міжнародних “морських” конвенцій, учасницею яких є Україна. Цей принцип діє загалом у тих випадках, коли справа стосується *привілейованих морських вимог, рятування на морі, правових наслідків зіткнення морських суден, і розгляд цього спору відбувається в Україні*. Отже, п. 7 ст. 14 КТМ України передбачає застосування правил цього Кодексу стосовно *привілейованих морських вимог*, коли спір розглядається в Україні. Частина 1 ст. 326 КТМ України вказує на застосування українського права у випадку, коли розгляд спору з питань *рятування* відбувається в Україні, а ч. 2 ст. 296 – якщо *зіткнення суден* трапилося у відкритому морі, і спір у зв’язку з зіткненням розглядається в Україні. Цей перелік можна додати ще одним положенням КТМ України: зокрема, п. 6. ст. 14 передбачає застосування закону України до *меж відповідальності судновласника та оператора іноземного ядерного судна*, якщо місцем розгляду спору є суди України та якщо такі межі відповідальності у державі прапора судна нижчі від установлених законодавством України (зокрема КТМ України).

Аналіз змісту цих колізійних норм, як він сформульований у відповідних статтях КТМ України, дає змогу зробити висновок, що застосування принципу *lex fori* до зазначених відносин залежить від модифікації обсягу колізійної норми і здебільшого має субсидіарний характер. Однак очевидно, що зміст останньої викликаний стурбованістю про *публічний порядок*.

Звертаючись до питання про міжнародну уніфікацію колізійних норм, які, безсумнівно, поряд із національними колізійними “морськими” нормами, утворюють МПрМП України, зазначимо, що цей процес через укладення міжнародних угод у сфері торговельного мореплавства не досяг особливого успіху. Як правило, низка міжнародних конвенцій, які регламентують “морські” відносини майнового характеру, поряд із матеріальними нормами, містять окремі колізійні норми. Так, наприклад, колізійна норма ч. 1 ст. 6 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, до якої Україна приєдналася у 2011 р., передбачає таке положення:

Усі питання щодо відповідальності позивача за збитки, заподіяні внаслідок арешту судна, або за витрати, пов’язані із наданням застави або іншого виду забезпечення з метою звільнення судна або запобігання його арешту, будуть вирішуватися за правом Договірної Держави, у межах юрисдикції якої був здійснений арешт чи було подано клопотання щодо його здійснення<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (н 12).

Зі змісту колізійної норми випливає, що її побудовано за принципом *lex fori*. Інший міжнародний договір України (дата приєднання: 22 березня 2017 р.) – Міжнародна конвенція про рятування 1989 року, яка регламентує відносини з питань винагороди за рятування на морі, містить колізійні норми, побудовані за принципами *закон суду/арбітражу* (ст. 24), *закон прапора судна; закон, під дію якого підпадає договір* (п. 2 ст. 15)<sup>33</sup>. Перелік міжнародних договорів у сфері торговельного мореплавства, учасницею яких є Україна, не вичерпується зазначеними конвенціями, але з метою ілюстрації колізійних норм міжнародних договорів ми обмежилися аналізом положень лише деяких із них.

Висновки. Проведене дослідження, за допомогою аналізу теоретичних положень міжнародного приватного права, колізійних норм і принципів, закріплених у національному законодавстві (КТМ України) і міжнародних договорах України, дало змогу виявити досить великий масив колізійних норм, які підлягають застосуванню до широкого кола відносин у сфері торговельного мореплавства, що дає можливість стверджувати про наявність цілої системи колізійних норм в українському праві. Цей факт додатково аргументує обґрунтованість виокремлення у межах міжнародного приватного права спеціальної підгалузі – міжнародного приватного морського права, що з урахуванням перспективного розвитку морської індустрії України, на нашу думку, є важливим.

Особливості відносин у сфері торговельного мореплавства зумовили і специфіку методів вирішення колізій, що позначилося на виробленні специфічних колізійних прив'язок-принципів: *закон прапора*, різні модифікації *закону порту*, *закон місця зіткнення* тощо. За останні десятиліття відбулися деякі позитивні зміни, зокрема, збільшилася варіативність колізійних норм: змінюється домінуюча роль односторонніх колізійних прив'язок (*закон прапора*, *закон суду*) через законодавче закріплення двосторонніх колізійних норм, до того ж із альтернативними прив'язками (наприклад, *закон порту відправлення*, *закон порту призначення*, *закон, обраний сторонами*, – як прив'язки однієї і тієї самої норми з диференційованим обсягом). Змінилися способи регулювання “морських” колізій: більш жорсткі колізійні правила вибору права (наприклад, *закон місця укладення договору*) поступаються місцем більш м'яким (наприклад, *закон, обраний сторонами договору; закон, найбільш тісно пов'язаний із договором*). Загалом можна зробити висновок, що система колізійних норм міжнародного приватного морського права України представлена адекватним інструментарієм і розвивається у дусі сучасних тенденцій розвитку міжнародного приватного права загалом. Водно-

<sup>33</sup> Міжнародна конвенція про рятування 1989 року (п. 7).

час вважаємо, що систематизація колізійних норм у межах КТМ України потребує удосконалення, а саме: необхідно, на наше переконання, виокремити спеціальний розділ у КТМ України, в якому були б об'єднані всі колізійні норми, які підлягають застосуванню до різноманітних відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, оскільки це дасть змогу краще орієнтуватися у всьому масиві колізійних норм, адже це важливо для правозастосовної практики.

## REFERENCES

### Bibliography

#### *Authored books*

1. Tetley W, *International Conflicts of Laws: Common, Civil and Maritime* (Les Editions Yvon Blais 1994) (in English).
2. Tetley W, *Maritime Liens and Claims* (2nd edn, Les Edition Yvon Blais 1998) (in English).
3. Anufrieva L, *Sootnoshenie mezhdunarodnogo publichnogo i mezhdunarodnogo chastnogo prava: pravovye kategorii* [*Correlation of International Public Law and International Private Law*] (Spark 2002) (in Russian).
4. Gureev S, *Kollizionnye problemy morskogo prava* [*Conflicts of Maritime Law*] (Mezhdunarodnye otnosheniya 1972) (in Russian).
5. Ivanov G i Makovskij A, *Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo* [*International Private Maritime Law*] (Sudostroenie 1984) (in Russian).
6. Lunc L, *Kurs mezhdunarodnogo chastnogo prava* [*The International Private Law Course*] (Spark 2002) (in Russian).
7. Zvekov V, *Kollizii zakonov v mezhdunarodnom chastnom prave* [*Conflicts of Laws in International Private Law*] (Volters Kluver 2007) (in Russian).

#### *Edited books*

8. Baatz Y, 'The Conflict of Laws' in Baatz Y (ed), *Maritime Law* (4<sup>th</sup> edn, Informa Law from Routledge 2018) (in English).
9. Rühl G, 'Party Autonomy in the Private International Law of Contracts: Transatlantic Convergence and Economic Efficiency' in Gottschalk E, Michaels R, Rühl G and von Hein J (eds), *Conflicts of Laws in a Globalized World* (Cambridge University Press 2007) (in English).
10. Kysil V, 'Koliziini normy' ['Conflict of Law Rules'] u Dohert A i Kysil V (red), *Mizhnarodne pryvatne pravo* [International Private Law] (Alerta 2012) (in Ukrainian).

#### *Journal articles*

11. Yiannopoulos A, 'The Unification of Private Maritime Law by International Conventions' (1965) 30 *Law and Contemporary Problems* 372 (in English).
12. Merezhko A, 'Psihologicheskaja teorija mezhdunarodnogo chastnogo prava' ['Psychological Theory of International Private Law'] (2012) 6 *Rossijskij juridicheskij zhurnal* 52 (in Russian).
13. Streltsova Ye, 'Shchodo sprob mizhnarodno-pravovoi unifikatsii okremykh instytutiv morskoho prava' ['On the Attempts of the International Unification of Certain Branches

of Maritime Law'] (2014) 11 *Naukovi Visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu* 161 (in Ukrainian).

*Conference papers*

14. Streltsova Ye, 'Uniform International Maritime Law as a Tool for Facilitating Maritime Dispute Resolution' v Kanzafarova I (red), *Chetverti yurydychni dysputy z aktualnykh problem pryvatnoho prava: Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia, prysviachena pam'iaty Ye.V.Vaskovskoho [Fourth Legal Debates on the Topical Issues of Private Law: International and Scientific Conference Dedicated to the Memory of Ye V Vaskovskiy]* (Astroprynt 2014) (in English).

*Websites*

15. 'Baltimex 1939 (as revised 2001)' (*Contracts and clauses. BIMCO*) <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltimex-1939-as-revised-2001>> (accessed: 08.05.2020).
16. 'Gencon 1994' (*Contracts and clauses. BIMCO*) <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994#>> (accessed: 08.05.2020).

Yevdokiia Streltsova

INTERNATIONAL PRIVATE MARITIME LAW OF UKRAINE:  
THE CURRENT CONFLICT-OF-LAWS SYSTEM

ABSTRACT. Differences in legal provisions governing the relations of merchant shipping, and differences in the content of concepts and institutions of private maritime law in different countries engender the uncertainty regarding the jurisdiction of a dispute, the applicable law of substance, as well as implementation of decisions passed by a competent law application authority in the territory of a foreign State, thereby giving rise to the problem of conflict. The author regards the conflict-of-laws method as an efficient method of overcoming conflicts in this area; however, this method should be implemented with due regard for today's trends in re-comprehension of its role and functions.

This article aims at ascertaining, based on a comprehensive analysis of theoretical and legislative provisions, the current state of the system of conflict-of-laws rules of international private maritime law in Ukraine in order to build an understanding of the level of their effectiveness and compliance with modern trends in the development of international private law.

The author notes that the issue of overcoming conflicts in maritime law has been partly resolved via international legal unification of substantive rules but, generally, this process is stressful and too much politicized, it may be accompanied by difficulties of theoretical and practical nature, and this prompts to reconsider the role of conflict-of-laws method, to update, perhaps, the array of conflict-of-laws rules, and to use combined forms and methods of convergence and interaction of national legal systems.

Based on the analysis of theoretical provisions of international private law, conflict-of-laws rules and principles enshrined in national legislation (Merchant Shipping Code of Ukraine, hereinafter- MSC of Ukraine) and international treaties of Ukraine, the article proves that Ukrainian law comprises a large number of conflict-of-laws rules which are

Євдокія Стрельцова

applicable to a wide scope of merchant shipping relations. The author provides justification for setting out, within the framework of international private law, a special sub-branch – international private maritime law which has great importance, given the prospective development of the Ukrainian maritime industry.

The author ascertains that the specific features of merchant shipping relations also determine the specifics of methods for conflict resolution, and this was expressed in the development of specific connecting factors - principles: the law of the flag, various modifications of the law of the port, the law of the place of collision, and so on. It is noted that the trend of development of conflict-of-laws rules can be seen in the increasing variability of conflict-of-laws rules, in the change of the dominant role of unilateral connecting factors, and in the change of the ways of regulating “sea” conflicts: from rigid to flexible ones.

Finally, a conclusion is made that the system of conflict-of-laws rules of international private maritime law of Ukraine has effective tools for overcoming conflicts and is developing in line with modern trends seen in the development of international private law in general. The author substantiates the need to revise MSC of Ukraine with a view to improving the systematization of conflict-of-laws rules, and proposes to set out a special section to combine all of conflict-of-laws rules, since this would provide for a greater clarity of this system and the ease of its use.

KEYWORDS: conflicts; conflict-of-laws rule; conflict-of-laws principle; international private law; international private maritime law; merchant shipping.