

## МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 346.7

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**А.М. ДОЛГОПОЛОВ, кандидат юридичних наук, доцент,  
А.І. ХОМЕНКО, студентка 4-го курсу факультету інженерії  
агробіосистем,  
Національний університет біоресурсів  
і природокористування України<sup>1</sup>**

*У статті визначаються і використовуються питання правового регулювання міжнародних морських перевезень, визначено основні міжнародно-правові акти, розглянуто окремі положення, а також порядок регулювання міжнародних морських перевезень в законодавстві України.*

***Міжнародне правове регулювання, морські перевезення, конвенції, відкрите море, морський транспорт [1].***

Обсяг перевезень морськими шляхами рік у рік зростає. Це обумовлюється не лише дешевизною морських перевезень порівняно з іншими видами транспортування, а й географічною зручністю країн, які беруть участь у морських перевезеннях. Для разових перевезень використовуються судна орендовані (фрахтовані); судна, які використовуються на визначений період, строк (тайм-чартер); судна, які на підставі угод між державами використовуються систематично на певних географічних напрямках, за раніше встановленим графіком.

Важливе значення для регулювання морських перевезень має міжнародне морське право [2] як система правових норм і принципів, що регулюють відносини, які виникають у процесі використання Світового океану для торговельного і військового мореплавства, риболовецького і морського промислу, добування біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. В основі таких відносин лежить принцип свободи відкритого моря, відповідно до якого всі держави і народи мають рівні права на користування Світовим океаном.

Джерелами міжнародного морського права є Статут ООН, Женевські конвенції 1958 р. (Про територіальне море і зону, яка прилягає до нього; Про відкрите море; Про континентальний шельф; Про рибальство і охорону живих ресурсів), Брюссельська конвенція 1910 р.,

Лондонська конвенція 1954 р. (з поправками 1962, 1969, 1972, 1973 рр.), Конвенція охорони людського життя на морі 1960 р. Особливе значення має Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка була підписана 159 державами. Вона охоплює питання, пов'язані з мореплавством і пере-льотами, розвідкою і розробленням ресурсів, рибальством і судноплавством та ін. Конвенція визнає морські зони, правила проведення морських кордонів, права, обов'язки та відповідальність держав, механізм урегулювання спорів тощо.

**Метою цієї статті** є дослідження правового регулювання міжнародних морських перевезень, а також з'ясування питань, пов'язаних із визначенням, по-перше, режиму торговельних суден у відкритому морі та в територіальних водах і, по-друге, режиму торговельних суден у міжнародних протоках і каналах, а також у портах.

Відповідно до ст. 1 Конвенції з цього питання (Женева, 1958 р.) під «відкритим морем» слід розуміти всі частини моря, які не входять як до територіальних, так і до внутрішніх вод якої-небудь держави і якими можуть користуватися різні держави [3].

«Відкрите море» вільне для доступу всіх держав, і жодна з них не має права претендувати на підпорядкування якої-небудь його частини своєму суверенітету. Усі держави користуються у ньому свободою судноплавства, рибальства, прокладання підводних кабелів і трубопроводів, а також свободою польотів.

Перебуваючи у «відкритому морі», судна повинні плавати під прапором лише однієї держави (крім випадків, передбачених у міжнародних договорах), підкоряються юрисдикції тієї держави, під прапором якої вони перебувають. Не дозволяється під час плавання або стоянки при заході в порт міняти свій прапор (крім випадків переходу права власності на судно або зміни реєстрації). Судно має свою приписку у порту відповідної держави, має прапор цієї держави і підпорядковується у відкритому морі лише її юрисдикції.

Велике значення мають питання, пов'язані з користуванням протоками (Гібралтарською, Чорноморською – Босфор і Дарданелли, Балтійською – Великий і Малий Бельт та Зунд, Магеллановою і Лаперуза) [5]. Вони мають різний міжнародно-правовий режим. Так, користування протоками Гібралтарською, Балтійською, Магеллановою і Лаперуза є вільним і безмитним. Щодо режиму Чорноморських проток, то він визначений спеціальною Конвенцією 1936 р., підписаною у Монтре. Відповідно до неї прохід через ці протоки у мирний час для всіх торговельних суден вільний, але потребує дотримання певних санітарних норм. Судна підлягають санітарному огляду з боку представників влади Туреччини. Якщо стан судна відповідає санітарним нормам, що засвідчено відповідними документами, то воно може не зупинятись у протоках і йти своїм курсом. Якщо ж ні, то має зробити зупинку для ретельного санітарного огляду, а також сплатити вартість наданих послуг.

У разі війни і за умови, що Туреччина буде нейтральною країною, зберігається принцип вільного проходу як для воюючих, так і нейтральних

країн. Якщо ж Туреччина буде воюючою країною, то вона пропускає судна лише тих країн, які не перебувають з нею у стані війни.

Відповідний міжнародно-правовий режим мають канали: Суецький, Панамський, Кільський [6]. Прохід, наприклад, через Панамський канал регулюється правилами, встановленими США, і договорами, укладеними США з іншими державами. Незважаючи на формальне право вільного проходу через цей канал (судна будь-якої держави), адміністрація каналу має право на свій розсуд за наявності певних підстав (неналежний санітарний стан, небезпечний вантаж) заборонити цей прохід. Усі торговельні судна, які проходять через Панамський канал, підлягають контролю з боку комісії, до якої входять представники митного, карантинного й імміграційного відомств. Капітан і члени команди за порушення правил користування каналом можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності.

Конкретним міжнародно-правовим режимом наділені й порти. Згідно з положеннями Барселонської конференції (1921 р.) флоти всіх країн вільно користуються будь-яким відкритим портом. Крім того, всі збори в портах мають здійснюватися на умовах рівності і в розумних межах [7].

На конференції Комітету комунікацій і транзиту Ліги Націй були підписані Конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів, відкритих для заходу торговельних (вантажних, пасажирських) суден у комерційних цілях. Країни-учасниці відповідно до цих документів взяли на себе зобов'язання надати вільний доступ до відкритих портів своїх та іноземних суден, а також рівні умови для їх завантаження і розвантаження, стягнення мита тощо.

У користуванні морськими портами у ряді випадків виникає гостра необхідність. Відмова у дозволі зайти у порт може надто дорого коштувати. Наприклад, 26 квітня 1993 р. сучасне вантажне судно Українського Дунайського пароплавства «Кілія», яке доставляло вантаж до Греції, біля берегів Тунісу потрапило у сильний шторм [9]. У порт його не впустили, а у відкрите море виходити було дуже небезпечно. У зв'язку з цим «Кілія» була змушена кружляти у туніській затоці, внаслідок чого зіпсувала розставлені там рибацькі сітки. Уряд Тунісу арештував судно, а державна риболовецька компанія звернулася з позовом до суду. За первинними висновками експертів прямі збитки становили 180 тис. дол. США, а побічні – 2,5 млн дол. Представники норвезької компанії «Гарт», які застрахували «Кілію», вже були згодні сплатити цю суму, але місцеві рибалки заявили, що косяк тунця був дуже великий, у зв'язку з чим побічні збитки становлять не 2,5, а 10 млн дол. До речі, вартість судна становить 9 млн дол. Судові власті Тунісу запропонували страховій компанії дати безлімітну гарантію. У зв'язку з тим, що судно тримали під арештом тривалий час, Дунайське пароплавство виплатило велику суму грошей морякам за простій і неустойку грецькій фірмі за неотриманий вчасно багаж [11].

Новизна нашого наукового дослідження полягає в дослідженні питань правового регулювання міжнародних морських перевезень з

позицій сучасного законодавства та визначення основних міжнародних правових актів.

#### Список літератури:

1. Большой энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. – М. : БСЭ, 1998. – 863 с.
2. Вельяминов Г.М. Основы международного экономического права / Г.М. Вельяминов. – М. : ТЕИС, 1994. – 109 с.
3. Дахно І.І. Антимонопольне право / І.І. Дахно. – К. : Четверта хвиля, 1998. – 352 с.
4. Дахно И. И. Патентно-лицензионная работа / И.И. Дахно. – К. : Блиц-информ, 1996. – 256 с.
5. Дахно И.И. Патентоведение / И.И. Дахно. – Х. : Ксилон, 1997. – 313 с.
6. Действующее международное право. – М. : Изд-во Моск. независимого ин-та междунар. права, 1996. – Т. 1–3. – 832 с.
7. Додонов В.Н. Международное право: Словарь-справочник / В.Н. Додонов, В.П. Панов, О.Г. Румянцев. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 26 с.
8. Международное право : учебник / под ред. Г.Н. Тункина. – М. : Юрид. лит., 1994. – 216 с.
9. Международное частное право: Действующие нормативные акты. – М. : Изд-во ин-та междунар. права и экономики, 1997. – 623 с.
10. Международное частное право : сб. документов. – М. : Изд-во «БЕК», 1997. – 962 с.
11. Опришко В.Ф. Міжнародне економічне право / В.Ф. Опришко. – К. : Либідь, 1995. – 192 с.
12. Основы права Европейского Союза : учеб. пособ. / под ред. С.Ю. Кашкина. – М. : Белые альвы, 1997. – 123 с.
13. Панов В.П. Международное право : учеб. материалы / В.П. Панов. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 263 с.

*В статье определяются и используются вопросы правового регулирования международных морских перевозок, определены основные международно-правовые акты, рассмотрены отдельные положения, а также порядок регулирования международных морских перевозок в законодательстве Украины.*

**Международное правовое регулирование, морские перевозки, конвенции, открытое море, морской транспорт.**

*The paper defines and uses the legal regulation of international maritime transport, the basic international legal instruments are considered separate provisions, as well as procedures for regulating international maritime legislation of Ukraine.*

**International legal regulation, marine transportation, conventions, open water, maritime transport.**