

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЛІНІЙНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ ЗА КОНОСАМЕНТОМ

LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION IN A LINEAR SHIPPING AGENT BY THE OPERATOR

Ольховик Л.А.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та трудового права
Одеського національного морського університету*

Марущак Л.А.,

*магістрант
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету*

У статті досліджено історичні засади формування інституту договору морського перевезення вантажу. Відзначаються його особливості, які полягають у переважачому міжнародно-правовому регулюванні, що має суттєвий вплив на національне законодавство. Здійснено розгляд питання щодо правового регулювання договорів морського перевезення вантажів із видачею коносаменту у лінійному судноплаванні, застосування яких є одним із сучасних організаційно-правових механізмів розвитку міжнародної морської торгівлі та широко використовуються у світовій практиці.

Ключові слова: Гаазькі правила, Гамбурзькі правила, коносамент, морське право, Роттердамські правила, Правила Вісбі, перевізник, вантажовласник, франк Пуанкаре.

В статье исследованы исторические основы формирования института договора морской перевозки груза. Отмечаются его особенности, которые заключаются в преобладающем международно-правовом регулировании, что оказывает существенное влияние на национальное законодательство. Осуществлено рассмотрение вопроса о правовом регулировании договоров морской перевозки грузов с выдачей коносаментов в линейном судоходстве, применение которых является одним из современных организационно-правовых механизмов развития международной морской торговли и широко используются в мировой практике.

Ключевые слова: Гаагские правила, Гамбургские правила, коносамент, морское право, Роттердамские правила, Правила Висби, перевозчик, грузовладелец, франк Пуанкаре.

In the article historical principles of formation of the institution of the contract of sea cargo transportation are investigated. It features its features, which consist in prevailing international legal regulation, which has a significant impact on national legislation. The issue of legal regulation of sea freight contracts with the issue of a bill of lading in linear shipping, the application of which is one of the modern organizational and legal mechanisms for the development of international maritime trade, is widely used in world practice.

Key words: Hague rules, Hamburg rules, bill of lading, maritime law, Rotterdam rules, Wisby rules, carrier, cargo owner, Frank Puankare.

У розвитку економічного співробітництва між різними державами важливе місце належить морському транспорту – галузі виробництва, яка надає суспільству транспортні послуги та забезпечує його потреби у перевезеннях. Незаперечною перевагою морського транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту. Морські простори надають необмежені можливості вибору шляху, що дозволяє здійснювати рейси по найбільш зручному або найкоротшому маршруту. Використання природних морських шляхів, для підтримки яких потрібно менше витрат, ніж для забезпечення функціонування інших видів транспорту, обумовлює порівняно низьку собівартість перевезень. Тому не дивно, що станом на початок поточного сторіччя приблизно 90% світового вантажообігу здійснювалося морським шляхом.

Те, що відбувається збільшення міжнародних перевезень вантажів вимагає ретельного вивчення правового регулювання таких перевезень, виявлення особливостей їх регулювання і пояснення зазначених особливостей.

Попри зростаючий обсяг міжнародних перевезень вантажів за коносаментом, у вітчизняній правовій науці відсутні фундаментальні дослідження, присвячені теоретичним і практичним аспектам договору морського перевезення вантажу по коносаменту – одного з видів договору морського перевезення вантажу.

Серед правників, які переймалися з'ясуванням сутності коносаменту, варто виділити таких науковців, як: А.С. Довгерг, Я.М. Дрябкін, Г.Б. Испаева, А.С. Касаткина, О.В. Клепікова, М.В. Митрошина, Є.Д. Стрельцова, Т.А. Фадеєва, М.Е. Ходунов та інші.

Метою статті є дослідження міжнародних правових актів щодо регулювання у лінійному судноплаванні за коносаментом.

Стрімкий розвиток морського судноплавства і морської торгівлі зіткнувся з проблемою національних бар'єрів у морському праві і зумовив виникнення доцільності повернення до однаковості морського права. Багато видатних діячів, такі як Р. Демог, Л. Офтейль, Ж. Ріпер, Ф. Мартенс, А. Федоров [1, с. 34], уважали, що необхідна уніфікація морського права.

Першим важливим кроком на захист вантажовласників – власників коносаментів був прийнятий у США у 1893 році закон Хартера. Попри те, що це був національний акт, його основні принципи знайшли відображення у наступних міжнародних конвенціях і існують до тепер [2, с. 22].

Першим правовим актом, що визначив міжнародний статус коносаменту, стала Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, прийнята під егідою Міжнародного морського комітету у 1924 році, яка отримала назву Гаазьких правил [3]. Вони набули чинності 2 червня 1931 року. У 1968 році був прийнятий додатковий протокол, іменований Правилами Вісбі, положення якого набули чинності 6 грудня 1978 року [4, с. 165].

Положення Гаазьких правил охоплюють три групи питань, які є вирішальними під час морського перевезення вантажів: – порядок складання коносаменту і його реквізити; – відповідальність морського перевізника за понесені власником вантажу збитки; – порядок пред'явлення вимог до морського перевізника. Коносамент видається перевізником на підставі навантажувального доручення відправника [5, п. 3 ст. 3]. У ньому перевізник вказує основні характеристики вантажу, число місць чи кількість та вагу вантажу відповідно до доручень відправника, зовнішній вигляд і стан вантажу. Ці реквізити мають імпе-

ративний характер, тобто відсутність хоча б одного з них позбавляє коносамент статусу цінного паперу.

Брюссельський протокол 1979 року був прийнятий з метою зміни одиниці розрахунків меж відповідальності морського перевізника. Такою стала СДР – розрахункова одиниця, яка діє у рамках Міжнародного валютного фонду (МВФ). Межа відповідальності морського перевізника за Протоколом 1979 року визначено двояко. Для держав – членів МВФ він встановлений у розмірі 666,67 СПЗ за місце або одиницю втраченого (пошкодженого) вантажу або дві СДР за 1 кг ваги бруто щодо такого вантажу. Для держав, які не є членами МВФ, є можливість використання франків Пуанкаре, у цьому випадку межа відповідальності становить 10 тис. франків Пуанкаре за місце або одиницю вантажу або 30 франків Пуанкаре за 1 кг ваги бруто втраченого (пошкодженого) вантажу [6, с. 56].

Боротьба між двома точками зору, пов'язаними з обсягом прав перевізника і власника вантажу, а також вплив науково-технічного прогресу на розвиток торгового мореплавства у цілому привели до того, що виникла нагальна потреба у проведенні подальших кодифікаційних робіт, що дозволяють врахувати недоліки попередніх документів і ввести в обіг більш прогресивні форми правового регулювання. З цією метою у рамках ЮНСІТРАЛ була розроблена нова конвенція, прийнята 30 березня 1978 році у Гамбурзі і яка отримала назву Конвенції ООН про морське перевезення вантажів, відома також як Гамбурзькі правила, які набули чинності 1 листопада 1992 року. З огляду на те, що між державами відсутня єдність щодо застосування всіх перерахованих вище конвенцій, вони діють не виключаючи один одного [5].

Щодо визначення поняття коносаменту наявні різні точки зору. Так, Л.М. Дрябкін вказує, що «...коносаментом є договір морського перевезення вантажів...» [7, с. 184]. Цю точку зору підтримує і дещо розширює Т.О. Фадеева, яка стверджувала, що «...коносамент є найважливішим перевізним документом на морському транспорті. Його юридичне значення зводиться до того, що він не тільки посвідчує наявність договору морського перевезення вантажу, а й у деякому випадку конкретизує його умови й визначає правовідносини перевізника й одержувача вантажу» [8, с. 25]. Варто погодитися з думкою М.В. Митрошина, який зазначає, що «...коносамент – це документ стандартної форми на перевезення вантажу, який посвідчує його вантаження, перевезення і право на одержання» [9, с. 35]. М.Є. Ходунов також у своїх наукових дослідженнях доходить висновку, що наявність і зміст указанного договору посвідчуються на морському транспорті коносаментом [10, с. 68]. Таким чином, думки вчених розділилися. Одні вважають, що коносамент – це договір, інші впевнені, що коносамент, це цінний папір, товаророзпорядчий документ. Нам більш близька друга позиція.

Правова природа коносаменту визначається трьома функціями цього документу: по-перше, він виступає як товаророзпорядчий документ щодо зазначеного у ньому вантажу; по-друге, є розпискою перевізника в отриманні вантажу; по-третє, є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу.

Спочатку коносамент виступав лише у ролі розписки перевізника в отриманні вантажу. З розвитком лінійного судноплавства, яке обмежило сферу застосування чартеру, зросла роль коносаменту як доказ наявності та змісту договору морського перевезення вантажу. Коносамент не є договором перевезення, тому що являє собою односторонній акт, що підписується капітаном або іншим представником перевізника, а являє собою лише одне зі свідчень його укладення [11, с. 226].

Найбільш важливою функцією коносаменту є те, що він виступає як товаро-розпорядчий документ (цінний папір). Як будь-який інший цінний папір, коносамент повинен містити визначені законом дані, або реквізити. Реквізити коносаменту діляться на обов'язкові та факультативні, які включаються за згодою сторін.

Правовідносини, що випливають з договору міжнародного морського перевезення вантажу за коносаментом, є, з точки зору міжнародного приватного права, міжнародними, оскільки в їх складі присутній так званий іноземний елемент. Такі правовідносини називають також транскордонними, маючи на увазі, що вони пов'язані тим чи іншим чином з правовими системами різних держав, «перетинають державні кордони». З цих позицій договір міжнародного морського перевезення вантажу за коносаментом відносять до зовнішньоекономічних операцій, тобто є такими угодами, які мають транскордонний характер.

Зазначимо, що звернення до міжнародних договорів у сфері морського перевезення вантажу показує, що основним критерієм визначення міжнародного характеру договору морського перевезення вантажу за коносаментом є ознака «перевезення між двома різними державами» або «портами двох різних держав», при цьому під портами слід розуміти місце комерційної діяльності осіб, пов'язаних з морським перевезенням вантажів. Цей критерій є загально визнаним, уніфікованим; він збігається з критеріями встановлення транскордонного характеру інших зовнішньоекономічних договорів (наприклад, договору міжнародної купівлі-продажу, договору міжнародного фінансового лізингу, договору міжнародного факторингу) і закріплений у міжнародних конвенціях, що стосуються цих договорів [12, с. 19].

Так, у результаті проведеного дослідження можемо запропонувати авторське визначення коносаменту, як товаророзпорядчого документу, цінного паперу, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, який посвідчує його вантаження, перевезення і право на одержання вантажу та є свідченням укладення договору перевезення між двома різними державами або портами двох різних держав.

Судноплавство є лінійним при наявності сукупності наступних ознак:

- а) регулярність сполучень і наявність розкладу руху судів;
- б) перевезення коштовних генеральних (штучних) вантажів;
- в) завантаження судна вантажами багатьох вантажовідправників;
- г) оплата перевезення по лінійним тарифам;
- д) здійснення вантажно-розвантажувальних операцій перевізником («лінійні умови»);
- е) публічний характер послуг перевізника [1, с. 90].

Диференціація договору морського перевезення вантажу за коносаментом як реального або консенсуального має, на нашу думку, як теоретичне, так і практичне значення. По-перше, різний порядок укладення договору і різні документи, що використовуються при цьому. При укладанні реального договору відправник без попереднього узгодження з перевізником умов майбутнього перевезення доставляє вантаж на його склад або до борту судна. Договір вважається укладеним з моменту прийому вантажу для перевезення від відправника і оформляється лінійним коносаментом. Консенсуальний договір оформлюється букінгнотом, що підписується перевізником і відправником, і резервує за відправником право перевезти свій вантаж на черговому судні даної лінії, замінним надалі положеннями коносаменту.

По-друге, різний обсяг прав і обов'язків сторін реального і консенсуального договору. На відміну від реального, консенсуальний договір передбачає обов'язок відправника пред'явити вантаж певної кількості і найменування, право перевізника на стягнення плати за межі неперед'явленої кількості вантажу («мертвого фрахту») та інші права і обов'язки сторін, що передують переданню вантажу перевізником.

Варто зауважити, що коло учасників договору міжнародного морського перевезення вантажу за коносаментом включає відправника і перевізника та інших суб'єктів;

кожен із них наділений комплексом самостійних прав і обов'язків. При цьому правовідносини між відправником і перевізником є визначальними для змісту прав і обов'язків вантажовідправника і одержувача.

Найважливішим правочином вантажовідправника є право вимагати від перевізника видачі виключно йому коносаменту на зданий для перевезення вантаж.

Одержувач вантажу, не будучи стороною договору перевезення, володіє правами і обов'язками, пов'язаними з отриманням вантажу. Юридичною підставою його прав і обов'язків є: а) угода між відправником вантажу і отримувачем (наприклад, договір міжнародної купівлі-продажу) із зазначенням одержувача у коносаменті; б) звичаї міжнародної торгівлі (наприклад, ІНКОТЕРМС), інкорпоровані до такої угоди і визначають особу, на яку покладаються права і обов'язки одержувача, відповідно, із зазначенням останньої у коносаменті; в) угода між особою, вказаною у коносаменті як одержувач, і фактичним одержувачем вантажу (наприклад, договір купівлі-продажу, договір доручення, агентський договір), відповідно до якого фактичний одержувач виконує всі необхідні дії щодо прийняття вантажу у порту призначення.

У результаті проведеного дослідження нами було запропоновано авторське визначення коносаменту, як това-

ророзпорядчого документу, цінного паперу, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, який посвідчує його вантаження, перевезення і право на одержання вантажу та є свідченням укладення договору перевезення між двома різними державами або портами двох різних держав.

Основні функції коносаменту зводяться до того, що він містить умови договору перевезення вантажу, виконує роль розписки перевізника (судновласника) і виступає товаророзпорядчим документом. Розглядаючи кожну з функцій коносаменту, стає очевидним унікальність і багатофункціональність даного документу. Коносамент широко використовується у лінійному, трамповому, торгово-промислового судноплавстві, а також для організації змішаних, мультимодальних та інтермодальних перевезень. Договір міжнародного морського перевезення вантажу за коносаментом укладається, як правило, у сфері лінійного судноплавства.

Практика використання коносаменту довела, що цей документ досить гнучкий за своєю природою, тому його можна пристосувати для оформлення вантажних перевезень в умовах появи не тільки нових форм судноплавства, а й нових способів організації вантажоперевезень у цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2002. С. 185.
2. Клепікова О.В. Правове регулювання вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 211 с.
3. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
4. Пташенчук О.М. Гаагсько-Вісбійські правила і Роттердамські правила у світлі сучасного морського промислового розвитку. Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства. Збірник матеріалів I Міжнародної науково-практичної конференції (11 грудня, 2012 року, м. Київ). Київський університет права НАН України. Вип. 1. К.: Ліра. 2013. С. 165–171.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391
6. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2013. 197 с.
7. Дрябкин Я.М. Перевозка грузов морем. 2-е испр. и доп. изд. М.: Морской транспорт, 1957. С. 184.
8. Фадеева Т.А. Договор перевозки груза: Учеб.-метод. пособие для студ. заоч. обуч. Л.: Изд-во ЛГУ, 1971. С. 25.
9. Митрошина М.В. Ценные бумаги как объект гражданско-правового регулирования, гражданско-правовой и уголовно-правовой охраны: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2000. С. 35.
10. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М.: Юрид. лит., 1965. С. 68.
11. Довгерт А.С. Договір у міжнародному приватному праві. Право України. 2012. № 9. С. 226–235.
12. Испаева Г.Б. Договор в международном частном праве: автореф. дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Астана, 2010. 51 с.