

УДК 347.795.3

Г. М. Боровиков, аспірант

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ
Кафедра адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності
вул. Гагаріна, 26, Дніпро, 49000, Україна

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ СТАТУСУ СУБ'ЄКТІВ, ЩО РОЗГЛЯДАЮТЬ СПРАВИ З ПРИВОДУ РОЗГЛЯДУ СПОРІВ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Наукова стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів, нормативно-правового регулювання відносин в сфері перевезення вантажів морським транспортом в Євросоюзі і аналізуються питання колізійного регулювання правовідносин, які виникають в сфері морських перевезень. Акцентується увага, на визначенні особливостей статусу суб'єктів, що розглядають справи з приводу розгляду спорів, щодо перевезення вантажів морським транспортом між перевізниками на предмет невиконання умов договору перевезення вантажу, в сфері міжнародних відносин.

Ключові слова: нормативно-правове регулювання, міжнародна конвенція, перевезення вантажів морським транспортом, державні і недержавні суб'єкти публічної влади.

Постановка проблеми. В умовах адміністративної реформи створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи, саме у сфері перевезення вантажів морським транспортом є одним з основних резервів економічного потенціалу відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених Конституцією. Розвиток адміністрування морської транспортної системи визначає не тільки структуризацію економічного простору держави, тобто екстенсивний процес економічного росту, але й якісне вдосконалення економіки, тобто процес інтенсивного росту, відповідно функціонування транспорту стає найважливішим фактором розвитку економіки, суспільства в цілому.

В Україні регулювання відносин у сфері діяльності морського транспорту належить до пріоритетних напрямів міжнародної політики держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти адміністративної діяльності досліджуваної теми розглядали в наукових працях С. С. Алексеєва, А. Г. Биков, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський, Г. С. Гуревич, О. В. Дзера, А. С. Довгерт, Н. С. Ковалевська, В. В. Луць, О. Л. Маковський, Д. А. Медведєв, М. Р. Наапетян, Г. Д. Отнюкова, Д. І. Половинчик та ін., але глибокого аналізу щодо особливостей публічного адміністрування в сфері перевезення вантажів морським транспортом в межах діючого законодавства зроблено не було.

Метою цієї статті є виділення міжнародних суб'єктів, що розглядають справи з приводу розгляду спорів, щодо перевезення вантажів морським транспортом, в сфері міжнародних відносин.

Виклад основного матеріалу. Дослідження теоретичних аспектів, регулювання відносин в сфері перевезення вантажів морським транспортом в Євросоюзі та визначення статусу суб'єктів, що розглядають справи з приводу розгляду спорів, щодо перевезення вантажів морським транспортом між перевізниками на предмет невиконання умов договору перевезення вантажу, в сфері міжнародних відносин є важливим та актуальним дослідженням на сучасному етапі входження в євроінтеграційний процес України, як самостійної та незалежної держави.

Адміністрування на міжнародній арені регламентовано законами та іншими нормативно-правовими актами, діяльність суб'єктів в частині розгляду спорів, щодо перевезення вантажів морським транспортом між перевізниками, спрямовано на захист прав та забезпечення міжнародних норм у сфері перевезення вантажів морським транспортом, надання встановлених законами адміністративних послуг в галузі морських перевезень.

Проблематика досліджуваної теми, полягає в тому, що правовідносини в сфері перевезень морським транспортом відбуваються між органами публічної адміністрації, які реалізують державну політику у сфері адміністрування морських пасажирських і вантажних перевезень, перевізниками, які надають послуги з перевезення та власниками (розпорядниками) вантажу, що очевидно і беззаперечно є сферою правового регулювання публічної галузі національного права, адміністративного права, норми якого в даній сфері потребують належного удосконалення.

Як наслідок, статус та повноваження суб'єктів щодо розгляду спорів в даній сфері на міжнародній арені є дуже важливим аспектом, оскільки саме міжнародні органи є остаточною інстанцією, яка приймає рішення по конкретному спору. І процес розгляду та дослідження всіх фактів є надзвичайно складним і остаточним. При цьому міжнародному суб'єкту необхідно враховувати законодавство та умови коносаменту між перевізниками (а вони як правило представники різних країн, різного законодавства), а також верховенствуватися саме тими міжнародними нормами, які можна застосувати по конкретному предмету спору, для винесення законного рішення.

Хочемо звернути увагу, що адміністрування у сфері морських пасажирських і вантажних перевезень, складається з:

- державного управління, де суб'єктом виступає держава в особі відповідних структур в сфері регулювання правовідносин морського перевезення (Міністерство інфраструктури, Державна служба України з безпеки на транспорті);

- міжнародного управління, де суб'єктами є міжнародні органи.

Викладена позиція зобов'язує автора визначити основні міжнародні суб'єкти адміністрування в сфері перевезення вантажів морським транспортом.

Оскільки саме міжнародні органи, як остання інстанція здійснюють регулювання відносин в сфері перевезення вантажів морським транспортом згідно міжнародних нормативно-правових актів, знаходження одного знаменника, який безумовно може бути і прецедентом у тому числі, та безпосередньо виносять рішення, які мають найвищу юридичну цінність.

Вважаємо за доцільне виділити основних суб'єктів за сферою впливу щодо вирішення спорів в міжнародному морському просторі, щодо перевезень вантажів морським транспортом. До них ми відносимо Міжнародний арбітраж і Європейський суд.

Міжнародний арбітраж займає місце одного з органів міжнародного адміністрування, являє собою третейський суд для розв'язання спорів в сфері перевезення вантажів морським транспортом між державами, створений на основі угоди сторін, рішення якого мають для них обов'язкову силу.

Міжнародний третейський суд як один із засобів розв'язання спорів передбачений Декларацією про принципи міжнародного права, прийнятою в 1970 р., та Манільською декларацією про мирне розв'язання міжнародних спорів.

У Гаазі знаходиться і діє Постійна палата третейського суду, її адміністративна рада, що складається з міністра закордонних справ Нідерландів і дипломатичних представників країн-учасниць. У Палаті є список міжнародних арбітрів, із котрого держави вибирають собі арбітра для розгляду і вирішення справ. Національна група арбітрів складається з 4 чоловік. Ці арбітри вправі висувати кандидатів для обрання в члени Міжнародного Суду.

Міжнародному праву відомі наступні види міжнародного арбітражу (третейського розгляду): ізольований арбітраж (арбітраж *ad hoc*), що створюється в силу особливої угоди сторін, що сперечаються, для розв'язання конкретного спору, не прибігаючи до допомоги міжнародних інституцій, інституціональний (постійний) арбітраж, який здійснюється постійно діючим арбітражним органом.

Морська арбітражна комісія є самостійною постійно діючою арбітражною установою (третейським судом), що здійснює свою діяльність з вирішення спорів [3].

Морська арбітражна комісія вирішує спори, які впливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають з торговельного мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти російського та іноземного або лише російського чи тільки іноземного права.



Ключовим міжнародним органом в частині винесення рішення є Європейський суд, де розглядаються справи з приводу розгляду спорів між перевізниками на предмет невиконання умов договору перевезення вантажу в сфері міжнародних відносин.

Оскільки транспортна політика Євросоюзу спиралася на Меморандум Комісії 1973 р. про транспортну політику та Повідомлення Комісії 1976 р., то першим рішенням було прийняття Директиви Ради Мб 77/587, яка запровадила процедуру консультації у відносинах між державами-членами та третіми країнами з питань мореплавства. Метою цієї Директиви було запровадити співпрацю між державами-членами з метою вироблення спільної позиції у представленні своїх інтересів у відносинах з третіми країнами та міжнародними організаціями (наприклад, у Міжнародній морській організації) [4].

Необхідність забезпечення пріоритету прав особи в судочинстві, створення механізмів їх реалізації зумовили зростання ролі Європейського Суду з прав людини, в частині винесення остаточних рішень в спорах про міжнародні морські перевезення вантажів. Суд як незалежний та неупереджений орган, забезпечує дотримання законності й справедливості в судочинстві.

У контексті вищевизначеного та враховуючи забезпечення практичної реалізації принципів верховенства права й забезпечення кожному права на справедливий судовий розгляд справ в сфері перевезення вантажів морським транспортом, вважаємо за доцільне підняти питання щодо формування прецедентного права та ролі судового прецеденту як джерела права України, що стало б дієвим механізмом вирішення численних колізій і прогалин у законодавстві.

Оскільки під час розгляду конкретної справи міжнародному судді необхідно знати принципи, розроблені в практиці Суду, і заглибитися в аналіз ситуацій у справах, розглянутих Судом, щоб відчутти межу між виправданим і невинуватим втручанням у право особи.

Розглядаючи можливість використання судового прецеденту в Україні, варто врахувати, що в юридичній науці ведуться дискусії щодо питань: 1) чи можливе використання судового прецеденту як джерела права в українській правовій системі; 2) чи властиві сучасному українському судові разом із правозастосовними функціями також і правотворчі; 3) чи не підміняє він при цьому й не дублює законодавчі органи або робить і те й інше водночас. У зв'язку з цим нині фактично існують дві протилежні точки зору.

Безперечно, у міжнародних відносинах держава виступає як єдиний суб'єкт і несе відповідальність за діяльність усіх своїх органів. Отже, незалежність судових органів не перешкоджає суду знаходити порушення гарантованих Конвенцією прав та інших зобов'язань держави за Конвенцією. Щодо останнього положення, йдеться, зокрема, про обов'язок держави не перешкоджати заявникові в ефективному здійсненні його права на звернення до суду (ст. 34 Конвенції), а також про її обов'язок створити всі необхідні умови для ефективного здійснення судом розслідування по справі, коли постає така необхідність (ст. 38 Конвенції).

Є чимало рішень Суду, де саме дії судових органів визнавалися такими, що призводили до порушення гарантованих Конвенцією прав на справедливий судовий розгляд та інших прав. Зазначимо, зокрема, деякі з них:

- право на доступ до суду за ст. 6 (ретроактивне застосування нового терміну на касаційне оскарження в цивільних справах – «Мельник проти України», заява № 23436/03, рішення від 28.03.2006);

- право на судовий розгляд упродовж розумного строку за ст. 6 Конвенції («Єфименко проти України», заява № 55870/00, рішення від 18.07.2006 й багато інших) [6].

Висновки. Оскільки остаточний судовий розгляд щодо порушення договірних зобов'язань в сфері перевезення вантажів морським транспортом, здійснюється саме Європейським судом, тому автор хоче запропонувати практику застосування прецедентного права, що пришвидшило б розгляд справ та забезпечило захист прав учасників договірних зобов'язань в сфері відносин щодо перевезення вантажів морським транспортом.

Список літератури

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Конвенція про захист прав та основних свобод людини від 4 листопада 1950 р. Ратифікована Україною 17 липня 1997 р. (розділ II).
3. Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade).
4. Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels — CLN). Женева 1 березня 1971 р.
5. Директива Європарламенту і Ради № 1999/62 про стягнення плати з вантажного транспорту за використання деяких автодоріг (“Vignette”).
6. Директива № 98/18 щодо гармонізованих стандартів безпеки для старих і нових пасажирських суден (інкорпорація положень Конвенції SOLAS).
7. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року // Міжнародна морська організація; Конвенція, Протокол, Міжнародний документ від 25.08.1924 // Документ 995_221, чинний, поточна редакція. Режим доступу: Редакція від 21.12.1979-http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
8. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби) (Брюссель, 23 февраля 1968 года) Міжнародна морська організація; Протокол, Міжнародний документ від 23.02.1968. Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_22.
9. Інтернет ресурс. Режим доступу: <http://www.i-law.kiev.ua/tag/case-of-khvorostyanoy-and-others-v-ukraine/>.

Стаття надійшла 16.05.2017 р.

Г. Н. Боровиков, аспірант

Днепропетровский государственный университет внутренних дел
Кафедра административного права, процесса и административной деятельности
ул. Гагарина, 26, Днепр, 49000, Украина

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТАТУСА СУБЪЕКТОВ, КОТОРЫЕ РАССМАТРИВАЮТ ДЕЛА ПО ПОВОДУ СПОРОВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Резюме

Научная статья посвящена исследованию теоретических аспектов, нормативно-правового регулирования отношений в сфере перевозки грузов морским транспортом в Евросоюзе и анализируются вопросы коллизионного регулирования правоотношений, возникающих в сфере морских перевозок.

Акцентируется внимание на определении особенностей статуса субъектов, рассматривающих дела по рассмотрению споров, по перевозке грузов морским транспортом между перевозчиками на предмет невыполнения условий договора перевозки груза, в сфере международных отношений.

Ключевые слова: нормативно-правовое регулирование, международная конвенция, перевозки грузов морским транспортом, государственные и негосударственные субъекты публичной власти.

G. M. Borovikov, Postgraduate

Dnepropetrovsk State University of Internal Affairs
the Department of Administrative Law, Process and Administrative Activities
Gagarin Street, 26, Dnepr, 49000, Ukraine

DETERMINATION OF THE STATUS OF SUBJECTS WHICH CONSIDER THE CASE ON CONSIDERING DISPUTES ON THE CARRIAGE OF GOODS BY MARITIME TRANSPORT IN THE SPHERE OF INTERNATIONAL RELATIONS

Summary

The scientific article is devoted to research of theoretical aspects of normative-legal regulation of relations in the transport of goods by sea in the EU and examines issues of



conflicts of regulating relations arising in the field of maritime transport. The attention is focused on the problem determination procedures for liability and limits of liability of the carrier pursuant to international conventions which regulated matters concerning real rights to a product that is in the way the contract of affreightment.

Attention is focused on determining the features status of subjects dealing with cases concerning disputes concerning the carriage of goods by sea between carriers not subject to the conditions of the contract of carriage of goods in international relations.

Key words: normative-legal regulation, international convention, carriage of goods by sea, state and non-state actors of public authority.