

**Кирпікова Кристина Олегівна**

*Одеський національний морський університет*

**Кирпикова Кристина Олеговна**

*Одесский национальный морской университет*

**Kirpikova Kristina**

*Odessa National Maritime University*

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ  
МОРСЬКИХ ТА РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
LEGAL AND ORGANIZATIONAL FEATURES OF SEA AND RIVER  
CARRIAGES**

***Анотація.** У статті проаналізовані організаційно-правові особливості здійснення морських та річкових перевезень, проаналізовано стан морських та річкових перевезень як в українському так і в світовому просторі.*

***Ключові слова:** морські перевезення, річкові перевезення, судноплавство, морське право.*

***Аннотация.** В статье проанализированы организационно-правовые особенности осуществления морских и речных перевозок, проанализировано состояние морских и речных перевозок как в украинском так и в мировом пространстве.*

***Ключевые слова:** морские перевозки, речные перевозки, судоходство, морское право.*

**Summary.** *The article analyzes the organizational and legal features of the implementation of sea and river carriage, analyzed the state of sea and river carriage in the Ukrainian and in the global space.*

**Key words :** *sea and river carriage, shipping, maritime law*

**Постановка проблеми.** Динамічний розвиток інститутів морської транспортної операції сприймається як міра якості розвитку правових та економічних зв'язків у цілому. Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу. У міжнародних морських перевезеннях участь беруть не тільки морські держави, але й "сухопутні", які намагаються мати свій флот. Серед країн, де морські перевезення становлять суттєву статтю доходу, є, зокрема, Греція, Норвегія, Японія. Україна також прагне стати такою державою.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання організаційно-правових особливостей здійснення морських та річкових перевезень цікавило багатьох вчених та дослідників. У наш час це питання й досі є актуальним, ним, зокрема, цікавляться такі вчені, як: Балабанов О.О., Мошак Г.Г, Самойленко Е.А., Гурєєв С.А., Корбут Л.В., Казанський П.Є., Тарасова І.М., Чернявський А.Л., Баскін Ю.Я.

**Мета статті.** Основною метою даної статті є дослідження організаційно-правових особливостей здійснення морських та річкових перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** У практичному застосуванні міжнародно-правових документів, які регулюють морські перевезення, велика роль відведена міжнародним морським організаціям.

У сфері міжнародного судноплавства діє близько 500 міжнародних організацій, як міжурядових, так і неурядових, які, в свою чергу, наділені різною компетентністю та правомочністю.

Під міжнародною міжурядовою організацією зазвичай розуміють об'єднання суверенних держав на основі спільно розробленого ними договору, який визначає відповідні загально-визнаним нормам міжнародного права цілі та принципи їх взаємодії. Вона має право виносити рекомендації державам-членам, укладати від свого імені міжнародні договори, співпрацювати з іншими організаціями. Покликані сприяти розвитку міжнародного співробітництва у Світовому океані за різними напрямками (у безпеці мореплавства, економіці, навігації, метеорології, захисту морського середовища від забруднення і т.д.), ці організації у той же самий час є ареною гострої боротьби держав у політичній та економічній галузях. Серед них найбільшу роль грають міжурядові організації світового масштабу та спеціалізовані заклади ООН, покликані сприяти розвитку морської торгівлі та судноплавства. Ці організації вносять суттєвий внесок у становлення та практичну реалізацію міжнародно-правових норм безпеки мореплавства, регулювання міжнародних морських перевезень, запобігання забруднення навколишньої середовища [1, с. 252].

Міжнародні неурядові організації об'єднують не держави, а тільки їх асоціації, але разом з цим вони активно впливають на світову судноплавну політику. Основним аспектом роботи цих організацій є розробка та впровадження на практиці документів, що регламентують та обслуговують морські перевезення. Міжнародна практика регулювання морського судноплавства нараховує більш ніж 100 років. Перша Міжнародна конвенція по захисту підводних телеграфних кабелей була заключена у Парижі 14 березня 1884 року та підписана 29 країнами.

1 червня 1926 року у Парижі більш ніж 62 країни підписали Міжнародну санітарну конвенцію. У першому розділі розглядаються загальні положення, які підлягають виконанню урядами країн – учасників даної Конвенції з моменту виявлення на їх території чуми, жовтої лихоманки та інших захворювань. У другому розділі розглядаються

спеціальні постанови для Суецького каналу та сусідніх країн. Третій розділ включає в себе спеціальні постанови відносно паломництва.

Ряд правових питань розглядались на Женевській (першій) конференції ООН по морському праву 1958 року. Учасники конференції 29 квітня 1958 року схвалили дві конвенції, які мають пряме відношення до морського судноплавства: Конвенцію про відкрите море та Конвенцію про територіальне море та прилеглу зону.

Конвенція про відкрите море визначає режим відкритого моря, принцип свободи відкритого моря. Свобода відкритого моря включає в себе також свободу судноплавства. Слова « відкрите море» визначають всі частини моря, які не входять ні в територіальне море, ні во внутрішні води якої-небудь держави. Судна мають національність тої держави, під прапором якої вони можуть плавати. Для України Конвенція вступила в силу 30 квітня 1962 року [3, с. 85].

Відповідно з цими Конвенціями морський пояс, розташований вздовж берега та за межами внутрішніх морських вод, називається територіальним морем та територіальними водами. На цей морський пояс розповсюджується суверенітет прибережної держави. Зовнішній кордон територіального моря є морським кордоном прибережної держави. Суверенітет прибережної держави розповсюджується на поверхню та надра дна територіального моря та на повітряний простір над ними.

Конвенція ООН по морському праву, яка складається з 17 частин, 320 статей та 9 додатків, була прийнята 10 грудня 1982 року на Третій конференції ООН по морському праву та є єдиним міжнародно-правовим документом, регламентуючим основні питання діяльності у водах Світового океану, на морському дні та в його надрах. Крім встановленого правового режиму для різних видів діяльності держав у Світовому океані, Конвенція також регулює багато аспектів світового судноплавства. У Конвенції міститься регламентація взаємних прав та обов'язків прибережних держав

та держав, під прапором яких судна здійснюють право мирного проходу крізь територіальні води [5, с. 217].

Морське перевезення вантажів можна уявити як потік матеріальних засобів, який супроводжується відповідним інформаційним потоком – у вигляді різних документів, які оформлюються на різних етапах транспортного процесу. Від того наскільки вірно складаються, заповнюються, та використовуються транспортні документи залежить кінцевий результат перевезення - кількісний та якісний. Форми транспортних документів, як правило, визначаються тими нормативними актами (внутрішніми та міжнародними), у відповідності з якими складаються договори перевезення вантажів [6, с. 541].

У морському судноплаванні сформувалися дві організаційні форми перевезень вантажів - лінійна та трампова. Їх транспортна документація має певні відмінності.

До документів, що забезпечують перевезення, належать; розписка в отриманні вантажу, гарантійний лист; авторське свідоцтво про транспортування; підтвердження на фрахтування тоннажу; заява-вимога про відправку; фрахтовий рахунок; повідомлення про прибуття (вантаж); повідомлення про виникнення перешкод до поставки вантажу; повідомлення про виникнення перешкод у перевезенні вантажу; повідомлення про поставку; вантажний маніфест, фрахтовий маніфест; контейнерний маніфест та інші.

Коносамент (Bill of lading, B/L) - документ, що видається судновласником вантажовідправнику у засвідчення прийняття вантажу до перевезення морським шляхом. Коносамент виконує три основні функції: засвідчує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення, є товаророзпорядчим документом, свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, по якому перевізник зобов'язується доставити вантаж проти подання документів [2, с. 312].

Річкові перевезення - найдавніший вид перевезень. Річкові перевезення до цих пір зберігають важливу роль. Завдяки своїм перевагам (річковий транспорт - найдешевший після трубопровідного), річкові перевезення охоплюють близько 60- 67 % усього світового вантажообігу. Внутрішніми водними шляхами перевозять здебільшого вантажі (будівельні матеріали, вугілля, руду), які не потребують особливих швидкостей (тут позначається конкуренція з автомобільним та залізничним транспортом). До міжнародних річкових перевезень належать перевезення, які здійснюють судноплавними ріками на території двох і більше держав. В системі різнорідних термінів, які позначають спільні для двох чи більше держав прісноводні ресурси, поняття міжнародної ріки займає особливе місце. Практика міжнародних відносин у сфері річкового судноплавства свідчить про трансформацію поняття прибережної держави, продиктовану необхідністю поваги відповідних прав інших прирічкових країн. Транстериторіальність міжнародної ріки як цілісного природного об'єкта породжує необхідність обмеження територіального суверенітету прибережних держав з метою забезпечення судноплавного використання належних їм частин ріки іншими прибережними країнами. Обмеження суверенності країн вище за стоком є додатковою гарантією добросовісної поведінки цих держав щодо збереження навігаційної придатності міжнародного річкового шляху та можливості судноплавства різними ділянками ріки іноземних суден, а країн нижче за течією – запорукою безперешкодності проходу суден всією протяжністю прісноводного об'єкта з верхів'я стоку, включаючи вихід у море та плавання у зворотному напрямі. Право проходу міжнародним морським та річковим шляхом для неприбережних країн виникає у тому разі, якщо це відображено в угоді прибережних країн. У цьому випадку можливість судноплавства, рівно як і договір, що її передбачає, є результатом відповідного спільного і добровільного волевиявлення країн на основі погоджувальної природи

міжнародного права, а не наслідком самообмеження територіального суверенітету кожної з них [4, с. 92].

**Висновки.** Отже, загальна структура міжнародно-правового режиму морського та річкового судноплавства складається з ряду типових режимоутворюючих елементів. Серед них неодмінно присутні істотні та неістотні (супутні) складові: це елементи, що стосуються суб'єктів міжнародного права, а також дестинаторів міжнародних відносин – безпосередніх учасників морського та річкового судноплавства. Практика міжнародних відносин у сфері морського та річкового судноплавства спонукає до переосмислення уявлень про характер реалізації прибережними державами власного суверенітету. Морські та річкові перевезення є суттєвою складовою економічної та правової цілісності України.

### **Література**

1. Алексеев С.С. Загальна теорія права: [підручник] - М.: Проспект, 2009. – 576 с.
2. Анцелевич Г.О. Міжнародне публічне право: [підручник] – К.: Алерта, 2005. – 424 с.
3. Баскін Ю.Я. Історія міжнародного права. – М.: Междунар. отношения, 1990. – 208 с.
4. Баскін Ю.Я. Міжнародно-правовий режим річок : історія та сучасність. – М.: Изд-во «Наука», 1987. – 160 с.
5. Бірюков П.Н. Міжнародне право: [підручник] – М.: Юристь, 1999. – 416с.
6. Баймуратов М.А. Міжнародне публічне право. – Харків : Изд-во «Одиссей», 2003. – 752 с.