

**Міністерство внутрішніх справ України
Національний університет внутрішніх справ**

УДК 347.463+347.795.3

Стрельцова Євдокія Джонівна

**Договір морського перевезення вантажу
(порівняльний аспект)**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне
приватне право

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Одеса - 2002

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі загальноправових дисциплін та міжнародного права економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І.І.Мечникова.

Науковий керівник

- кандидат юридичних наук, доцент **Шишка Роман Богданович**, професор кафедри цивільно-правових

дисциплін Національного університету внутрішніх справ

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор, академік Академії правових наук України **Луць Володимир Васильович**, завідувач кафедри цивільного права і процесу Прикарпатського державного університету імені Василя Стефаника;

кандидат юридичних наук, **Домашенко Михайло Васильович**, Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого

Провідна установа

Львівський національний університет імені Івана Франка (кафедра цивільного права)

Захист відбудеться “ 20 ” квітня 2002 року о 13 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К.64.700.03 при Національному університеті внутрішніх справ за адресою: 61080, м. Харків, проспект 50-річчя СРСР, 27.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету внутрішніх справ за адресою: 61080, м. Харків, проспект 50-річчя СРСР, 27.

Автореферат розісланий “ 20 ” березня 2002 р.

Вчений секретар

Спеціалізованої вченої ради

Кириченко В.Є.

Актуальність теми дисертаційного дослідження обумовлена необхідністю теоретичного аналізу сучасного правового механізму надання послуг перевезення вантажів морським транспортом, стимулювання засадами цивільного права зростання загальних обсягів морських перевезень вантажів. Особливо важливо змодельювати умови для відновлення торговельного флоту України та правового регулювання морських перевезень вантажу в контексті світової практики та реального стану морської справи. Послуги торговельного флоту з перевезення пасажирів і вантажу надаються виключно на договірній основі і регулюються особливим субінститутом перевезення – договором морського перевезення.

Україна, як морська держава, має 8 портів, потужну суднобудівельну й ремонтну інфраструктуру. Ринкові перетворення та проведена в їх руслі приватизація на морському транспорті в Україні породили нові категорії власників та суб'єктів підприємницької діяльності на транспорті, з'явилась конкуренція, змінилися морська інфраструктура і законодавство і закономірно - спрямування й характер договорів на перевезення морським транспортом.

Особливо суттєві зміни відбулися в цивільному законодавстві, яке багато в чому гармонізовано із кращими досягненнями світової цивілістики. Україна стала учасницею цілого ряду конвенцій та інших договорів з морського права, що не могло не позначитися на регулюванні морських перевезень вантажу.

Але прорахунки в організації діяльності торговельного флоту, недосконалі окремі напрямки законодавства, нездатність швидкого перерієнтування договірної практики на ринкові засади, ігнорування особливостей міжнародного приватного права приводять до того, що держава багато в чому втрачає свої позиції.

З моменту прийняття нового Кодексу торговельного мореплавства (далі КТМ України) пройшло небагато часу, але стало зрозуміло, що деякі його норми не сприяють розвитку розвитку торгового флоту, регулюванню вантажопотоків. Його норми також не повною мірою відповідають нормам Цивільного кодексу України (далі ЦК України). Транспортні забор'язання, на жаль, не стали предметом спеціального дослідження науковців-юристів. Особливо це стосується морських перевезень, які досліджуються обмеженим колом спеціалістів з морського права.

На цьому тлі правове регулювання морських перевезень вантажу стало потребувати приведення його у відповідність з новим цивільним законодавством та реаліями ринкової економіки. Так, Програмою діяльності Кабінету Міністрів України та “Заходами щодо забезпечення виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України” передбачено вдосконалення транспортного законодавства і прийняття низки законів щодо врегулювання транспортної інфраструктури і транспортних забор'язань.

Ступінь наукового дослідження проблеми. Стосовно сутності, створення, природи та правового регулювання договору морського перевезення вантажу у науковій, навчальній та популярній літературі порушено ряд проблем, але фундаментальних монографічних досліджень на основі новітнього законодавства немає. Раніше традиційно наукові школи розвивались у тих містах, де була портова інфраструктура і навчальні або наукові заклади відповідного профілю (наприклад, Санкт-Петербург, Владивосток, Одеса). В 60 – 70 рр. з цих питань у СРСР були захищені дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата наук, але вони суттєво застаріли. Раніше в Україні таких досліджень не проводилось. В останні роки з'явилися деякі роботи навчального характеру. (Демиденко В.В. Міжнародно-правова основа національного морського права України (теоретичні аспекти). - Одеса. АО БАХВА. 1995; Шемякін О.М., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999; Котлубай М.И., Кухарчик В.Г., Сивопляс Е.Г. Международные перевозки грузов морским транспортом. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 1999). Але в них не проаналізовані всі питання цієї проблеми. Більш інтенсивно в цьому плані працюють вчені близького та дальнього зарубіжжя. З'явилася необхідність компаративістичного (порівняльно-правового) аспекту даного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана на кафедрі загально-правових дисциплін та міжнародного права Одеського національного університету імені І.І.Мечникова відповідно до державних комплексних цільових програм “Удосконалення господарських відносин в умовах ринкової економіки (Економічно-правовий аспект)” (держ. реєстрація № 0186.0. 070869) і “Правові проблеми здійснення майнових та особистих немайнових прав в умовах ринкової економіки” (держ. реєстрація № 0186. 070867) та Комплексного плану наукових досліджень Одеського національного університету ім. І.І.Мечникова.

Об'єктом дослідження є договір морського перевезення вантажу: його генеза, природа, місце в системі транспортних зобов'язань, правове становище сторін, порядок укладення, виконання і його забезпечення, відповідальність сторін.

Предметом дослідження є чинне національне, зарубіжне та міжнародне законодавство про морські вантажні перевезення, претензійна та судова практика, наукові конструкції договірної та морського права.

Мета роботи полягає у визначенні і дослідженні правової природи договору морського перевезення вантажу, у аналізі правового становища суб'єктів та в розробці на цій базі, з урахуванням зарубіжного досвіду і вітчизняної практики, основних напрямків удосконалення законодавства та практики його застосування.

Завдання дослідження

1. Провести аналіз умов виникнення та розвитку договору морського перевезення вантажу, порівняти тенденції його регулювання в Україні із напрямками розвитку договірного права.

2. Порівняти теоретичні визначення й легальне поняття договору морського перевезення вантажу й визначити його ознаки.

3. Розкрити суттєві риси договору морського перевезення вантажу і визначити його місце серед інших транспортних зобов'язань.

4. Встановити особливості правового становища суб'єктів договору морського перевезення вантажу і з'ясувати перспективи запозичення українським законодавством виправданих світовою практикою і теорією конструкцій.

5. Здійснити комплексний аналіз чинного законодавства України про договори морського перевезення вантажу, порівняти їх із зарубіжними аналогами та сформулювати пропозиції щодо подальшого удосконалення.

6. Проаналізувати особливості укладення, виконання, припинення договору морського перевезення вантажу.

7. Розглянути особливості механізму відповідальності та практики його застосування в разі невиконання чи неналежного виконання договору морського перевезення вантажу.

Методологічна та теоретична основа дослідження. Методологічною основою проведеного дисертаційного дослідження став діалектичний метод пізнання суспільних відносин, що полягає у виявленні загальної тенденції розвитку субінституту договору морського перевезення вантажу. Історичний метод виявився в аналізі основних етапів розвитку договору морського перевезення вантажу у конкретних історико-правових умовах. Узагальнення явищ і процесів при здійсненні економічної діяльності базується на системному аналізі правових дефініцій та категорій, правозастосовної і судової практики. Порівняльно-правовий метод використовувався для з'ясування переваг і недоліків договірного механізму регулювання вантажних перевезень морським транспортом, а формально-юридичний - при аналізі змісту правових норм національного законодавства та законодавств ряду зарубіжних країн. Ретроспективний метод застосовувався при визначенні їх генезису, а перспективний - для конструювання пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства та запозичення Україною тих конструкцій договору перевезення вантажу морським транспортом, що застосовуються в розвинутих країнах й сприяють запобіганню розвалу торговельного флоту. Конкретно-соціологічний, статистичний та інші інструменти наукового аналізу дозволили розширити емпіричну базу та ввести в науковий обіг нові чи маловідомі дані.

Основні положення та висновки, що сформульовані в роботі, ґрунтуються на аналізі чинного законодавства, практики його застосування, досягнень цивільно-правової науки. Теоретичною основою для зроблених у дисертації висновків є праці українських цивілістів

Дзери О.В., Довгерта Ф.С., Кузнецової Н.С., Луця В.В., Підпригори О.А., Пушкіна О.А. т.ін.; спеціалістів в галузі морського права Демиденка В.В., Єгорова К.Ф., Іванова Г.Г., Котлубая М.І., Лімонова Е.Л., Маковського А.Л., Шемякіна А.Н.; вчених-юристів радянського періоду Агарова М.М., Басіна Ю.Г., Братуся С.М., Грибанова В.П., Гуревича Г.С., Йоффе О.С., Мусіна В.А., Тарасова М.А., Халфіної Р.О.; російських учених сучасного періоду Богданова Є.В., Брагінського М.М., Вітрянського В.В., Яковлева В.Ф. т. ін. У роботі широко використано досягнення вчених далекого зарубіжжя, зокрема Варуб, Аскарелі, Астле, Врюнетті, Карвела, А. Корбіна, Дж. Феррі, Маркела, Дж.Рамберга, В.Тетлей т.ін.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження стали нормативні акти, в тому числі зарубіжних держав, опубліковані статистичні дані, дані соціологічних опитувань. Проаналізовані реальні договори морських перевезень, деякі дані практики Морської арбітражної комісії.

Наукова новизна дослідження насамперед визначається тим, що виконана дисертаційна робота є першим в Україні комплексним дослідженням сутності та природи договору морського перевезення вантажу на тлі нового цивільного та морського законодавства. На монографічному рівні проведено всебічний теоретико-функціональний аналіз його генези, суттєвих ознак та вироблено авторське розуміння і поняття договору морського перевезення вантажу. Виходячи з цього, на захист виносяться наступні положення.

1. Регулювання морських перевезень вантажу повинно здійснюватися виключно на засадах приватного права, а їх організація та безпека повинна субсидіарно забезпечуватися нормами публічного права і регуляторними механізмами ринкової економіки.

2. Пропонується та відстоюється для подальшої аргументації у науці цивільного права необхідність виділення спеціального типу договорів – підрядноподібних.

3. Договір морського перевезення вантажу може бути визначений як угода, відповідно до якої перевізник зобов'язується перевезти вантаж, що переданий чи підлягає переданню йому відправником, у порт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити встановлену суму.

4. Обґрунтовано необхідність розмежування договору морського перевезення вантажу і договору фрахтування судна як субінституту договору оренди транспортного засобу. Розроблені пропозиції щодо внесення відповідних змін у чинне законодавство.

5. Аргументується позиція про недоцільність подальшого застосування терміну “статутні угоди” і пропонується для введення у науковий обіг термін “легалізовані угоди”.

6. Договір морського перевезення можна віднести до синалагматичного договору, в якому права та обов'язки сторін є взаємокореспондованими. Він є різновидом договорів на користь третьої особи та договорів про приєднання, а при лінійному судноплаванні – публічним.

7. Пропонується в процесі прийняття нормативних актів акцентувати увагу на всіх суб'єктах права, всіх державних органах та громадських інституціях, на основних засадах організації їх діяльності: забезпеченні життя та здоров'я людини, захисті її честі та гідності, прав та законних інтересів.

8. Обґрунтовано доцільність окремого виділення таких субінститутів договору перевезення вантажу, як мультимодальні перевезення та перевезення небезпечних вантажів.

9. Висловлено позицію, що форма договору морського перевезення вантажу втілюється в одну із визнаних у міжнародному морському праві проформ і підтверджується коносаментом, чартером або іншими документами.

10. Запропоновано новий підхід до формування підстав звільнення перевізника від відповідальності за втрату чи пошкодження вантажу.

Теоретичне та практичне значення дисертаційного дослідження, його результатів полягає у можливості використання висновків та пропозицій в роботі над подальшим удосконаленням Кодексу торгівельного мореплавства, в розробці підзаконних нормативних актів, при перегляді деяких концептуальних положень про транспортні зобов'язання і для удосконалення правозастосовчої та судової практики. Основні положення роботи можуть бути використані при підготовці підручників та навчальних посібників для студентів юридичних вузів, а також при викладанні навчальних курсів "Цивільне право України", "Підприємницьке право України", "Морське право".

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною завершеною науковою роботою, першим спеціальним дослідженням сутності та правової природи договору морського перевезення вантажу в умовах структурної перебудови перевезення морським транспортом. В ній сформульовано теоретичні положення, висновки та рекомендації, що мають значення для науки і практики та можуть бути використані з метою удосконалення законодавства.

Апробація результатів дисертації. Дисертація обговорювалась на засіданнях: кафедр правових основ підприємницької діяльності та цивільно-правових дисциплін Національного університету внутрішніх справ МВС України (Харків), кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права, кафедри адміністративного та підприємницького права Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова. Деякі результати роботи були виголошені на Всеукраїнській науково-практичній конференції "Проблеми удосконалення цивільного законодавства України", яка була присвячена 50-річчю наукової, педагогічної і громадської діяльності професора Олександра Анатолійовича Пушкіна (Харків, травень 1999 р.), на Міжнародній науково-практичній конференції "Розвиток та перспективи соціально-правової роботи в Україні: проблеми та правове забезпечення" (Херсон, 8-9 вересня 2000 р.); на 56-й

наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників Одеського національного університету ім. І.І.Мечникова (Одеса, 19-23 листопада 2001 р.) . Отримані результати використовувались автором у практичній роботі й навчальному процесі. Результати дослідження автор застосовувала при читанні лекційних курсів “Морське право”, “ Міжнародне приватне право”, “Правове регулювання комерційних перевезень” та при проведенні практичних занять із студентами економіко-правового факультету Одеського національного університету ім. І.І.Мечникова, для підготовки посібника.

Пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства про морські перевезення направлено в законодавчі органи.

Публікації. Основні теоретичні положення і висновки дисертації викладено у навчальному посібнику, шести наукових статтях, три з яких опубліковано у фахових виданнях.

Структура дисертації визначена метою та завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, які поділено на тринадцять підрозділів; є також висновки, додаток та список використаних джерел. Загальний обсяг дисертації 199 сторінок, з них 184 сторінки основного тексту, список використаних джерел - 214 найменувань.

Основний зміст роботи

У вступі обґрунтовується актуальність і ступінь дослідження проблеми, визначається мета та основні завдання дослідження, його наукова новизна, теоретичне та практичне значення, апробація.

У першому розділі “Поняття та види договору морського перевезення вантажу” досліджуються фактори становлення договору морського перевезення вантажу та виділення із морської торгівлі в самостійний вид зобов’язань, з’ясовується його місце в системі права, ознаки, характеристика , поняття і класифікація.

У підрозділі 1.1. “Гене́за договору морського перевезення вантажу” на основі темпорального підходу з’ясовуються історико- правові корені договору морського перевезення вантажу. Він формувався як зобов’язання сторін економічного характеру на довірі сторін, їх ризику і майновій відповідальності. Його становлення здійснювалася у загальному контексті правового регулювання морської торгівлі, забезпечення береговою інфраструктурою та правовими засобами зменшення ризику від морської стихії.

З появою стабільних вантажопотоків та стабілізацією ринків з’явилося лінійне сполучення, виникли чартерні перевезення та перевезення за коносаментом. Відповідно під впливом провідних морських держав стали уніфіковуватися норми про морські перевезення вантажу, що сприяло їх регулюванню поза цивільними кодексами. Одночасно стало формуватися

правове становище вантажовідправника, власника судна – перевізника, та вантажоотримувача.. На види і характер цього договору впливає специфіка вантажопотоків, уніфікація безпеки, що сприяло уніфікації законодавства.

У підрозділі 1.2. “Правове регулювання морського перевезення вантажу в Україні” з’ясовано особливості формування законодавства України про морські перевезення, які пов’язані з проблемами набуття державної самостійності і приєднанні України до Міжнародної морської організації і міжнародних конвенцій, що вимагає врахування міжнародних правил перевезень при розробці та застосуванні вітчизняного законодавства.

Із втратою державного планування та регулювання вантажопотоків морські перевезення в умовах ринку стали регулюватися на засадах приватного права. При цьому враховуються приватні інтереси підприємців і публічні інтереси держави щодо безпеки судноплавства, збереження довкілля, оподаткування тощо. Такі зобов’язання є передумовою діяльності перевізника вантажу морським транспортом.

Дисертант критично оцінює намагання зберегти одночасно приватноправове та публічне регулювання морських перевезень. Указується, що їх предмет – транспортні послуги, які повинні регулюватися виключно на засадах цивільного права, а з урахуванням традицій – спеціальним кодифікованим актом КТМ України.

У підрозділі 1.3. “Договір морського перевезення у системі цивільного права” дисертант на основі аналізу транспортних зобов’язань та їх природи, історичної відносної автономності та системного підходу доходить висновку, що цей договір віднаходить своє місце в системі: правочин - договір – договір про надання послуг - договір перевезення - договір морського перевезення - договір морського перевезення вантажу. Тут же автор досліджує етимологічне та правове значення терміна “договір”, підхід до його конструкцій в інших державах.

При розгляді особливостей транспортних послуг дисертант обґрунтовує необхідність виділення окремого типу договорів *-підрядноподібних*. На цій основі договір перевезення відноситься до них.

У результаті системного підходу автор стверджує, що цей договір відображає функціональний рівень регулювання відносин і є субінститутом морського перевезення. За своєю природою він є *цивілістичним* і має загальні *властивості договірного зобов’язання*. За своєю характеристикою він є *двостороннім, оплатним, реальним* (може бути *консенсуальним*), відноситься до *підприємницьких* і їх різновиду – *договору про приєднання та на користь третьої особи*.

У підрозділі 1.4. “Характеристика та поняття договору морського перевезення вантажу” через аналіз специфіки формування дефініцій договірної та морського права розглядаються його основні елементи та суттєві умови.

Дисертант доходить висновку про різну правову природу договору чартеру – різновиду договору оренди транспортного засобу - та перевезення за коносаментом і пропонує більш чітко провести у КТМ України їх диференціацію. Відзначається, що сучасне легальне поняття ст. 133 КТМ не відповідає потребам чіткого розмежування субінститутів договірної права. Дається власне визначення: *“договір морського перевезення вантажу може бути визначений як угода, відповідно до якої перевізник зобов’язується перевезти вантаж, що переданий чи підлягає переданню йому відправником, у порт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов’язується сплатити встановлену суму”*. Пропонується внести відповідні зміни у КТМ України, у тому числі передбачити правило про те, що коли перевізником є фрахтувальник, то на нього поширюються всі положення про договір морського перевезення вантажу.

У підрозділі 1.5. “Сторони договору морського перевезення вантажу” автор на основі загальної правосуб’єктності досліджує спеціальне правове становище суб’єктів, що визначається видом їх діяльності та метою. Договірне правове становище сторін визначається укладеним договором і особливостями формування його змісту. Аналізуються теоретичні положення щодо кількості і особливостей його сторін та їх правового становища. Автор висловлює позицію, що перевізником може бути лише юридична особа, яка у встановленому порядку легалізована як така.

Відзначається подвійна природа досліджуваного договору. На основі аналізу взаємних зобов’язань сторін аналізований договір відноситься до *двосторонніх синалагматичних*.

У підрозділі 1.6. “Види договору морського перевезення вантажу” автор на основі дихотомічного підходу з урахуванням загальних ознак та спеціальних рис віднаходить класифікаційні ряди договору морського перевезення. Відзначається два напрямки такої класифікації: *нормативний та доктринальний*. Якщо виходити з першого, то виділяються *чартерні перевезення та перевезення за коносаментом*. Але доктринальний підхід із прийнятої у проекті ЦК України системи договірної права виводить перший різновид у інститут оренди.

У залежності від виду транспорту КТМ виділяються перевезення транспортом *загального користування, міжнародні перевезення, чартерні перевезення та перевезення за коносаментом*. Відповідно дихотомічний ряд дає протилежне: *перевезення спеціальним транспортом, внутрішні перевезення (малий каботаж)*. За об’єктом перевезення виділяються *пасажирські та вантажні*. Можливі змішані – *пасажиро-вантажні*. За способом перевезення – *перевезення на суднах і тягою (буксиріві); за технологією – наливом, насипом, із укладанням вантажу, в*

контейнерах і пакетах, поромні та трейлерні. На основі аналізу різновидів перевезень вантажу дисертант пропонує особливо виділити *мультимодальні (змішані)* перевезення, а також ввести у КТМ спеціальну главу “*Перевезення небезпечних вантажів*”.

Дисертант вважає за доцільне виділити *організаційний* договір – довгостроковий договір на організацію морських перевезень вантажу.

Розділ другий “Укладення договору морського перевезення вантажу” присвячується дослідженню загальних та особливих правил укладення договору і договору морського перевезення вантажу, його формі. Виходячи із того, що більшість суттєвих умов договору передбачені проформами, переговори зводяться до визначення кількості вантажу. На все інше вантажовідправник повинен погодитись або відмовитися взагалі від укладення договору. Значну частину дослідження присвячено коносаменту, його абстрактності та каузальності на основі аналізу доктрин італійської школи морського права.

У підрозділі 2.1. “Порядок укладення договору морського перевезення вантажу” дисертант виходить з того, що рівень, характер та урегульованість узгодження умов договору є запорукою його ефективності. У зв’язку з цим аналізуються особливості договору на організацію морських перевезень вантажу і пропонується його авторське визначення: “Перевізник і вантажовласник для здійснення систематичних перевезень вантажу на довгостроковій основі можуть укласти попередній договір”.

При аналізі особливого суб’єктного складу учасників переговорного процесу з укладення договору морського перевезення вантажу пропонується п.5 Інструкції “Умови і правила здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту України та контролю за їх дотриманням” після слів “5 років” доповнити словами “юристи, що спеціалізуються на обслуговуванні морських перевезень”.

Відзначаються загальні стадії укладення договору та їх прояви при встановленні зобов’язань за аналізованим договором. У зв’язку з цим аналізуються типові проформи договорів, що використовуються у морській практиці. Зазначається, що сам договір має преюдиціальне значення для видачі коносаменту, який у подальшому і є свідченням знаходження сторін у договірних відносинах.

У підрозділі 2.2. “Форма договору морського перевезення вантажу” підкреслюються загальні та особливі правила. Серед останніх аналізуються *чартер, букінг-нот, берс-нот* і, особливо, *коносамент*, його функції, види та правове значення. Описуються типові ситуації та даються варіанти вирішення, що практикуються при морських перевезеннях вантажу у світовій практиці. Констатується, що форма договору є складною і визначається проформою, штурманською розпискою, коносаментом.

У підрозділі 2.3. “Характеристика коносаменту” на основі компаративістичного підходу проаналізовані позиції зарубіжних теоретиків стосовно правового значення коносаменту: обіцянка учинити певну дію як це передбачено ф’ючерсними угодами чи реально забезпечене зобов’язання передати при його пред’явленні вказаний у ньому вантаж. Автор виходить з того, що у цивільному праві цінні папери із абстрактним змістом – рідкість, а більшість їх – наслідок першопричини (каузи). Отже, прийнята позиція про абстрактність видачі коносаменту не зовсім логічна за тими мотивами, що він видається лише після завантаження судна або здачі вантажу перевізникові(небортовий коносамент).

Розділ третій “Виконання договору морського перевезення вантажу” має прикладний характер і досліджує особливості виконання зобов’язання сторін з договору перевезення, наслідки їх порушення та особливості звільнення від відповідальності. Дисертант виходить з того, що основною стороною договору внаслідок його реальності є перевізник, тому всі напрямки дослідження стосуються більшою мірою саме його.

У підрозділі 3.1. “Забезпечення виконання договору морського перевезення вантажу” дисертант виходить з того, що для стабілізації ринку морських перевезень важливе значення має прояв принципу свободи договору та необхідність виконувати свої договірні зобов’язання. Серцевиною останнього є належне, точне та безумовне їх виконання. У зв’язку з тим аналізуються загальні та спеціальні способи їх забезпечення: добровільні чи примусові. Зазначається конфлікт раніше існуючих адміністративних підходів та приватноправових: у рамках виключно цивільного права чи господарського. Автор однозначно висловлюється за моністичну конструкцію регулювання приватних відносин.

Наявність економічного інтересу сторін при морських перевезеннях вантажу передумовлює і пріоритетність економічних способів забезпечення виконання взятих сторонами зобов’язань. Спеціальні способи: гарантії третьою особою, у тому числі банківські, гарантії (поруку) клубів судновласників та страхове покриття розглядаються у контексті традиційних у цивілістиці способів. Звернуто увагу за заставу вантажу. Дисертант вважає, що це різновид утримання речі (майна). Це стосується і затримання судна.

У підрозділі 3.2. “Відповідальність сторін за неналежне виконання договору морського перевезення вантажу” дисертант виходить з того, що вона є акцесорним зобов’язанням порушника, яке виникає лише за умови скоєння порушення, завдання ним збитків та відсутності обставин, що звільняють його від відповідальності. У зв’язку з цим досліджуються прояви загальних підстав для цивільної відповідальності при морських перевезеннях.

Зазначено, що така відповідальність внаслідок її компенсаторної функції в основному зводиться до відшкодування заподіяних збитків, звертається увага на особливості її визначення: обов’язковість застосування уніфікованих норм про відповідальність. Автор доходить висновку

про імперативність норм відповідальності за порушення зобов'язань з морського перевезення вантажу. Винятки з них складає можливість застосування застережень.

У підрозділі 3.3. “Підстави звільнення перевізника від відповідальності в договорі морського перевезення” на основі загальних положень цивільного права про звільнення від відповідальності або зменшення її розміру аналізуються їх прояв у морському праві стосовно перевізника. Автор доходить висновку, що ст. 176 КТМ України у цій частині не відповідає логіці та чинному законодавству і пропонує змінити її редакцію.

У подальшому аналізуються найбільш типові підстави та їх наслідки: морська стихія, прийняття спеціального акта, казус, вина кредитора, небезпеки та випадковості на морі, пожежі, необхідність рятування людей, воєнні дії, терористичні акти, народні заворушення, страйки, дії при запобіганні забрудненню довкілля.

Звернуто увагу на те, що при певних видах перевезень повинні бути встановлені граничні обмеження відповідальності перевізника.

У підрозділі 3.4. “Неможливість виконання договору морського перевезення вантажу” аналізуються прийняті у морському праві особливі випадки неможливості виконання перевізником зобов'язання через загострення політичної ситуації, виникнення воєнних конфліктів; дисертант звертає увагу на особливість історико-правового регулювання звільнення від відповідальності за відмову від виконання договору морського перевезення вантажу.

У підрозділі 3.5. “Врегулювання розбіжностей сторін за договором морського перевезення вантажу в національному та зарубіжному праві” на тлі загальних положень процесуального законодавства про врегулювання розбіжностей між сторонами господарських відносин аналізується їх особливість при порушенні зобов'язань за договором морського перевезення вантажу. Наголошується, що сторони мають право відповідно до звичаїв морського права вибрати суд: Міжнародний комерційний арбітражний суд, Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України та ін.

У зв'язку з наведеним аналізуються підходи визнаних спеціалістів морського права та арбітрування до положень регламентів розгляду спорів та типових порушень зобов'язань. Автор стверджує, що міжнародні правила розгляду спорів є гарантією захисту інтересів сторін і відхід від них не допускається. Звернуто увагу на обтяжуючі можливість звертання за розглядом спору обставини та запропоновано заходи щодо забезпечення права на захист та справедливий розгляд справи за суттю.

Частина параграфу присвячена аналізу строків позовної давності та особливості їх прояву при морських перевезеннях вантажу. Зазначається, що вони повинні бути оптимальні і кореспондуватися із загальними положеннями цивільного права.

У висновках дисертант подає стисло інформацію про теоретичні та практичні результати проведеного дослідження. Наводиться формулювання наукової проблеми, що стала предметом дослідження. Зазначаються фактори впливу на ступінь вирішення проблеми, генетичний зв'язок договору морського перевезення вантажу із договірним правом. Наголошується, що він і повинен моделюватися з урахуванням першого та специфіки морського транспорту.

У додатках сформульовано чіткі пропозиції щодо удосконалення цивільного та морського законодавства.

За темою дисертації опубліковані такі основні роботи:

1. Морская перевозка грузов: Учебное пособие. – Одесса: БАХВА, 1997. – 78 с. В соавторстве с Черкесом М.Е.

2. Особливості суб'єктного складу договору морського перевезення вантажу // Правова держава. – 2002. - № 4. – С.25-29.

3. Генеза договору морського перевезення вантажу // Правова держава. – 2001. - № 3. – С.35-40.

4. Закон прапора судна як один з колізійних принципів міжнародного приватного морського права // Правова держава. – 1998. - № 1. – С. 38-42.

5. КТМ України о привилегированных морских требованиях.

// В кн.: William Tetley. Maritime Liens and Claims. Second Edition. BLAIS. Montreal, Quebec, Canada, 1998. – P.1395-1396 (англ. мовою).

6. Некоторые аспекты производства дознания на судах// Актуальные проблемы государства и права: Сборник научных трудов юридического института Одесского госуниверситета им. И. И. Мечникова. – Одесса, 1996. Вып. 3. – С.63-66.

7. Некоторые общие вопросы морского права в Англии // Актуальные проблемы государства и права: Сборник научных трудов юридического института Одесского госуниверситета им. И.И. Мечникова —Одесса, 1994. Вып. 1. – С. 102-104.

АНОТАЦІЇ

Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект). - Рукопис

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. - Одеса, 2002 р.

У дисертації досліджено історико-правові корені формування субінституту договору морського перевезення вантажу. Відзначається його специфіка, яка полягає у переважаючому міжнародно-правовому регулюванні, що суттєво впливає на національне законодавство. Це обумовлює його специфіку серед інших субінститутів договірної права у логічному зв'язку: правочин – договір – договір про надання послуг – договір перевезення – договір морського перевезення – договір морського перевезення вантажу. Аналізуються характеристика та правове становище суб'єктів, види, порядок укладення, форма. Приділено значну увагу проблемі каузальності та абстрактності коносаменту.

У заключній частині роботи досліджується правовий механізм виконання договору морського перевезення вантажу та відповідальності сторін за його невиконання чи неналежне виконання, підстави та порядок звільнення від неї. Аналізується порядок врегулювання розбіжностей сторін за договором морського перевезення вантажу.

Ключові слова: договір, послуга, договір морського перевезення вантажу, перевізник, вантажовідправник, вантажоотримувач, проформа, чартер, коносамент, відповідальність, регламент.

Стрельцова Є. Д. Договор морской перевозки груза (сравнительный аспект). - Рукопись

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова. – Одесса, 2002 г.

В диссертации исследуются историко-правовые и экономические истоки формирования субинститута договора морской перевозки груза. Автор приходит к заключению, что он выделился из морской торговли и развивался относительно самостоятельно от иных договорных обязательств. Отмечается, что специфика договора состоит в доминировании международно-правового регулирования, и это существенно влияет на национальное законодательство. Это предопределяет его специфику и место среди иных субинститутів договорного права в логической связи: сделка – договор - договор о предоставлении услуг – договор перевозки - договор морской перевозки – договор морской перевозки груза. По своей характеристике исследуемый договор: двусторонний, синалагматический, реальный (может быть консенсуальным), возмездный, предпринимательский, в пользу третьего лица и о присоединении.

Проводится позиция о необходимости выделения в гражданском праве отдельного промежуточного типа договоров – подрядоподобные. Последние имеют ряд разновидностей в зависимости от груза, способа перевозки, формы, типа судна и др. Предлагается провести более

глубокое разграничение перевозок по договору чартера с отнесением их к договорам аренды транспортных средств и собственно перевозок по коносаменту.

Анализируется характеристика и правовое положение субъектов, виды, порядок заключения, форма договора морской перевозки грузов. Отстаивается положение о том, что перевозчиком может быть только легализованное в установленном порядке юридическое лицо.

В основу разграничения видов договора морской перевозки положен принцип дихотомии. Предлагается выделение мультимодальных перевозок и перевозок опасных грузов.

Заключение договора перевозки груза осуществляется на основе принятых проформ и прилагаемых к ним документов. Грузоотправитель, по сути, присоединяется к условиям проформы и связан ею. Он может только согласовывать количество груза и вид перевозок. Все иное максимально стандартизировано. Уделено значительное внимание проблеме каузальности и абстрактности коносамента, его функциям, правовому значению. Подчеркивается, что хотя коносамент не является формой договора, а лишь свидетельством его заключения, для грузополучателя он имеет основное правовое значение.

Заключительная часть работы посвящена исследованию правового механизма исполнения договора морской перевозки груза и ответственности перевозчика за его неисполнение или ненадлежащее исполнение. Подчеркивается, что регулирование механизма договорной ответственности морского перевозчика осуществляется на основе международного законодательства. В связи с этим анализируются основания освобождения перевозчика от ответственности, и предлагается свое видение проблемы и мер по совершенствованию законодательства. Отмечаются специальные способы обеспечения исполнения обязательств по договору морской перевозки грузов: гарантия клуба судовладельцев, страховое покрытие, удержание судна и груза.

Последний раздел посвящен особенностям рассмотрения споров по договорам морской перевозки грузов. Автор отстаивает позицию, что международные правила рассмотрения таких споров способствуют их единообразию и защите интересов сторон договора перевозки груза. При анализе сроков исковой давности отмечается требование их оптимальности и необходимости согласования с общими положениями гражданского права.

Выводы содержат информацию о теоретических и практических результатах исследования, а в приложении - предложения по совершенствованию законодательства о морских перевозках груза.

Ключевые слова: договор, услуга, договор морской перевозки груза, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, проформа, чартер, коносамент, ответственность, регламент.

Thesis for obtaining the scientific degree of Candidate of Science (Law) on the specialisation 12.00.03 –civil law, civil procedure; family law, international private law. – Odessa National University named after I.I.Mechnikov. – Odessa, 2002.

Historical, legal and economic sources of formation of a contract of carriage of goods by sea are under analysis. The author comes to a conclusion that the contract of carriage was singled out of shipping trade and has evolved relatively independently of another contractual obligations. It is pointed out that the contract under question is mainly regulated by international law norms that essentially influence domestic legislation. This fact determines its specifics and its place among other subinstitutes of contractual law in the chain: transaction - contract on rendering services – transport obligations – contract of carriage by sea - contract carriage of goods by sea. The author examines characteristics and legal status of parties to the contract; kinds, forms and construction of the contract of carriage. Special attention is drawn to the Bill of Lading and the role this document plays in the carriage of goods by sea. The final part of the thesis is devoted to the legal mechanism of the contract fulfillment and responsibility of the parties; a carrier's limitation of liability and exclusion his liability due to exculpatory clauses. The author also analyses the order of dispute resolution arising out of the contract of carriage of goods by sea.

Key words: contract, services, contract of carriage of goods by sea, a carrier, a consignor, a consignee, charter-party, Bill of Lading, limitation of liability.

Відповідальний за випуск

канд. юрид. наук В.В. Іванов