

УДК 347.795.3:341.225.5]:341.981

**О. О. ХАРЧУК**

*Олександр Олександрович Харчук, кандидат  
юридичних наук, доцент Київського університету  
права НАН України.*

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДСУДНОСТІ В МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Україна має зовнішньоекономічні зв'язки із десятками країн світу. Ці зв'язки передбачають експортно-імпортні перевезення вантажів, більшість з яких забезпечується морським транспортом. Транспортні морські відносини міжнародного характеру регулюються міжнародним приватним морським правом – однією із складових загальної системи міжнародного приватного права. Саме тому міжнародне морське право, з одного боку, має всі ті риси, що притаманні міжнародному приватному праву загалом, а з іншого – характеризується своїми, застосовуваними і прийнятними тільки тут, правилами, нормами і особливостями.

Проблема підсудності спорів у зв'язку з морським перевезенням вантажів має важливе значення в міжнародному морському приватному праві. Спори про підсудність – це особлива категорія спорів, які виникають у зв'язку з морським перевезенням вантажів і зачіпають комплекс правових питань, одним з яких є саме питання підсудності. Остання характеризується сукупністю тих справ, які належить реалізувати в конкретному суді.

Питання міжнародних морських перевезень аналізуються в роботах Г. Г. Іванова, С. О. Кузнецова, Л. І. Пашковської, А. Л. Маковського, О. М. Шемякіна та ін.

Мета статті полягає у дослідженні правового регулювання питання підсудності і критеріїв її визначення шляхом порівняння правових положень міжнародних конвенцій, що регулюють питання міждержавних морських перевезень.

У справах, що порушуються у зв'язку з перевезенням вантажів, береться до уваги те, чи це перевезення здійснювалося в межах однієї держави, чи в межах двох і більше держав. Нас цікавить підсудність міжнародна, тобто коли при перевезенні вантажів у договорі беруть участь особи різної національної приналежності. Саме спори між сторонами перевезень стають предметом розв'язання судовими органами різних держав. Тобто, поряд із конфліктом про встановлення родової і територіальної підсудності виникає конфлікт ще й про міжнародну підсудність, отже, про компетентність розгляду конкретного спору судом певної держави.

Міжнародна підсудність спорів встановлюється відповідно до норм національного законодавства країни суду. Ось тут часто і виникає складність, оскільки одна зі сторін, звертаючись із позовом до суду держави іншої сторони, може зустрітися з невідомими їй нормами процесуального права, які нерідко можуть навіть суперечити її інтересам. Тому на практиці позиція у виборі підсудності у більшості випадків визначається тим, який результат позивач хоче одержати від розгляду справи. Той результат, який може задовольнити позивача, досягається не лише шляхом звернення до суду своєї країни. Так, часом краще, щоб спір розглядав іноземний суд, особливо якщо ту чи іншу сторону влаштовує практика розв'язання ним подібних справ. Тут враховується право, яке застосовує суд, а також можливість більш сприятливого для позивача застосування положень окремих міжнародних угод.

При визначенні підсудності спору позивач має також враховувати такий фактор, як визнання і виконання судового рішення. Наприклад, якщо попередньо відомо, що судові рішення, прийняте судом певної країни, не буде з якихось причин визнане судом країни, на території якої його належить виконувати, то це може змусити позивача утриматися від подання позову до такого суду відповідної країни.

У випадках коли національне законодавство не має спеціальних норм, які б регулювали міжнародну підсудність, то ця підсудність встановлюється за правилами визначення територіальної підсудності<sup>1</sup>.

Загальний принцип визначення підсудності спорів у більшості країн знайшов відображення у формулі «actor forum rei sequitur», згідно з якою позивач звертається до суду за місцем знаходження відповідача.

Природно, що відповідачем у спорах, що виникають у зв'язку з договором морського перевезення вантажів, може бути лише його учасник. Проте існують випадки, коли до суду може бути залучена як відповідач інша особа, а в окремих випадках навіть – саме судно. Усе це значною мірою розширює перелік судових

органів, до підсудності яких може бути віднесена справа. Так, законодавство більшості країн світу не допускає висунення позовів безпосередньо до судна, оскільки відповідачами у цивільному судочинстві можуть бути лише фізичні або юридичні особи. Проте у Великобританії, США та деяких інших країнах, правова система яких склалася під впливом англійської юриспруденції, допускається висунення так званих позовів *in rem*. Вони спрямовані проти будь-якої особи, яка може бути власником предмета, що формально залучається як відповідач. Отже, відповідачами у спорах можуть бути і судна. Крім того, є випадки, які свідчать про спроби визначити підсудність справи щодо відповідача, який не є учасником договору перевезення. Це трапляється тоді, коли позови про збитки, заподіяні вантажу під час перевезення, висувалися до агентів перевізника або до перевізника і його агента одночасно.

Залежно від правил встановлення підсудності, прийнятих у різних країнах, позови по спорах у зв'язку з морськими перевезеннями можуть висуватися в суді країни-відповідача за місцем domicilium або місцем його перебування.

У багатьох країнах, якщо у відповідача в країні суду є domicilium, міжнародна підсудність визначається за domicilium, а не за ознакою місця перебування відповідача.

Domicilium і місце перебування відповідача – два критерії, на основі яких визначається міжнародна підсудність спорів у зв'язку з морськими перевезеннями. Проте законодавство багатьох країн знає й інші критерії. Серед них місце перебування майна відповідача, місце накладення арешту на майно, а також місце укладення або виконання договору перевезення.

Більшість держав допускає подання позовів у суди за місцем перебування майна лише в тому разі, коли міжнародна підсудність відповідного національного суду не може бути встановлена на підставі domicilium або місця перебування відповідача.

При встановленні міжнародної підсудності за місцем накладення арешту слід враховувати правомірність такого арешту<sup>2</sup>. Так, зокрема, багато держав відмовляються визнавати законність арешту їм належних суден. Крім того, правомірність такого арешту не визнає часом і судова практика окремих країн, принципово заперечуючи імунітет державних морських суден.

При визначенні підсудності за місцем накладення арешту на майно відповідача слід також враховувати, що в багатьох двосторонніх міжнародних угодах передбачається взаємна відмова від арешту суден, у тому числі – по спорах у зв'язку з перевезенням пасажирів і вантажу.

На підставі ще одного критерію – місця реєстрації судна – теж може бути встановлена міжнародна підсудність спорів у зв'язку з морськими перевезеннями.

Критерії визначення міжнародної підсудності спорів у зв'язку з морськими перевезеннями – особливі критерії, вони не збігаються з іншими критеріями визначення підсудності в інших видах спорів, наприклад, спорів про зіткнення суден.

Після визначення міжнародної підсудності, тобто встановлення країни, в якій має бути вирішений спір, необхідно ще виявити конкретний суд, компетентний розглядати таку справу як за ознакою роду справ (родова підсудність), так і відповідно до судових округів, що закріплені за судами (територіальна підсудність).

У різних країнах спори, порушені у зв'язку з договорами морських перевезень, відносяться до компетенції різних судових органів. В одних державах ці спори – предмет розв'язання тільки одного якогось суду, в інших – право розглядати морські справи належить кільком судам.

Ратифікація Україною міжнародних конвенцій дає змогу вирішувати всі спори, які виникають, згідно з їхніми положеннями. Хоча, безперечно, це не завжди просто.

Міжнародні конвенції, розраховані на універсальне охоплення держав, мають також і норми про підсудність. Деякі з таких конвенцій регулюють відносини, що виникають при перевезенні вантажів. Так, наприклад, Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил про цивільну юрисдикцію у справах про зіткнення суден, підписана в Брюсселі 1952 року, передбачила право сторін (ст. 2) передавати спори на розгляд суду, обраного за їх взаємною згодою, навіть за умови, що юрисдикція цього суду не збігатиметься із зазначеною у ст. 1 цієї Конвенції.

Подібне вирішення питання впливає і з Конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем, прийнятій на Брюссельській дипломатичній конференції 1952 року. Проте угоди про підсудність, що суперечать правилам, встановленим Конвенцією, вважаються недійсними, як і зазначено в ст. 9.

Пізніше в Брюсселі (1967 р.) була прийнята Конвенція про уніфікацію деяких правил перевезення морем багажу пасажирів, в якій п 2 ст. 13 передбачає, що застереження про юрисдикцію, яка встановлює підсудність спорів судам, не перерахованим у п. 1 ст. 13, вважається недійсним. Отже, правило, викладене в п. 2 ст. 13 Брюссельської конвенції 1967 року, за своїм змістом збігається з правилом ст. 9 Брюссельської Конвенції 1957 року. Разом із тим, Брюссельська Конвенція 1967 року допускає у п. 3 ст. 13 для випадків укладення договорів після того, як сталася аварія, що завдала шкоди, встановлення підсудності спорів будь-яким судам, а не лише зазначеними у п. 1 ст. 13.

Правила визначення підсудності спорів своєрідно сформульовані Міжнародною Конвенцією про перевезення морем пасажирів і їх багажу, прийнятою в Афінах у 1974 році. Відповідно до ст. 17 цієї Конвенції позови за вибором позивача можуть бути пред'явлені:

- а) у суді постійного місця перебування або місцезнаходження головної контори відповідача;
- б) у суді місця відправлення або місця призначення згідно з договором перевезення;
- в) у суді держави domicilium або постійного місця проживання позивача, якщо відповідач має свою контору в цій самій державі і підпадає під її юрисдикцію;

г) у суді держави місця укладання договору, якщо відповідач має свою контору в цій державі і підпадає під її юрисдикцію.

Проте будь-який із зазначених у конвенції судів має бути судом держави – учасника цієї конвенції<sup>3</sup>.

Афінська Конвенція 1974 року допускає укладення пророгаційних договорів лише після того, як стала аварія, що й була причиною збитків<sup>4</sup>.

Порівняння правил про допустимість укладення пророгаційних договорів за Брюссельською Конвенцією 1967 року показує, що перша Конвенція визнає можливість укладення договорів про підсудність як з уже виниклих питань, так і з тих, що можуть виникнути в майбутньому. Друга Конвенція виходить із визнання дійсними лише ті договори про підсудність, які укладені у зв'язку з уже виниклими спорами.

Право сторін укладати договори про підсудність передбачено також статтею 2 Конвенції щодо компетентності судів, які вказані в договорі купівлі-продажу нерухомого майна, підписаної в Гаазі 1958 року.

Як відомо, ні Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти 1924 року, ні протокол до неї, підписаний 23 лютого 1968 року, не містять спеціальних норм, які б регулювали застереження про підсудність.

Незадоволеність учасниками договору морського перевезення вантажів окремими критеріями визначення місця розгляду спорів, розходження у практиці визнання істинності коносаментних застережень про юрисдикцію, а також дедалі зростаючі вимоги вантажовласників щодо усунення диктату перевізників у сфері визначення підсудності – усе це змусило відповідні міжнародні організації почати вивчати проблеми підсудності у зв'язку з морськими перевезеннями. Ця проблема була предметом розгляду разом з іншими питаннями вдосконалення міжнародно-правового регулювання перевезень вантажів. А починаючи з 1969 р. почала працювати Робоча група з міжнародного морського законодавства при Комітеті з судноплавства Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Робоча група з міжнародного законодавства в галузі морських перевезень Комісії ООН з права міжнародної торгівлі<sup>5</sup>. Тридцятого березня 1978 р. у Гамбурзі було прийнято нову конвенція – Конвенцію ООН про морське перевезення вантажів, яка набула чинності в листопаді 1992 року.

Порівняння критеріїв визначення підсудності, передбачених Бернською, Варшавською, Женевською 1956 року<sup>6</sup> конвенціями, з критеріями, передбаченими проектом Конвенції про морське перевезення вантажів, розробленими Робочою групою ЮНСІТРАЛу, свідчить про те, що остання зробила значний крок уперед на шляху задоволення вимог вантажовласників. Наприклад, у Бернській Конвенції всі критерії визначення підсудності практично пов'язані з місцем перебування перевізника.

23 вересня 2009 р. було підписано Конвенцію ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів. Мета конвенції полягає в створенні уніфікованого правового режиму перевезення вантажів. Ця конвенція повинна, після набуття нею чинності (через рік після здачі останньої ратифікаційної грамоти двадцятью державою) замінити всі попередні міжнародно-правові документи.

У Женевській 1956 р. і Варшавській Конвенціях гарантується можливість подання позовів до суду за місцем одержання вантажів. На відміну від зазначених конвенцій, норми про підсудність спорів у Конвенції з морського перевезення вантажів допускають розгляд справ за місцем не тільки порту вивантаження і порту завантаження, але також і порту, в якому могло бути арештоване судно відповідача. В інтересах вантажовласників була вирішена ще одна проблема – право сторін визначати підсудність шляхом укладання пророгаційних договорів. Внесення до конвенції норми, яка допускає укладення пророгаційних договорів, пов'язане з питанням про окреслення судових органів, до компетенції яких сторони мають право віднести розгляд спорів. В окремих конвенціях, як було сказано вище, ці судові органи обмежені лише тими, які перелічені в певних статтях (наприклад, Брюссельської Конвенції 1957 і 1967 рр.). За іншими конвенціями, сторони, укладаючи пророгаційні угоди, можуть бути вільнішими і виходити за межі зазначених у статтях судів (наприклад, Брюссельська конвенція 1952 р.): Конвенція про морське перевезення вантажів не зв'язує сторони, що уклали пророгаційний договір, певними визначеними судами. Сторони мають право узгоджувати підсудність спорів.

Таким чином, підсудність, що визначається відповідно до одних договорів, може не збігатися з підсудністю, встановленою на основі інших критеріїв. І це природно, оскільки для такого складного питання, як підсудність, ще не знайдено єдиного правильного шляху вирішення. Проте шукати його необхідно, як необхідно також змінювати і модифікувати окремі положення, пристосовуючи їх до реалій сьогодення. Саме повноцінна участь держав у міжнародному договірному процесі дасть змогу країнам уніфікувати та привести правове регулювання галузі у відповідність до вимог часу.

<sup>1</sup> Під територіальною підсудністю розуміють розмежування компетенцій судів однієї і тієї самої системи юстиції, судові повноваження яких поширюються на різні території – округи або райони держави. – Див.: Хейфец Б. С. Подсудность споров, связанных с морской перевозкой грузов. – М., 1976. – 112 с. – С. 13.

<sup>2</sup> Кузнецов С. О. Морське приватне право : навч. посіб. / С. О. Кузнецов, Л. І. Пашковська. – Одеса : Фенікс, 2012. – 236 с. – (Серія «Морське право»). – С. 209–219; Паліюк В. П., Брильов О. О. Особливості морського арешту морського судна (вантажу) // Адвокат. – 2001. – № 1–2. – С. 8.

<sup>3</sup> Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу від 13 грудня 1974 р., ст. 17. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_094](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_094)

<sup>4</sup> Там само.

<sup>5</sup> Детал. про це: Бургучев Г. Об унификации правовых норм, регулирующих международную торговлю // Внешняя торговля. – 1973. – № 12. – С. 32–38.

<sup>6</sup> Йдеться про конвенції, що регулюють перевезення вантажів різним транспортом: Конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписану в Варшаві 1929 р.; Конвенцію щодо договору міжнародного перевезення вантажів по дорогах, підписану в Женеві 1956 р.; Конвенцію про перевезення вантажів залізницями, підписану в Берні 1890 р.

#### Резюме

##### **Харчук О. О. Правове регулювання підсудності в міжнародних морських перевезеннях.**

Автором розглянуто проблему підсудності у міжнародному морському перевезенні вантажів і важливість укладення договору морського перевезення. Визначено сторони в спорах, що виникають у зв'язку з договором морського перевезення. Проаналізовано також види і умови договірної і позадоговірної відповідальності. Виписано можливості використання договірними сторонами своїх прав для відстоювання інтересів у суді. Показано відмінності в реалізації підсудності, що виникають під час морських перевезень вантажів.

**Ключові слова:** міжнародне морське право, морські перевезення, договір морського перевезення, торгове мореплавання, підсудність, судовий спір.

#### Резюме

##### **Харчук А. А. Правовое регулирование подсудности в международных морских перевозках.**

Автором рассмотрена проблема подсудности в международной морской перевозке грузов и важность заключения договора морской перевозки. Определены стороны в спорах, возникающих в связи с договором морской перевозки. Проанализированы также виды и условия договорной и внедоговорной ответственности. Рассмотрены возможности использования договаривающимися сторонами своих прав для защиты интересов в суде. Показано различия в реализации подсудности, возникающих во время морской перевозки грузов.

**Ключевые слова:** международное морское право, морские перевозки, договор морской перевозки, торговое мореплавание, подсудность, судебный спор.

#### Summary

##### **Kharchuk O. Legal regulation of the jurisdiction in international maritime traffic.**

The author conducted a study on the problem of responsibility for international maritime transport of goods and the importance of concluding the contract of carriage. In the article defined sides in disputes which are emerging from the contract of carriage by sea. Also analyzed the types and terms of contractual and non-contractual liability and written out the possibilities for contracting parties to defend their rights in courts. Differences in the laws of countries aimed on the settlement of the disputes that arise during the maritime transport of goods are considered also.

**Key words:** international law of the sea, maritime transport, contract of carriage, merchant shipping, jurisdiction, litigation.

*Отримано 8.10.2014*

УДК 341.215.2

### **С. О. КОВАЛЕНКО**

*Сергій Олександрович Коваленко, здобувач  
Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

## **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МІЖНАРОДНИХ НЕУРЯДОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ**

Динамічність сучасного міжнародного життя потребує від суб'єктів міжнародного права максимальної оперативності, яку вони не завжди можуть забезпечити, особливо у питаннях підтримання міжнародного миру та безпеки, подолання стихійних лих, епідемій тощо. У зв'язку із тим вони змушені залучати третіх осіб, серед яких особливе місце займають міжнародні неурядові організації. Їх роль у міжнародних відносинах з часів Ліги Націй<sup>1</sup> лише зростає<sup>2</sup>.

Зазначимо, що в доктрині міжнародного права недостатньо уваги приділяється питанню міжнародної відповідальності міжнародних неурядових організацій. Дослідженням цих питань у міжнародному праві займалися такі іноземні вчені, як: І. Россі, А. Рейні, К. Ноурот, С. О. Подшибякін, А. Ібрагім, Д. Лі та інші. В українській науці міжнародного права це питання залишається недослідженим.

Доцільно наголосити на специфіці правової природи міжнародних неурядових організацій, що відповідним чином відображається і на характері їх відповідальності. На думку С. Черновіца, міжнародні неурядові організації засновані в результаті кооперації між індивідами<sup>3</sup>. Подібна думка висловлюється й іншими теоретиками (наприклад, А. К. Ліндблом<sup>4</sup>, П. Віллеттс<sup>5</sup> та ін.). З резолюцій ЕКОСОП E/RES/288 В (X) від