Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <https://www.mydisser.com/search.html>

**Даниленко Дмитро Віталійович, старший викладач кафедри безпеки життєдіяльності Національного універ&shy;ситету &laquo;Одеська морська академія&raquo;: &laquo;Уніфікація колізій&shy;них норм про перевезення морем пасажирів та їх багажу в міжнародному приватному праві&raquo; (12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне при&shy;ватне право). Спецрада Д 20.149.01 у ПВНЗ &laquo;Університет Короля Данила&raquo;**

Приватний вищий навчальний заклад Університет Короля Данила

Кваліфікаційна наукова

праця на правах рукопису

**ДАНИЛЕНКО ДМИТРО ВІТАЛІЙОВИЧ**

**УДК 342.71**

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**УНІФІКАЦІЯ КОЛІЗІЙНИХ НОРМ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ МОРЕМ ПАСАЖИРІВ ТА ЇХ БАГАЖУ В МІЖНАРОДНОМУ**

**ПРИВАТНОМУ ПРАВІ**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право 081 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник: **Кушерець Дарина Василівна**, доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри цивільного права і процесу Приватного вищого навчального закладу Університет Короля Данила

Івано-Франківськ –2019

**ЗМІСТ**

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ** **20**

**ВСТУП** **21**

**РОЗДІЛ** **1.** **ГЕНЕЗА** **ТА** **ПРАВОВЕ** **РЕГУЛЮВАННЯ**

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА ЇХ БАГАЖУ В МІЖНАРОДНОМУ**

**МОРСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ** **30**

1.1. Етапи розвитку правового регулювання відносин у сфері

міжнародного морського перевезення 30

1.2. Основні засади міжнародних конвенцій і протоколів перевезення

пасажирів та їх багажу 55

**Висновки до розділу 1** **83**

**РОЗДІЛ** **2.** **ПРИНЦИПИ** **І** **МЕТОДИ** **ПРАВОВОГО**

**РЕГУЛЮВАННЯ ТА УНІФІКАЦІЇ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В**

**МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ** **87**

2.1. Принципи і методи правового регулювання приватноправових

відносин з іноземним елементом 87

2.2. Міжнародна уніфікація правил, що регулюють перевезення в

міжнародному морському сполученні 110

**Висновки до розділу 2** **129**

**РОЗДІЛ** **3. ПОДІЯ ТА ПРАВОВІ НАСЛІДКИ НЕСОХРАННОГО**

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ** **БАГАЖУ** **ПАСАЖИРІВ** **В** **МІЖНАРОДНОМУ**

**МОРСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ** **132**

3.1. Наукові підходи до визначення основних понять міжнародного

перевезення морем: «міжнародне перевезення», «судно», «військове судно»,

«морське торговельне судно» 132

3.2. Умови міжнародних концепцій і договорів щодо місця реєстрації та

національності судна, оформлення договору перевезення 147

19

3.3. «Зобов'язання-відповідальність»: підстави, умови та склад

правопорушення у міжнародному морському сполученні 163

3.4. Форми та особливості реалізації положень Афінської конвенції в

обставинах несохранного перевезення багажу пасажирів 196

**Висновки до розділу 3** **205**

**ВИСНОВКИ** **209**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ** **214**

**ДОДАТКИ** **243**

20

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ**

ВРУ Верховна Рада України

ЦК УКРАЇНИ Цивільний кодекс України

ГК України Господарський кодекс України

КТМ України Кодекс торговельного мореплавства

ЦПК України Цивільний процесуальний кодекс України

КЗпП Кодекс законів по працю

ООН Організація об’єднаних націй

ЄС Європейський союз

МПП Міжнародне приватне право

Конвенція про пасажирів Конвенція про пасажирів 1961 р.

Конвенція про багаж Конвенція про багаж 1967 р.

Афінська конвенція Афінська конвенція про перевезення

морем пасажирів та їх багажу 1974 року

ЗУ Закон України

ММК (СМІ) Міжнародний морський комітет

ІМО Міжнародна морська організація

ЮНКТАД Конференція ООН з торгівлі та розвитку

ЮНІСТРАЛ Комісія ООН по праву міжнародної торгівлі

ІНМАРСАТ Конвенції про міжнародну організацію

морського супутникового зв’язку

21

**ВСТУП**

**Актуальність теми.** Для України як морської держави ефективністьфункціонування морської галузі має особливе значення. Норми міжнародних морських конвенцій є наслідком розв’язання колізії норм, що належать до різнонаціональних правових систем, та є компромісом, який досягнуто у процесі міжнародних домовленостей. Уніфікація права забезпечує

ефективність міжнародного співробітництва шляхом створення міжнародного механізму регулювання тих суспільних відносин, в гармонізації яких зацікавлені держави. Найбільш поширеним засобом здійснення міждержавної уніфікації права є міжнародні договори та конвенції.

1. сфері міжнародного приватного права важливим є узгодження національних законодавств про перевезення морем пасажирів та їх багажу,

яке здійснено, насамперед, правовими положеннями Конвенції про пасажирів 1961 року, Конвенції про багаж 1967 року, Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року (Афінська конвенція). Зокрема, Афінська конвенція шляхом міждержавної уніфікації колізійних норм визначила обов’язкові для застосування поняття: міжнародне перевезення, договір перевезення, перевізник, замінюючий перевізник, пасажир, каютний багаж, втрата або пошкодження багажу та включила до свого змісту уніфіковані норми, узгоджені державами-учасницями. Відповідно до правових положень Афінської конвенції будь-яка вимога про відшкодування шкоди, яка заподіяна втратою або пошкодженням багажу пасажира, може бути подана перевізникові тільки на її підставі; узгодженими та імперативними також є норми щодо подання вимог до суду, вибір місця його знаходження та ін.

Приєднання України до Афінської конвенції та інших морських міжнародних конвенцій зумовлює необхідність проведення наукового

22

дослідження питань, що стосуються процесу прийняття та реалізації уніфікованих колізійних норм морського судноплавства.

Вивченню питань, пов’язаних із міжнародною уніфікацією колізійних норм права, гармонізацією права України з міжнародним приватним правом взагалі та таких, що регулюють відносини у галузі перевезень у міжнародному морському сполученні зокрема, присвячували свої наукові праці М. Богуславський, С. Гурєєв, А. Довгерт, Г. Іванов, А. Колодкін, В. Корецький, В. Коссак, Л. Лунц, В. Луць, О. Маковський, Ю. Тихомиров, Є. Харитонов, О. Харитонова, Ю. Червоний, Р. Шишка. Дія міжнародних договорів в Україні досліджувалася у дисертаційних роботах Д. Терлецького, З. Юдіна, В. Карабань, Є. Васьковського, І. Лукашука, В. Євінтова. Питання реалізації принципів цивільного законодавства, регулювання зобов’язань за зовнішньоекономічними договорами (контрактами) розглядається Т. Боднар, В. Ротань, Н. Саніахметовою. Однак відсутні дослідницькі роботи, які присвячені вивченню проблем уніфікації колізійних норм про перевезення пасажирів та їх багажу у міжнародному приватному праві, насамперед, у міжнародному морському сполученні в Україні.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертаційне дослідження виконане відповідно до плану науково-дослідної роботи Приватного вищого навчального закладу Університету Короля Данила «Трансформація правової системи України в умовах розвитку правових систем сучасності (теоретико-правовий та історико-правовий

аспекти)» (державний реєстраційний номер 0116U002342) та «Закономірності розвитку і функціонування правової держави» (державний реєстраційний номер 0111U006673). Тема роботи відповідає Пріоритетним напрямам розвитку правової науки на 2016–2020 рр., затвердженим постановою Загальних зборів Національної академії правових наук України від 03.03.2016 р., та перспективним напрямам кандидатських і докторських дисертацій за юридичними спеціальностями, перелік яких затверджено

23

рішенням Президії Національної академії правових наук України від 18.10.2013 р.

**Мета й задачі дослідження.** *Метою*дисертаційного дослідження єрозв’язання теоретичних і практичних питань, що виникають у зв’язку з

уніфікацією колізійних норм міжнародних морських конвенцій про перевезення пасажирів та їх багажу та вироблення на цій підставі науково обґрунтованих пропозицій, спрямованих на вдосконалення відповідного законодавства України.

Згідно з визначеною метою у дослідженні сформульовані та вирішені такі *задачі*:

– встановлення етапів розвитку правового регулювання відносин у сфері перевезень у міжнародному морському сполученні;

– дослідження засад та змісту міжнародних конвенцій перевезення морем, насамперед, Конвенції про перевезення пасажирів, Конвенції про перевезення багажу, Афінської конвенції та протоколів до неї;

– з’ясування методів і принципів правового вирішення колізій шляхом їх міждержавної уніфікації у сфері регулювання приватноправових відносин

1. іноземним елементом;

– встановлення сутності та змісту міжнародної уніфікації правил, що регулюють перевезення в міжнародному морському сполученні на основі аналізу міжнародних конвенцій та протоколів;

– визначення основних термінів міжнародного перевезення морем та їх трансформації, які забезпечують ефективність застосування норм як національного, так і міжнародного права;

– дослідження умов міжнародних концепцій і договорів щодо місця реєстрації і національності морського торговельного судна, оформлення договору перевезення морем;

– встановлення юридичного складу «зобов’язання-відповідальності» в обставинах несохранного перевезення багажу пасажира у міжнародному морському сполученні;

24

– з’ясування форм та особливостей реалізації Афінської конвенції в обставинах несохранного перевезення багажу пасажирів.

*Об’єкт дослідження –* процес уніфікації колізійних нормміжнародних морських конвенцій, що регулюють приватноправові відносини

1. іноземним елементом та виникають у галузі перевезень у міжнародному морському сполученні.

*Предмет дослідження –* реалізація уніфікованих колізійних нормміжнародних морських конвенцій про перевезення пасажирів та їх багажу *–*

Конвенції про пасажирів 1961 року, Конвенції про багаж 1967 року, Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року.

**Методи дослідження**.Відповідно до поставлених мети і задачосновою методології дослідження стали загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ. У ході дослідження використано такі методи: *історико-правовий* *–* дозволив простежити еволюцію розвитку та становлення міжнародного морського права, правового регулювання відповідних перевезень пасажирів та багажу (підрозділ 1.1); *діалектичний* *–* сприяв дослідженню приватноправових відносин у галузі міжнародного морського перевезення з іноземним елементом, а також з’ясуванню форм та особливостей реалізації положень Афінської конвенції в обставинах

несохранного перевезення багажу пасажирів (підрозділи 2.1, 3.4); *компаративістський* –використовувався для порівняльно-правового аналізууніфікованих колізійних норм міжнародних конвенцій перевезення морем пасажирів та їх багажу, визначення їх ефективності для міжнародного перевезення (підрозділ 1.2); *системно-структурний* – забезпечив розгляд умов міжнародних конвенцій та договорів з визначення питань національності судна (прапор), його реєстрації, місця знаходження суду для подачі позовних заяв, оформлення договору перевезення морем (підрозділи 3.2, 3.4); *метод абстрагування* *–* дозволив відійти від другорядних ознак міжнародної уніфікації правил, що регулюють

25

перевезення в міжнародному морському сполученні, які хоч і мають значення для їх реалізації, однак не є визначальними, та зосередити увагу на їх основних ознаках (підрозділ 2.2); *метод аналогії* – сприяв співставленню конвенційних договірних умов міжнародного перевезення морем та цивільного законодавства України; відповідальності за завдання шкоди (підрозділ 3.3); *формально-догматичний* *–* застосовувався при тлумаченні правових категорій, в результаті чого розроблено, поглиблено та уточнено понятійний апарат з досліджуваного питання (підрозділ 3.1). Окрім того, у дисертаційній роботі використано також інші спеціальні методи наукового пізнання.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Дисертація є першимкомплексним монографічним дослідженням з проблем, що виникають у галузі реалізації уніфікованих колізійних норм про перевезення пасажирів та їх багажу в міжнародному приватному праві та пов’язаних з цим актуальних теоретичних і практичних питань. У межах цього дослідження отримані результати, які передбачаються як такі, що є новими науковими положеннями, рішеннями, пропозиціями та надані здобувачем особисто.

*Вперше* у вітчизняній науці міжнародного приватного права одержано:

– наукове положення про прийнятність та доцільність спеціальної правової регламентації суспільних відносин, що стосуються реалізації уніфікованих колізійних норм у міжнародному морському сполученні,

основними способами якої є: узгодження колізійних норм державами-учасницями міжнародних морських конвенцій; інкорпорація таких норм у національне право держав-учасниць; рекомендація створення типового закону для застосування законодавцями різних держав;

– наукове положення, що основними безпосередніми формами та у формі правозастосовної реалізації уніфікованих колізійних норм у міжнародному приватному праві є: 1) їх дотримання державами-учасницями; 2) виконання конвенційних договірних зобов’язань щодо перевезення пасажирів та багажу;

1. відшкодування шкоди, завданої перевізником під час перевезення

26

пасажирів та їх багажу; 4) звернення до суду у разі не вирішення питання про відшкодування завданої шкоди у міжнародному морському сполученні під час перевезення;

– запропоновано авторські дефініції понять (судно, морське комерційне перевезення, морське торговельне судно), які містяться у тексті міжнародних морських конвенцій, однак не визначені, що ускладнює їх необхідне для тлумачення змісту розуміння;

– наукові положення про виникнення «зобов’язання-відповідальності»

перевізника у разі перевезення морем багажу пасажирів та завдання шкоди каютному та іншому (не каютному) багажу; встановлення як особливості такого зобов’язання заборони державам, які беруть участь у договорах перевезення та уніфікують норми про відповідальність, змінювати їх у своєму законодавстві; неусувність таких норм, тобто заборону пред’являти вимоги про відповідальність, передбачені міжнародними конвенціями, та інші правові підстави в обхід цих конвенцій;

– науково обґрунтований висновок про наявність суттєвих (з огляду юридичного змісту) помилок в офіційно оприлюдненому перекладі Афінської конвенції, які пов’язані з перекладом на державну мову безпосередньо тексту міжнародної конвенції, викладеного російською мовою, що унеможливлює юридично грамотну реалізацію його положень як

1. формах безпосередньої, так і правозастосовної реалізації;

– визнано за необхідне залучення юристів-фахівців у галузі міжнародного приватного права (міжнародного приватного морського права)

до розробки автентичних текстів міжнародних договорів, згода на обов’язковість яких буде надаватися Верховною Радою України, а також до правозастосовного процесу;

*дістали подальшого розвитку:*

– теоретичне положення про такі характерні риси міждержавної договірної уніфікації, як її поділ на універсальну (передбачає приєднання до міжнародної конвенції чи договору будь-якої держави) та регіональну

27

(локальну) – застосовується до обмеженої кількості держав, які знаходяться в одному географічному районі, та такі види міждержавної уніфікації: пряма, непряма, змішана;

– теоретичне положення щодо періодизації міжнародного морського права та відповідно до нього становлення та розвиток перевезення морем пасажирів та їх багажу із врахуванням етапів звичаєвого морського права,

зародження національного морського права, розробки кодифікаційних актів, роль у розвитку сучасного морського права міжнародних організацій;

– теоретичні положення, що стосуються змісту та засад Конвенції про пасажирів 1961 року, Конвенції про багаж 1967 року, Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року;

– теоретичні положення про необхідність розвитку такої форми правозастосовної діяльності, як роз’яснення юридичного змісту понять,

принципів та уніфікованих норм міжнародних морських конвенцій про перевезення пасажирів та їх багажу, виходячи з сучасної доктрини міжнародного приватного права в Україні з метою оптимізації реалізації у безпосередніх формах як громадянами України, так і юридичними особами, які здійснюють функції перевізника («фактичного перевізника») за договорами перевезення;

*удосконалено:*

– наукове положення про особливість уніфікованих колізійних норм міжнародного морського права, які є частиною уніфікованого міжнародного договору і регулюють відносини між його учасниками щодо умов договірних зобов’язань та водночас діють у системі національного права, маючи певну відокремленість та самостійність;

– наукове положення про визначення юридичними умовами виникнення

«зобов’язання-відповідальності» в обставинах несохранного перевезення багажу пасажирів у морському сполученні – умови «події спричинення шкоди» під час перевезення, умови про письмове повідомлення, умови про строки позовної давності;

28

– наукове положення про те, що ефективність реалізації уніфікації колізійних норм міжнародних конвенцій про перевезення морем пасажирів та їх багажу досягається у разі комплексного застосовування колізійного методу правового регулювання з методами матеріально-правовим,

імперативності норм, автономії волі; кожен із наведених інструментів міжнародного приватного права розширює можливості регулювання відносин з іноземним елементом відповідно до специфіки свого виявлення.

На підставі проведеного дослідження розроблено низку пропозицій щодо вдосконалення реалізації в Україні міжнародних конвенцій перевезення морем пасажирів та їх багажу. Зокрема, пропонується:

1. включити до ст. 15 «Поняття судна» Кодексу торговельного мореплавства України визначення поняття «морське торговельне судно», а до ст. 128 «Організація морських перевезень вантажів» визначення поняття

«міжнародне морське перевезення»;

1. включити до ст. 49 «Право, що застосовується до зобов’язань про відшкодування шкоди» Закону України «Про міжнародне приватне право»

положення про «Права та обов’язки за зобов’язаннями, що виникають під час міжнародного морського перевезення пасажирів та їх багажу»;

* включити до ст. 306 Господарського кодексу України визначення поняття «комерційне перевезення».

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у можливостівикористання розроблених пропозицій та висновків у: *науково-дослідній* *сфері* –під час проведення подальших наукових досліджень у галузіміжнародного приватного права щодо уніфікації колізійних норм у міжнародному морському сполученні; *законотворчій діяльності* – у процесі вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері міжнародного приватного права при розробці проектів і прийнятті законів України, які стосуються приєднання до міжнародних конвенцій, згода на обов’язковість яких буде надаватися Верховною Радою України; *правозастосовній діяльності* – під час укладення договорів перевезення пасажирів та їх багажу у міжнародному

29

морському сполученні, при розгляді справ про завдання шкоди, що виникають із таких договірних відносин, а також для підвищення рівня ефективності діяльності судових органів у таких судових процесах; *навчально-методичній роботі* –при викладанні навчальної дисципліни«Міжнародне приватне право» та спеціального навчального курсу «Міжнародне морське приватне право»; при розробці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і практикумів.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та висновки,якімістяться в роботі, обговорювались на засіданнях кафедри цивільного права і процесу Приватного вищого навчального закладу Університету Короля Данила, де було виконано дисертацію, а також оприлюднені на таких наукових та науково-практичних конференціях: Ювілейній звітній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу "Правове життя сучасної України" (м. Одеса, 2007 р.); Міжнародній науково-практичній конференції "Актуальні проблеми національного законодавства" (м. Кропивницький, 2019 р.); ІІ Міжнародній науковій конференції "HUMAN AS A WHOLENESS: philosophical, psychological, medical and legal polylogue" (м. Одеса, 2019 р.); Міжнародній науково-практичній конференції "Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети" (м. Одеса, 2019 р.); Міжнародній науково-практичній конференції "Політика в боротьбі із злочинністю" (м. Івано-Франківськ, 2018 р.).

**Публікації.** Основні положення та висновки дисертації оприлюднено

* 14 наукових публікаціях, з яких 8 статей – у наукових фахових виданнях України, 1 стаття – у науковому періодичному виданні іноземної держави, а також 5 тез доповідей на наукових та науково-практичних конференціях.

**Структура дисертації.** Робота складається зі вступу,трьох розділів,щомістять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (303

найменування на 27 сторінках) та додатків (на 2 сторінках). Загальний обсяг дисертації становить 244 сторінки, з них основного тексту – 192 сторінки.

**ВИСНОВКИ**

1. дисертації здійснено теоретичне узагальнення та вирішення наукової проблеми, що виникає у сфері уніфікації колізійних норм міжнародних морських конвенцій про перевезення пасажирів та їх багажу в міжнародному морському сполученні, а також сформульовано висновки та пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства України.

1.1. Автором запропоновано розробку етапів міжнародного морського права визначити із врахуванням його правової основи – звичаєвого права, розробки національного морського права, кодифікації міжнародного морського права, сучасного періоду розвитку міжнародного морського права.

З’ясовано, що першим етапом міжнародного морського права, його зародження є період Стародавнього Світу. Другим етапом визначено видання національних морських законів суверенними державами, що призвело до неоднакових норм морського торговельного права. З середини XVII ст. приймається значна кількість кодифікованих національних збірок, що свідчить про третій етап розвитку міжнародного морського права. Четвертий етап у вказаній галузі, сучасний, розпочинається з діяльності міжурядових національних асоціацій, які створюються у різних державах з метою об’єднання окремих інститутів морського права та які за своєю суттю носять міжнародний характер, зокрема, це: Міжнародний морський комітет, Юридичний комітет ІМО, Комітет з морських перевезень ЮНКТАД.

1.2. Встановлено врегулювання Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів і їх багажу 1974 року та Протоколами до неї таких питань: визначення дефініції – міжнародне перевезення, договір перевезення, перевізник, замінюючий перевізник та інші; встановлення відповідальності перевізника за порушення договірних зобов’язань, в тому числі межі його відповідальності у разі смерті пасажира або заподіяння шкоди його здоров’ю

210

та у разі втрати або пошкодження багажу; визначення вини і недбалості перевізника, його службовців або агентів та ін.

З’ясовано, що більшість уніфікованих норм Афінської конвенції є імперативними, це: вимоги про відшкодування шкоди, спричиненої смертю пасажира, заподіянням йому тілесного ушкодження або втратою чи пошкодженням його багажу, строк позовної давності, підсудність (вибір місця знаходження суду за умови, що він знаходиться в державі, яка є стороною цієї Конвенції); недійсність умов договору перевезення та ін.

2.1. Досліджено, що міжнародні відносини з іноземним елементом регулюються декількома методами, основними є колізійний метод, метод матеріально-правового регулювання, метод імперативності норм, метод автономії волі. Зміст колізійного методу полягає у визначенні того, право якої держави повинно застосовуватися до регулювання певних суспільних відносин; він здійснюється у двох формах: національно-правовій та міжнародно-правовій. Визначено більшу, на відмінну від колізійного, ефективність матеріально-правового методу: уніфікація матеріально-правових норм забезпечує одноманітність регулювання національними законодавствами суспільних відносин. Встановлено, що імперативний метод застосовується до правовідношення незалежно від того, яке право повинно їх регулювати; імперативні норми є неусувними та незмінними. Метод автономії волі встановлює можливість держав-учасників правовідносин самостійно здійснювати вибір права, однак він не застосовується при відсутності у правовідносинах іноземного елементу.

2.2. Визначено важливість міждержавної уніфікації для усунення можливих ускладнень між державами щодо правового регулювання певної сфери морського сполучення, створення у праві різних держав одноманітних за змістом норм для регламентації торгового мореплавання.

Запропоновано класифікацію міждержавних договірних уніфікацій здійснювати за: суб’єктами на універсальні, регіональні, двосторонні; за сферою уніфікації на морські, торговельні, економічні, транспортні та ін.; за

211

змістом на прямі, непрямі, змішані; в залежності від цілей – тотальні та часткові. Тотальною є уніфікація, за якою держави зобов’язані чітко дотримуватися тих приписів, які встановлені у документі, частковою уніфікацією є та, за якою держави дотримуються лише чітко визначених умов або правил.

3.1. Обґрунтовано доцільність використовувати у науковому обігу такі визначення основних понять міжнародного перевезення:

«міжнародне морське перевезення – перевезення, яке здійснюється відповідно до укладеного договору між двома або декількома портами, до яких заходить морське судно та які знаходяться в різних державах»;

«судно – засіб пересування по воді – водний транспортний засіб (засіб водного транспорту) – всі види плавучих засобів, що дають можливість використовувати для транспортних цілей просторовий ресурс – поверхню вод Світового океану»;

«торговельне судно – транспортне судно для перевезення вантажу, що не є військовим і використовується в цілях торговельного мореплавства»;

«морське торговельне судно – це плавучий засіб, призначений для використання або використовується в цілях торговельного мореплавства за межами внутрішніх вод прибережної держави та який ідентифікується національністю (прапором судна), реєстрацією на території держави, підтверджувальними судновими документами».

Автор пропонує включити: 1) до ст. 15 «Поняття судна» Кодексу торговельного мореплавства України п. 6 з визначенням поняття «морське торговельне судно», а до ст. 128 «Організація морських перевезень вантажів» п. 1 з визначенням поняття «міжнародне морське перевезення»; 2) до ст. 49 «Право, що застосовується до зобов’язань про відшкодування шкоди» Закону України «Про міжнародне приватне право» п. 5 «Права та обов’язки за зобов’язаннями, що виникають під час міжнародного морського перевезення пасажирів та їх багажу» такого змісту: «Права та обов’язки за зобов’язаннями, що виникають внаслідок завдання шкоди за зобов’язаннями,

212

що виникають під час міжнародного морського перевезення пасажирів та їх багажу, визначаються відповідно до правових норм Афінської конвенції, згода на обов’язковість якої надана Верховною Радою України».

3.2. Встановлено, що міжнародні конвенції та договори містять юридично обов’язкові умови, дотримання та виконання яких сприяють їх реалізації. Так, Афінська конвенція включає такі імперативні правила щодо міжнародного перевезення: визначення державою місця реєстрації судна на своїй території, комерційне перевезення, перевезення «публічною владою», перевезення за договором між перевізником та пасажиром.

З’ясовано, що в міжнародних конвенціях встановлені основні засади морських перевезень, однак є певні упущення, а саме: в них не міститься ніяких вимог щодо виду, форми договору, його реквізитів, процедури прийняття багажу за договором перевезення та видачі пасажиру багажу; не включена спеціальна норма про місце відправлення або місце призначення морського судна.

1. зв’язку з тим, що діюче законодавство України не визначає зміст поняття, охоплюваного терміном «комерційне» перевезення, автор вважає за можливе запропонувати таке визначення комерційного перевезення – «... це вид господарської комерційної діяльності (підприємництва), який здійснюється з метою досягнення економічних і соціальних результатів і отримання прибутку суб’єктами господарювання (підприємцями)» та включити його до п. 1 ст. 306 ГК України.

3.3. Встановлено, що в усіх випадках порушення договірних зобов’язань та завдання деліктів виникають «зобов’язання-відповідальність», які є різновидом цивільних правовідносин, що зумовлюється пов’язаністю юридичної відповідальності з обов’язком після правопорушення та існує в охоронному правовідношенні.

Дослідження правових положень Афінської конвенції дозволило констатувати такі встановлені нею основні елементи складу правопорушення: його об’єкт (багаж: каютний та інший), об’єктивну сторону

213

(завдану шкоду пасажиру та його багажу), суб’єктивну сторону (вину перевізника та межі його відповідальності).

3.4. Встановлено, що реалізація правових положень Афінської конвенції має особливість як щодо її форми, так і щодо самого процесу застосування права. Реалізація Афінської конвенції здійснюється шляхом: 1) дотримання державами-учасницями уніфікованих правових норм; 2) виконання договірних зобов'язань з перевезення пасажирів та багажу; 3) відшкодування шкоди, завданої під час перевезення пасажирів та багажу; 4) у разі не вирішення питання про відшкодування завданої шкоди під час перевезення, передбачено звернення до суду. Особливість реалізації Афінської конвенції полягає у чітко визначених місцях знаходження суду, який повинен розглядати такі справи.