

УДК 341.9.019

**Є. Д. Стрельцова**

кандидат юридичних наук, доцент,  
Заслужений працівник освіти України  
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,  
кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права  
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

## РЕГІОНАЛЬНА УНІФІКАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА: ДОСВІД КРАЇН СКАНДИНАВІЇ

Статтю присвячено вивченню та аналізу питань регіональної уніфікації міжнародного приватного морського права на прикладі досвіду країн Скандинавії. На основі теоретичних положень міжнародного приватного права виявлено та проаналізовано чинники, які сприяють уніфікації, а також розглянуто правові форми та методи її здійснення.

**Ключові слова:** уніфікація міжнародного приватного права, морське приватне право, регіональна уніфікація права, взаємодія правових систем, країни Скандинавії.

**Постановка проблеми.** Необхідність уніфікації міжнародного приватного морського права на сучасному етапі міжнародних відносин зумовлена низкою об'єктивних та суб'єктивних факторів, які включають у себе, наприклад: високий рівень розвитку економіки в окремих країнах (регіонах) та, у зв'язку з цим, інтенсифікацію міжнародних економічних зв'язків; ступінь географічної близькості держав, ступінь схожості національних традицій, звичок тощо; відмінності національних законів, що регулюють морські приватні відносини різних країн, та намагання подолати або «пом'якшити» їх; невідповідність міжнародного характеру відносин з торговельного мореплавства та національного характеру норм, що регулюють такі відносини, а іноді є застарілими і такими, що не відповідають викликам сьогоденного рівня галузі, яка базується на здобутках сучасної науки та техніки, тощо. Зазначені фактори в реальності завжди взаємозв'язані, взаємодіють та є взаємозалежними. І це віддзеркалюється у процесі уніфікації права, яка здійснюється у різних формах, видах, на різних рівнях, за допомогою різних методів і т. п., що дозволяє сприймати її не тільки як процес узгодження правових норм, а й як процес вибудовування спільних правових концепцій, юридичних методів тощо.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідження проблемних питань уніфікації як однієї з форм правової інтеграції, особливо в сьогоденних умовах економічної та правової глобалізації, все більше привертають до себе увагу науковців. Науковий інтерес становлять теоретичні аспекти уніфікації права в міжнародному приватному праві, пов'язані з визначенням: місця цього феномену в правовій дійсності взагалі та в системі правових інструментів інтеграції зокрема; сутності та поняття уніфікації;

співвідношення уніфікації із суміжними категоріями; видів, форм, методів, цілей, завдань уніфікації взагалі та в рамках певних груп правовідносин. Досліджуються ці проблеми в працях видатних вітчизняних та зарубіжних вчених: С. В. Бахіна, М. М. Богуславського, М. І. Бруна, А. С. Довгерта, Н. Г. Дороніної, В. П. Звекова, П. Є. Казанського, В. В. Кисіля, Л. А. Лунця, А. М. Макарова, А. Л. Маковського, І. С. Перетерського, У. Тетлі, У. Тіберга та інших. Але спеціальних досліджень уніфікації, її видів, форм, способів у сфері морського приватного права останнім часом, принаймні за часи сучасної незалежної України, не проводилося.

**Постановка завдання.** Це дослідження присвячене вивченню та аналізу уніфікації морського приватного права в окремо взятому регіоні — країнах Скандинавії, традиційно тісно пов'язаних із морем та морською індустрією, — з метою: виявлення чинників, які сприяли цьому процесові та продовжують впливати на подальшу взаємодію зазначених країн в цьому напрямку; з'ясування, в яких формах та якими методами така взаємодія здійснюється, а також ролі набутого досвіду регіональної уніфікації з точки зору еволюції процесу міжнародно-правової універсальної уніфікації та запозичення результатів такого досвіду іншими країнами світу.

**Викладення основного матеріалу.** У вітчизняній та зарубіжній доктринах немає єдиного визначення поняття уніфікації, і трактується воно по-різному: як розробка та введення у дію загальнообов'язкових одноманітних юридичних норм; як процес, що впливає на правові системи у напрямку їхнього зближення; як процес, який охоплює не тільки норми права, а й правові принципи, традиції, правові теорії, доктрини тощо [1, с. 223–224]. В науці міжнародного приватного права склалася загально визнана класифікація уніфікації за різними підставами: за предметом регулювання (уніфікація матеріально-правових, колізійних та процесуальних норм), за географією розповсюдження (універсальна та регіональна), за способом юридичного оформлення (укладення міжнародного договору, прийняття модельних законів тощо); за правовими засобами (міжнародні торговельні звичаї та узвичаєння тощо) [2, с. 133].

З урахуванням теми цієї статті вважаємо за доцільне приділити увагу саме проблемам міждержавної (універсальної, регіональної) уніфікації морського права, тобто створення в праві різних держав одноманітних за своїм змістом норм для регламентації торговельного мореплавства, як давньої та характерної риси розвитку морського права. Традиційно виділяють два основних типи міждержавної уніфікації права: а) створення в різних державах одноманітних правових норм в результаті взаємного впливу різних правових систем, без використання міжнародно-правових засобів; б) створення державами одноманітних норм з використанням для цієї мети міжнародно-правових засобів [3, с. 35–36].

Останній із зазначених типів міждержавної уніфікації морського права відноситься до спеціально організованої діяльності по створенню єдиного або одноманітного правового регулювання відповідних відносин на міжнародному рівні та з початку розвитку цього процесу вважався найбільш оптимальним засобом. Ідею створення таких спеціальних норм було

втілено в формі міжнародних договорів, які почали використовуватись з кінця XIX ст. та впродовж XX ст. З часом досвід застосування міжнародно-договірної уніфікації виявив деякі її недоліки, які проявляються, в першу чергу, через затягування досягнення поставлених перед нею цілей або іноді й недосягнення очікуваних результатів. Це пояснюється низкою чинників, серед яких: тривала бюрократична процедура розробки конвенцій; фрагментарність деяких конвенцій за їхнім характером; затягування процесу вступу конвенцій у силу через недостатню кількість держав-учасниць; складнощі у питаннях одноманітного тлумачення та застосування положень конвенцій у рамках національних правових систем. Разом з тим, як здається, не слід недооцінювати роль міжнародно-договірної уніфікації: по-перше, цей процес і досі триває (під егідою ЮНСІТРАЛ, ММК, УНІДРУА та інших організацій останніми роками розроблено та прийнято групу міжнародних уніфікаційних договорів); по-друге, ця форма уніфікації може «співпрацювати» з іншими формами та методами, набуваючи нових властивостей; по-третє, завдяки досвіду міжнародно-договірної уніфікації у науці та правотворчій діяльності на світовому рівні сталося переосмислення та формування нових уявлень стосовно способів та форм уніфікації [4, с. 621].

Відносно першого із згадуваних вище типів міждержавної уніфікації, а саме — створення в різних державах одноманітних правових норм в результаті взаємного впливу їхніх правових систем, треба зазначити, що певним успішним досвідом такої міждержавної уніфікації морського права традиційно вважають регіональну уніфікацію морського права скандинавських країн<sup>1</sup>, у яких ще з кінця XIX століття діють майже однакові морські кодекси. Міжнародна уніфікація такого типу була досягнута не за допомогою міжнародного договору, а через застосування певного міждержавного механізму взаємодії для підготовки проектів уніфікованих норм [5, с. 107].

До цього треба додати, що досягнення певної правової однакості в регулюванні відносин, що є предметом морського права, в країнах Скандинавії є цілком закономірним процесом, якому історично сприяло багато чинників. Перш за все, слід мати на увазі, що скандинавські країни — Данія, Норвегія, Швеція, Фінляндія, Ісландія — тісно зв'язані між собою: географічно; загальною історією розвитку; схожістю в укладі життя; подібністю мов; взаємодією та взаємовпливом у сферах економічного, культурного та політичного розвитку. Так, наприклад, їхнє географічне розташування зумовило перетворення морського транспортного сектора на ключовий сектор економіки переважної частини країн Скандинавії: через їхні морські порти здійснюються зовнішньоекономічні операції з багатьма країнами світу та між ними самими.

Отже поєднання зазначених чинників поступово привело до тісної співпраці цих країн у законодавчій сфері. Схожість філософських ко-

<sup>1</sup> Далі в статті будемо використовувати поняття «скандинавські країни», «країни Скандинавії», «нордичні країни» (англ. — Nordic countries; під цією назвою маються на увазі «країни Північної Європи»).

ренів, загальних правових традицій, єдність юридичного мислення та правової культури дозволяють виділити в теорії права так зване скандинавське, або нордичне право (терміни, які в юридичній літературі застосовуються як синонімічні) як певну групу (поряд з германською та слов'янською групами) в рамках романо-германської правої сім'ї [6, с. 309; 7, с. 12].

Право скандинавських країн має свої особливі інститути<sup>1</sup>, характеризується певною схожістю рис, але поряд з єдністю правових традицій спостерігаються й істотні відмінності, про що свідчать правова доктрина та судова практика, і стосується це, перш за все, таких галузей, як публічне право, податкове право, процесуальне право тощо [5, с. 105].

Проте тісна співпраця нордичних країн в законодавчій та правозастосовній сферах знаходить своє відображення у: прийнятті уніфікованих актів; підходах до розробки нових законодавчих актів; гармонізації законів; взаємодії в процесі обговорення міжнародних конвенцій; посиленнях на судові рішення інших країн нордичної групи в процесі правозастосування у судовому засіданні (як відомо, правові системи скандинавських країн традиційно відводять велику роль судовій практиці як джерелу права, що певною мірою спричинено частковим впливом права Англії) тощо [5, с. 106]. Взаємодія скандинавських країн у зазначених формах здійснюється переважно в сфері комерційного приватного права.

Практика взаємодії в правовій сфері в Скандинавії зародилась у другій половині XIX століття, коли був прийнятий перший спільний для всіх її країн Закон про векселі 1880 р. Розглядаючи цей період взаємовідносин між скандинавськими державами з точки зору їхньої інтеграції в сфері комерційного права, включаючи морське право, слід відмітити, що у кінці XIX — на початку XX століття обставини склалися таким чином, що кількість міжнародних конвенцій була обмеженою, законодавство та правова доктрина Швеції та Данії були зорієнтовані на право Німеччини і формувалися під впливом її законодавства та доктрини. Однак прагнення до створення кодифікованого цивільного законодавства (єдиного цивільного кодексу для всіх країн скандинавської групи або індивідуального — для кожної з них) в той час не увінчалися успіхом, але досягти певної уніфікації в галузі цивільного права все ж вдалось за рахунок загального Закону про купівлю-продаж товарів, прийнятого у Швеції в 1905 р. Пізніше, протягом першої третини XX ст. і до початку другої світової війни, спостерігалось зростання рівня взаємодії та тісного співробітництва між нордичними країнами: поступово було розроблено та прийнято низку загальних законів (про контракти, про комерційних агентів, про прості векселі тощо), які були представлені в кожній із країн майже ідентичним змістом [8].

Після закінчення війни правова інтеграція скандинавських країн знову зросла, аж до приєднання Данії до ЄС. З цього часу право ЄС поступово впливає на право Данії та інших країн, які стали членами ЄС пізніше, і,

<sup>1</sup> Наприклад, у цих країнах було започатковано інститут омбудсмена.

таким чином, в загальному плані — і на право Скандинавії<sup>1</sup>. Разом з тим, так званий «скандинавський дух» і досі зберігається та проявляється в координації зусиль і співпраці для досягнення спільних рішень щодо проблем трансформації міжнародних конвенцій в національне право, відносно питань законодавства ЄС, а також сфер, про які в цій статті було згадано раніше [9, с. 30].

Вищевикладене дозволяє сформулювати загальні уявлення про витоки правової інтеграції скандинавських країн в сфері комерційного права та підійти безпосередньо до предмету нашого дослідження — уніфікації морського права в «скандинавському регіоні» — і ще раз наголосити, що структура та характер господарських зв'язків між країнами Скандинавії, певний історичний досвід багато в чому зумовили міждержавне співробітництво у створенні правових норм, що одноманітно регулюють відносини торговельного мореплавства як всередині кожної з країн, так і між ними, а також загальні підходи у доктрині та судовій діяльності до окремих проблем морського права.

Перш за все, треба зазначити, що основним джерелом морського приватного права в скандинавських країнах є морський кодекс. У зв'язку з цим законодавчим актом вважаємо за доречне згадати про загальносвітові витоки уніфікації міждержавного морського права, котрі фахівці одноголосно пов'язують з періодом активного застосування морських кодексів у середньовічній Європі, норми яких поступово набували обов'язкового характеру, багато в чому сприяли уніфікації норм морського права того часу в силу їхньої відповідності потребам міжнародного морського співтовариства [10, с. 39–41].

Широко відомим є факт, що ще принципи стародавніх норм морського права, наприклад, Родоського морського кодексу (III–II ст. до нашої ери), який діяв у районі Середземного моря, визнавалися греками та римлянами, і з урахуванням певних етапів та періодів суспільного розвитку були поступово модифіковані для потреб регулювання тих чи інших відносин торговельного мореплавства протягом декількох століть. Розвиток торговельних відносин у Західній Європі сприяв створенню нових морських кодексів, таких як: кодекс візантійського права Базиліка (VII ст.); звід законів італійського міста Амальфі (X ст.); кодекс під назвою «Олеронські свитки» (XII ст.), який діяв в районі узбережжя Атлантичного океану; в XIV ст. в районі Середземномор'я діяв збірник всіх місцевих морських законів та звичаїв *Consolato del Mare*. Морську торгівлю Ганзейського союзу торгових міст у районі Балтійського моря регулював морський кодекс 1505 р. під назвою «Закони Вісбі», або «Морські закони острова Готланд»,

---

<sup>1</sup> Швеція та Фінляндія приєдналися до ЄС у 1995 р. Норвегія та Ісландія досі не є країнами ЄС, проте тісно зв'язані з ним через членство у Європейському економічному просторі, таким чином маючи доступ до внутрішнього ринку ЄС та частково підпадаючи під сферу дії біля 20 % законодавства ЄС. Як приклад впливу права ЄС та, таким чином, реалізації окремих цілей правової уніфікації можна привести Закон Норвегії від 5 квітня 2013 р. про внесення змін до морського кодексу Норвегії, яким були імplementовані положення Директиви 2009/20/ЄС про страхування судновласників за морськими позовами.

який сформувався під впливом «Олеронських свитків». Іншим збірником, який діяв в цьому регіоні, був кодекс Ганзи XVII ст.<sup>1</sup>

Саме під впливом середньовічних морських кодексів та збірників законів Вісбі, статутів ганзейського міста Любека сформувався перший Морський кодекс Швеції 1667 р. До цього переліку слід також додати Морський кодекс Данії, який був прийнятий у 1561 р. Положення цих документів регулювали в основному відносини з морських перевезень вантажу (чартер-партії).

У кінці XIX ст. Данія, Норвегія і Швеція ініціювали спільну підготовку нового морського законодавства, в результаті чого з'явилися морські кодекси майже з однаковим змістом або єдиними підходами до регулювання відповідних відносин: шведський морський кодекс 1891 р., датський — 1892 р., норвезький — 1893 р., ісландський — 1914 р., фінський — 1873 р. (у 1939 р. був прийнятий новий кодекс, який взяв за основу положення та принципи кодексів решти нордичних країн). Кодифікація морського права була здійснена переважно під впливом німецького права: норми кодексів були змодельовані за прикладом Німецького комерційного кодексу 1861 р. і були спрямовані на регулювання, в основному, сфери торговельного мореплавства [9, с. 32].

В умовах тісної взаємодії з кінця XIX ст. спільні зусилля скандинавських країн сконцентрувалися у процесі підготовчої роботи в рамках Міжнародного морського комітету над створенням перших міжнародних конвенцій, наприклад, Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про коносаменти (Гаазькі Правила) у 1924 р., а з моменту її прийняття — у процесі трансформації конвенції у внутрішнє національне законодавство цих країн: Данії — у 1937 р., Швеції — у 1938 р., Норвегії — у 1938 р. та Фінляндії — у 1939 р. Співпраця скандинавських країн в аналогічному напрямку продовжувалась і відносно подальшої міжнародної уніфікації правових норм про арешт морських суден, обмеження відповідальності судновласників, морські іпотеки та застави тощо, а також — модернізації положень чинних конвенцій і розробки на їхній основі нових міжнародних актів (наприклад, у сфері морських перевезень вантажів: модифікації Гаазьких Правил 1924 р. у Правила Гаага-Вісбі у 1968 р.; прийняття Гамбурзьких (1978 р.) та Роттердамських Правил (2008 р.) [9, с. 34].

Активна співпраця скандинавських країн у процесі підготовчої роботи над міжнародними актами в сфері торговельного мореплавства призвела до створення нових спільних морських кодексів (за 100-річною традицією взаємодії в цьому питанні), які вступили у дію 1 жовтня 1994 р. в кожній країні цієї групи майже з ідентичним змістом та структурою<sup>2</sup> [11]. За великим рахунком, зміст основних положень попередніх кодексів не за-

<sup>1</sup> Історичний огляд розвитку морського права стародавніх часів та періоду Середньовіччя докладно представлений у фундаментальній праці англійського вченого Джеймса Реді у 1841 р., оригінал когтрої зберігається у Британській бібліотеці, але є у доступі в електронному вигляді. Див.: Reddie J. An Historical View of the Law of Maritime Commerce.

<sup>2</sup> Ісландія, хоча і відноситься до групи нордичних країн, але в процесах інтеграції морського права участі не бере.

знав кардинальних змін, і вони в їхньому сучасному вигляді зберегли свій суто «нордичний» підхід, який віддзеркалюється, наприклад, у ст. 13:2 Морського кодексу Швеції: «Положення цього розділу застосовуються до внутрішніх морських перевезень у Швеції та перевезень між Швецією, Данією, Фінляндією та Норвегією. До договорів внутрішнього перевезення вантажів у Данії, Фінляндії, Норвегії застосовується право тієї з країн, в межах якої перевезення виконується» [12].

Прийняття нових кодексів було викликано прагненням до створення модернізованого правового регулятора, у першу чергу, відносно морського перевезення вантажів, який б відповідав сучасному рівню високотехнологічного судноплавства та викликам глобальної економічної інтеграції. Отже розділи 13 (перевезення генеральних вантажів) та 14 (фрахтування суден) всіх скандинавських морських кодексів були істотно перероблені з урахуванням положень міжнародних конвенцій, до яких скандинавські країни приєдналися. З метою модернізації були використані частково положення Гамбурзьких Правил, сучасніших за Правила Гаага-Вісбі, при тому, що саме до останніх нордичні країни приєдналися, тобто регулювання цих відносин має, умовно кажучи, гібридний характер, що викликає з боку критиків певні зауваження у тому аспекті, що тим самими порушується істинна ідея міжнародно-правової універсальної уніфікації [13, с. 371].

Окрім співпраці на законодавчому рівні, взаємодія скандинавських країн у сфері морського права здійснюється й на інших рівнях та за допомогою інших методів уніфікації, зокрема так званої ненормативної уніфікації, яка проявляється на рівні міжнародних комерційних контрактів<sup>1</sup>. Уявляється, що це питання вимагає деяких попередніх пояснень. Почати слід з констатації того факту, що недостатній рівень ефективності міжнародно-договірної уніфікації, про яку у статті йшлося раніше, призвів до зростання значення саморегулювання сторонами міжнародних комерційних контрактів своїх відносин, тобто самостійного створення юридичного простору на основі приписів складеного ними контракту. Ця тенденція в зарубіжній доктрині йменується «контрактуалізацією», про що згадує Н. Г. Вілкова. Іншим важливим явищем, на її погляд, є «стандартизація або нормалізація міжнародних комерційних контрактів», тобто вироблення стандартизованих типових правил (контрактів, проформ, умов) професіональними асоціаціями, міжнародними урядовими та неурядовими організаціями, а також учасниками відповідних контрактів [2, с. 228–230]. Отже такі контракти, сконструйовані на основі запропонованих моделей поведінки, шляхом постійного та тривалого застосування набувають, умовно кажучи, властивостей універсального регулятора глобалізованого ринку. Якщо існування такого методу ненормативної уніфікації, який Н. Г. Вілковою запропоновано йменувати «приватноправовим», у вітчизняній та зарубіжній науці не викликає спорів, то стосовно його правової природи спостерігається певна дискусія, яка є зумовленою різними поглядами на поняття

<sup>1</sup> Щодо визначення та видів ненормативної уніфікації див., наприклад: Бахин С. В. Суб-право (международные своды унифицированного контрактного права). — СПб. : Юридический центр, 2002. — 311 с.

права та полягає у наступному: чи вважати увесь «арсенал» приватноправової уніфікації, або «м'яке право», як це йменується у зарубіжній доктрині, основним регулятором відповідних відносин, тобто таким, що має зобов'язуючий характер, чи визнавати його юридичну силу лише за згодою їхніх учасників? Переважна більшість вітчизняних вчених, чиїх поглядів ми дотримуємось, вважає, що застосування типових (стандартних) контрактів залежить тільки від згоди сторін відповідного контракту<sup>1</sup>.

Попри ненормативний характер «приватноправової» уніфікації її роль у забезпеченні певної єдності права, взаємопроникнення, взаємовпливу різних правових систем не менш значуща, ніж роль міжнародно-договірної уніфікації. У галузі міжнародного морського приватного права це підтверджується усталеною практикою успішного використання цілої низки типових контрактів та проформ для регулювання відносин, що виникають у різних сферах торговельного мореплавства (перевезення вантажів, фрахтування, суднобудування, судновий менеджмент тощо). Основна частка таких документів має міжнародно-правове походження, проте деякі з них мають скандинавські «корені» завдяки BIMCO (англ. — Baltic and International Maritime Council), Балтійській та міжнародній морській раді — неурядовій організації, заснованій у 1905 р. у Копенгагені, яка займається питаннями морської судноплавної політики, уніфікації транспортних документів і наданням інформації членам стосовно різних аспектів міжнародної морської торгівлі.

Протягом історії свого існування ця організація розробила сотні проформ та типових умов рейсових чартер-партій («SCANCON CP»), коносаментів («CONLINEBILL», «COMBICONBILL»), тайм-чартерів («WINDTIME»), бербоут-чартерів («BARECON»), контрактів про контейнерні перевезення вантажів («SERVICECON») тощо, які широко застосовуються як у країнах Скандинавії, так і у світовій практиці<sup>2</sup>.

У галузі суднобудування, яке залишається невід'ємною складовою частиною індустрії Данії, Фінляндії та Норвегії: розроблений скандинавський типовий контракт AWES, положення якого беруть за основу суднобудівельні верфі Західної Європи; погоджений норвезькою асоціацією судновласників та суднобудівельною асоціацією «Суднобудівельний контракт Норвегії» тощо. Кожна з країн Скандинавії має власний варіант таких контрактів, але за змістом вони схожі. Розроблені відповідні типові умови контрактів продажу суден (норвезького походження), контракти з експедиторської діяльності (за назвою «Загальні умови нордичної асоціації експедиторів») та ін. Цікавою вважається висловлена канадським вченим У. Тетлі точка зору щодо можливостей використання, так би мовити, «допоміжних» методів міждержавної уніфікації морського приватного права

<sup>1</sup> Щодо даної дискусії див.: Бахин С. В. Зазн. твір. — С. 196–225; Лунц Л. А. Курс международного частного права [Текст] : в 3 т. — М. : Спарк, 2002. — 1007 с.; Gabriel H. D. The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: the Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague Conference // Brook J. INT'L L. — 2009. — Vol. 34:3. — P. 655–672.

<sup>2</sup> Див.: інформацію про діяльність BIMCO та зразки проформ морських контрактів на офіційному сайті: [www.bimco.org](http://www.bimco.org).



за рахунок міжнародної співпраці національних судів [14, с. 792]. У цьому сенсі влучним є посилання на усталену практику Скандинавії, відповідно до якої рішення судів всіх скандинавських країн по справах з морського права з 1900 р. оприлюднюються через періодичне видання «Nordiske dome i sjofartsanliggender» («Північні судові рішення з морських справ»), на які посилаються судді цих країн незалежно від того, судом якої з країн рішення було винесене, таким чином формуючи єдині підходи до тлумачення та застосування правових норм<sup>1</sup>. Цю усталену практику також можна розглядати як важливий інструмент регіональної уніфікації, оскільки міжнародні конвенції та інший міжнародний інструментарій мають тлумачитись одноставно в тих країнах, де застосовуються, тому вивчення та аналіз іноземних судових рішень є бажаним, а, мабуть, і обов'язковим фактором досягнення уніфікацією своїх цілей та задач.

В межах розгляду питання про регіональну уніфікацію морського права в країнах Скандинавії не можна обійти увагою такий важливий факт, як об'єднання зусиль в сфері освіти та науки, яке здійснюється через цілу систему заходів. В цілях зміцнення співробітництва скандинавських країн в галузі морського права у 1963 р. було засновано Скандинавський інститут морського права (далі — СІМП) в складі університету Осло. Заснування спеціального навчального підрозділу сприяло подальшому розвитку національного морського права скандинавських країн, його інтеграції у право ЄС, а також створенню нових, тісно зв'язаних з морським правом, галузей права, наприклад, нафтогазового права. Формування цих нових галузей було зумовлено розвитком норвезької індустрії з видобутку нафти та газу у морі, тобто поєднанням двох індустрій. Власне, цим фактом можна пояснити і схожість притаманних їм механізмів правового регулювання певних відносин: з будівництва суден та будівництва платформ, фрахтування суден та фрахтування платформ тощо. СІМП на систематичній основі об'єднує фахівців в галузі морського та комерційного права за рахунок проведення конференцій та семінарів за участю практикуючих юристів (суддів, адвокатів тощо), викладачів університетів та науковців і т. д. Просуванню науки та освіти в галузі морського права сприяє й тісна та плідна співпраця СІМП з іншими подібними утвореннями Скандинавії (Центром транспортного права в Гетеборзі, Стокгольмським інститутом морського та транспортного права Аксел Аксон Джонсона, Центром морського права в Фінляндії тощо<sup>2</sup>).

**Висновки.** Підводячи підсумок, слід зазначити, що розвиток та формування морського права країн Скандинавії, зумовлений впливом майже однакових історичних чинників, схожих факторів економічного, політичного, соціального та культурного характеру, виявився сприятливим для вироблення в відповідних країнах багато в чому загальних механізмів правового регулювання відносин, переважно в галузі торговельного мореплавства. Як відомо, саме цій галузі властивий міжнародний характер, чим зумовлений постійний пошук шляхів вироблення одноманітних правил

<sup>1</sup> Див.: інформацію на сайті: [www.bibliotek.dk](http://www.bibliotek.dk).

<sup>2</sup> Інформація з сайту: [www.en.wikipedia.org](http://www.en.wikipedia.org).

для регулювання відносин з морекористування або досягнення найвищого рівня взаємодії національних правових систем з цього питання. Отже, вважається цілком закономірним процес міждержавного співробітництва скандинавських країн у створенні спільних правових норм, що одноманітно регулюють відносини торговельного мореплавства як всередині кожної з країн, так і між ними. Водночас, окрім спільного законодавчого досвіду створення одностайних правових норм морського права, співпраця скандинавських країн здійснюється у різних формах та на різних рівнях: через координацію зусиль їхніх офіційних органів та організацій, які включають в себе суди, асоціації та об'єднання практикуючих юристів, а також представників ділових кіл, наукові установи та вищі навчальні заклади тощо, в результаті чого вибудовується ціла система способів та прийомів уніфікації, котра сприяє взаємодії та зближенню різних національних правових систем, принаймні на регіональному рівні.

### **Список літератури**

1. Марченко М. Н. Сравнительное правоведение [Текст] : учебник / М. Н. Марченко. — Изд. второе, перераб. и доп. — М. : Проспект, 2015. — 784 с.
2. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте [Текст] / Н. Г. Вилкова. — М. : Статут, 2002. — 511 с.
3. Иванов Г. Г. Международное частное морское право [Текст] / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. — Л. : Судостроение, 1984. — 280 с.
4. Bonell M. Unification of Law by Non-Legislative Means: the UNIDROIT Draft Principles for International Commercial Contracts [Text] / M. J. Bonell // The American Journal of Comparative Law. — 1992. — Vol. 40. No. 3, Summer. — P. 617–633.
5. Gorton L. Nordic Law in the Early 21 Century — Maritime Law [Electronic resource] / L. Gorton. — Access mode: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/50-6.pdf> — Title from the screen.
6. Чиркин В. Е. Сравнительное правоведение [Текст] : учебник для магистратуры / В. Е. Чиркин. — М. : Междунар. отношения, 2012. — 336 с.
7. Луць Л. А. Типологізація сучасних правових систем світу: Відкрита лекція [Текст] / Л. А. Луць. — Київ ; Сімферополь : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Логос, 2007. — 298 с.
8. Скакун О. Ф. Теорія держави і права [Електронний ресурс] : підручник / О. Ф. Скакун. — Режим доступу: [www.ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/687/239](http://www.ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/687/239) — Назва з екрана.
9. Wiedenbach L. The Carrier's Liability for Deck Cargo: a Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation [Text] / L. Wiedenbach. — Berlin : Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015. — 178 p.
10. Коломбос Д. Международное морское право [Текст] / Д. Коломбос ; пер. с англ. под ред. А. К. Жудро, М. И. Лазарева. — М. : Прогресс, 1975. — 782 с.
11. Nordic Maritime Codes 1994 [Electronic resource]. — Access mode: <http://www.neptunjuridica.com> — Title from the screen.
12. The Swedish Maritime Code 1994 [Electronic resource]. — Access mode: <http://www.marina-civil.com> — Title from the screen.
13. Myburgh P. Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea? [Text] / P. Myburgh // Victoria University of Wellington Law Review. — 2000. — No. 31. — P. 355–382.
14. Tetley W. Uniformity of International Private Maritime Law — The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions — How to Adopt an International Convention [Text] / W. Tetley // Tulane Maritime Law Journal. — 2000. — Vol. 24, No. 2. — Pp. 775–856.

*Стаття надійшла до редакції 10.11.2015*

**Е. Д. Стрельцова**

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,  
кафедра общеправовых дисциплин и международного права  
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

## **РЕГИОНАЛЬНАЯ УНИФИКАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО МОРСКОГО ПРАВА: ОПЫТ СТРАН СКАНДИНАВИИ**

### **Резюме**

Статья посвящена изучению и анализу вопросов региональной унификации международного частного морского права на примере опыта стран Скандинавии. С учетом теоретических положений международного частного права выявлены объективные и субъективные факторы, которые способствуют развитию такой формы межгосударственной унификации. Автор приходит к выводу, что эффективность скандинавской региональной унификации достигается за счет применения целой системы способов и форм, которые включают в себя как создание единообразных законодательных норм, так и иные ненормативные методы правовой унификации. Все это вместе взятое способствует достижению целей унификации: взаимодействию и сближению различных национальных правовых систем, по крайней мере, на региональном уровне.

**Ключевые слова:** унификация международного частного права, морское частное право, региональная унификация права, взаимодействие правовых систем, страны Скандинавии.

**E. J. Streltsova**

Odessa I. I. Mechnikov National University,  
The Department of General Law Disciplines and International Law  
Frantsuzskiy boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

## **REGIONAL UNIFICATION OF INTERNATIONAL PRIVATE MARITIME LAW: AN EXPERIENCE OF THE SCANDINAVIAN COUNTRIES**

### **Summary**

The article is devoted to the study and analysis of issues of regional unification of private international maritime law based on the experience of the Scandinavian countries. Given the theoretical provisions of private international law there revealed the objective and subjective factors contributing to the development of this form of interstate unification. The author argues that the effectiveness of the Scandinavian regional unification is achieved through the use of a whole system of techniques and forms, which facilitate the convergence of different national legal systems, at least at the regional level.

**Key words:** unification of private international law, private maritime law, regional unification of the law, interaction of legal systems, the countries of Scandinavia.