

Література

1. Гражданское право. Ч. 1 / Под ред. А. Г. Калпина, А. И. Масляева. — М.: Юристъ, 2000.
2. Боднар Т. В. Способи приписання зобов'язання // Науковий вісник Чернівецького університету: Зб. наук. пр. — Чернівці, 1999. — Вип. 45: Правознавство.
3. Иоффе О. С. Обязательственное право. — М.: Юрид. лит., 1975.
4. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права. — Тула: Автограф, 2001.
5. Гражданское право. Т. 1 / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. — М.: Проспект, 2000.
6. Олюха В. Наслідки неможливості досягнення результату у договорах на виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських робіт як підстава приписання зобов'язань // Цивільне право. — 2004. — № 9.

УДК 347.795.3

А. Юшко

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ
МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Держави, зацікавлені в торговельному мореплаванні, за всіх часів надавали пильну увагу розвитку національного морського законодавства. Але розвиток відносин у сфері торговельного мореплавання, надання їм міжнародного характеру потребують розробки нових методів правового регулювання. Це привело до появи правових норм, що спеціально регулюють цей вид міжнародних відносин.

Саме через пріоритет міжнародних норм перед національними вважаємо за доцільне зробити спочатку огляд міжнародно-правових актів у галузі регулювання міжнародних морських перевезень, а потім вже перейти безпосередньо до цивільно-правового регулювання перевезень на рівні національного законодавства.

Зараз можна виділити три правові режими, що регламентують перевезення вантажів, закріплених різними міжнародними договорами:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 року в Брюсселі, відома як Гаазькі правила.

2. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 року, відомий у світі як Правила Вієбі.

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі в 1978 році, з набранням чинності 1 січня 1992 року оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів.

Розглянемо коротко названі правові акти.

25 серпня 1924 р. в Брюсселі була укладена *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів*, яка набула чинності 2 червня 1931 р. [1]. Конвенція майже дослівно відтворила Гаазькі правила і мала в подальшому вплив на законодавство багатьох країн. У даний час у кон-

венції бере участь значна кількість держав, причому деякі з них видали спеціальні закони, відтворюючи в тій або іншій формі положення конвенції.

Конвенція застосовується до коносаментів або будь-яких подібних документів і до всіх вантажів, за винятком живих тварин і вантажу, що перевозиться на палубі судна.

До недавнього часу 4/5 всіх морських перевезень вантажів здійснювалися на суднах, плаваючих під прапорами країн — учасниць Конвенції або країн, що включили її основні правила в національне законодавство. Основне значення Гаазьких правил полягає у тому, що, встановивши мінімальну відповідальність перевізника, вони тим самим достатньо чітко розподілили ризики між перевізником і вантажовласником, і це створило відповідну базу для страхування вантажу і страхування відповідальності.

Правила Вісбі

У 1968 р. був прийнятий Протокол змін і доповнень до Конвенції 1924 року (що одержав найменування Правил Вісбі), який набув чинності 23 червня 1977 р. [2].

Основні положення Протоколу зводяться до такого: встановлено, що перевізник не може спростовувати дані коносамента, якщо коносамент переданий третьому добросовісному утримувачу; передбачена можливість продовження терміну позовної давності; встановлений термін для пред'явлення регресних позовів. Змінене правило про обмеження відповідальності перевізника: введена так звана «дуалістична система» — 10 тис. франків Пуанкаре за місце або одиницю або 30 франків за 1 кг ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вища. Вирішене питання і про порядок обмеження відповідальності при перевезенні вантажів у контейнері: коли використовується контейнер, піддон або подібне транспортне пристосування, кількість місць, перераховане в коносаменті як упаковане в такому пристосуванні, вважається кількістю місць для цілей обмеження відповідальності. У решті випадків таке транспортне пристосування разом із завантаженим у нього вантажем повинне розглядатися як одне місце. У Протоколі уточнено, що перевізник не має права скористатися обмеженням відповідальності, якщо збиток виявився результатом дії або упущення перевізника, вчинених з наміром заподіяти збиток або по самовпевненості і з усвідомленням можливості спричинення збитку.

Гамбурзькі правила

30 березня 1978 р. в Гамбурзі була схвалена нова конвенція — Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка покликана замінити як Гаазькі правила, так і Правила Вісбі. Дана Конвенція набула чинності в листопаді 1992 р. [3].

Згідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за збиток що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всі заходи, щоб уникнути обставин, що викликали втрату, пошкодження або затримку і їх наслідки. На відміну від Гаазьких правил основне правило про відповідальність

сформульоване в позитивній формі і містить орієнтовний перелік обставин, що звільняють перевізника від відповідальності. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим перевізник більше не звільнятиметься від відповідальності при «навігаційній помилці». З принципу відповідальності за вину зроблене лише одне виключення: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів по рятуванню життя і розумних заходів по рятуванню майна на морі. Одне виключення зроблене також з презумпції вини перевізника, а саме, якщо втрата або пошкодження вантажу відбулися в результаті пожежі, перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів.

Норми про обмеження відповідальності в основному наслідують рішення, схвалені Протоколом 1968 р. Обмеження відповідальності за затримку в доставці, встановлене Гамбурзькими правилами, становить 250% фрахту, що підлягає сплаті за затриману кількість вантажу. Різко підвищена межа відповідальності за місце або одиницю: вона становить близько 1000 дол. США.

Конвенція містить статті про юрисдикцію та арбітраж, які сформульовані таким чином, що практично зводять до мінімуму можливість розгляду суперечки за місцем знаходження перевізника. Нова Конвенція в два рази порівняно з Гаазькими правилами збільшила термін позовної давності: тепер він становить два роки.

Таким чином, зникає єдиний підхід щодо правового регулювання морських перевезень.

На даний час вказані перевезення регламентуються Гаазькими правилами або Гаазькими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі. Із набранням чинності Гамбурзьких правил з'явилася третя група країн, що дотримується іншого правового режиму.

Міжнародні комерційні терміни (ІНКОТЕРМС)

Значне поширення ІНКОТЕРМС пояснюється рядом причин. По-перше, даний документ розроблений авторитетною міжнародною неурядовою організацією — Міжнародною торговою палатою. По-друге, ІНКОТЕРМС у ході його історичного розвитку не тільки зазнав значних змін, які настають вслід за технічним прогресом, перш за все процесів транспортування і обробки товару, але і одержав визнання з боку ділових кіл багатьох країн.

Метою ІНКОТЕРМС є забезпечення комплексу міжнародних правил по тлумаченню найбільш широко використовуваних торговельних термінів у сфері зовнішньої торгівлі. Таким чином, можна уникнути або, принаймні, в значній мірі скоротити невизначеність різної інтерпретації таких термінів у різних країнах.

Часто сторони, які укладають контракт, не знайомі з різною практикою ведення торгівлі у відповідних країнах. Це може послужити причиною непорозумінь, розбіжностей і судових розглядів з виникаючою марною тратою часу і грошей. Для вирішення всіх цих проблем Міжнародна торговельна палата опублікувала вперше в 1936 р. зведення міжнародних правил для точного ви-

значення торгових термінів. Ці правила відомі як «Incoterms 1936» [4]. Поправки і доповнення були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 і 2000 рр. для приведення цих правил у відповідність з сучасною практикою міжнародної торгівлі.

Слід підкреслити, що сфера дії ІНКОТЕРМС обмежена питаннями, пов'язаними з правами і обов'язками сторін договору купівлі-продажу відносно поставки проданих товарів (під словом товари тут маються на увазі «матеріальні товари», виключаючи «нематеріальні товари», такі як комп'ютерне програмне забезпечення).

Найчастіше в практиці зустрічаються два варіанти неправильного розуміння ІНКОТЕРМС. Першим є неправильне розуміння ІНКОТЕРМС як таких, що мають більше відношення до договору перевезення, а не до договору купівлі-продажу. Другим є іноді неправильне уявлення про те, що вони повинні охоплювати всі обов'язки, які сторони хотіли б включити в договір. Як завжди підкреслювалося Міжнародною торговельною палатою, ІНКОТЕРМС мають справу тільки з відносинами між продавцями і покупцями в рамках договорів купівлі-продажу, більш того, тільки в певних аспектах. Тоді як експортерам і імпортерам важливо враховувати фактичні відносини між різними договорами, необхідними для здійснення міжнародної операції, в якій необхідний не тільки договір купівлі-продажу, але і договори перевезення, страхування і фінансування — ІНКОТЕРМС стосуються тільки договору купівлі-продажу.

Проте домовленість сторін використовувати певний термін має значення і для всіх інших договорів.

Міжнародна торговельна палата, що є розробником різних рекомендацій для забезпечення стандартизації і одноманітного застосування тих або інших правил, пов'язаних із зовнішньоекономічним оборотом, не тільки послідовно публікує ІНКОТЕРМС в різних редакціях (ІНКОТЕРМС 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 рр.), але і забезпечує потреби підприємців шляхом публікації коментарів до вказаних правил (перший коментар — до ІНКОТЕРМС 1990, другий — до ІНКОТЕРМС 2000), які мають важливе практичне значення в договірній практиці [5].

ІНКОТЕРМС 2000 призначений для врегулювання юридичних і комерційних питань, які не знайшли відображення у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу товарів 1980 р. і не завжди однаково розуміються в різних країнах і в різних портах.

Йорк-Антверпенські правила

Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію були розроблені в Йорку (Англія, 1864 р.) і переглянуті в Антверпені (1877 р.), звідки і походить їх назва. Згодом Правила ще кілька разів переглядалися. У 1990 р. Міжнародний морський комітет на конференції в Парижі прийняв новий текст ст. 6 Правил «Порятунок» і рекомендував посилатися на їх змінену редакцію як на Йорк-Антверпенські правила 1974 р., змінені в 1990 р. [6].

Йорк-Антверпенські правила є докладним зведенням ухвал щодо того, які збитки можуть вважатися загальною аварією, і як повинен визначатися їх

розмір. Своєрідність Йорк-Антверпенських правил полягає у тому, що вони є не законом і не міжнародним договором, а лише кодифікованими одноманітними звичаями міжнародного мореплавства.

Йорк-Антверпенські правила самі по собі не мають ніякої обов'язкової сили. Їх застосування залежить у кожному конкретному випадку від включення умов про це у коносамент, чартер або аварійну підписку. В деяких випадках необхідність застосування Йорк-Антверпенських правил впливає з національного законодавства. Широке визнання і застосування учасниками договорів морського перевезення вантажів у своїх відносинах Йорк-Антверпенських правил дуже істотно обмежило випадки, коли виникає необхідність застосування до цих відносин національного законодавства тієї або іншої країни про загальну аварію.

По-друге, Йорк-Антверпенські правила взагалі не регламентують порядок складання, виконання і заперечування розрахунку по розподілу загальної аварії (діспаши). Ця процедурна сторона розподілу загальної аварії цілком визначається нормами закону і практикою, існуючими в тій країні, де складається діспаша.

Розглянувши основні міжнародні джерела правового регулювання перевезення вантажу морським транспортом, перейдемо до розгляду національних джерел.

У процесі розгляду нормативних актів стосовно даного питання не можна обійти ЦК України, який встановлює загальні норми щодо регулювання перевезень вантажів.

Стаття 908 Цивільного кодексу України (далі — ЦК України) встановлює, перевезення вантажу здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються поряд з ЦК України іншими законами, транспортними кодексами (визначальним для морських перевезень є саме Кодекс торговельного мореплавства України), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ч. 2 ст. 908 ЦК України). Тобто загальні умови перевезення визначаються ЦК України, а також транспортним законодавством, яке включає різні нормативні акти, які можуть існувати у таких формах: 1) акти законодавства України; 2) договори суб'єктів транспортних відносин; 3) звичаї; 4) міжнародні договори; 5) інші акти законодавства (прецеденти, корпоративні норми тощо). При дослідженні інституту морського перевезення в національному праві України виділяються такі галузі, як морське, цивільне та господарське право, які мають пряме відношення до даного предмета правового регулювання. Відповідно при врегулюванні правовідносин у сфері морського перевезення застосовуються норми КТМ України, ЦК України та Господарського кодексу України.

Розглядаючи аспекти правового регулювання правовідносин у сфері морського перевезення вантажів, слід зазначити, що вони виникають, як правило, між суб'єктами господарювання, тобто виникають господарські зобов'язання. Основним нормативним актом, що регулює правовідносин суб'єктів господарської діяльності, є ГК України.

Застосування КТМ України, ЦК України та ГК України при укладанні договору морського перевезення може виявитися підставою виникнення колізій та суперечностей. Так, на думку В. Мусієнко, «і хоча наявність суб'єкта господарювання та майново-господарських відносин може бути підставою віднесення договору морського перевезення до господарського договору, проте договір морського перевезення вантажів слід укладати згідно з ЦК України» [7, 123–124].

Але ми вважаємо, що з цієї точки зору, безумовно, можна погодитися лише, коли йдеться про внутрішні морські перевезення, а щодо міжнародних морських перевезень, то ці відносини регулюються перш за все міжнародно-правовими актами та фіксуються у стандартних проформах чартерів та коносаментів.

Література

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе // Информационно-правовая система «Консультант Плюс».
2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах 1968 г. (Правила Висби) // <http://www.elshipping.ru>.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) от 31.03.1978 г. // <http://prof.consultant.ru>.
4. Международные правила толкования торговых терминов ИШКОТЕРМС 1936 // <http://www.asvacargo.com>.
5. Международные правила толкования торговых терминов ИШКОТЕРМС 2000 // <http://logistika.spb.ru>.
6. Йорк-Антвверпские правила 1877 г. // <http://www.elshipping.ru>.
7. Мусієнко В. Регулювання правовідносин у сфері морських перевезень // Прокуратура. Людина. Держава. — 2004. — № 12. — С. 120–126.

УДК 347.23

С. Д. Домусчі

ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ПРАВА ВЛАСНОСТІ

Захист права власності являє собою сукупність правових способів, які застосовуються до порушників відносин власності. Із цього погляду можна сказати, що способи захисту права власності (як і інших речових прав) суть різновиди способів захисту цивільних прав, які закріплені в ст. 16 ЦК України. З іншого боку, сам захист речових прав є складовою частиною більш широкого поняття охорони речових прав, цілям якої й служать всі норми про речові права.

Відносинам, що виникають внаслідок порушення права власності, присвячено чимало статей вчених-правознавців і практиків (напр., М. Брагинський, В. Вітрянський, О. Ерделевський, К. Скловський, Є. Суханов, Ю. Толстой).

У главі 29 ЦК України закріплені особливі, речово-правові способи захисту права власності й інших речових прав, пов'язані з їхнім абсолютним характером, тобто покликані захищати їх від безпосереднього неправомірного впливу