

**АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС,
ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО**

БОРОВИКОВ Г. М.,
аспірант кафедри адміністративного
права, процесу та адміністративної
діяльності
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 347.795.3

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА
ЗА ДОГОВОРОМ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Наукова стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів відповідальності перевізника за договором морського перевезення (коносамент як товаророзпорядчого цінного папера), розглядається характер взаємозв'язку, що існує між коносаментом та представленим ним майном, і аналізуються питання колізійного регулювання правовідносин, які виникають у сфері морських перевезень. Акцентується увага на проблемі визначення процедури притягнення до відповідальності та меж відповідальності перевізника відповідно до міжнародних конвенцій, якими врегульовуються питання щодо речових прав на товар, який перебуває в дорозі за договором морського перевезення.

Ключові слова: відповідальність, коносамент, товаророзпорядчий цінний папір, договір морського перевезення.

Научная статья посвящена исследованию теоретических аспектов ответственности перевозчика по договору морской перевозки (коносамент как товарораспорядительной ценной бумаги), рассматривается характер взаимосвязи, существующей между коносаментом и представленным им имуществом, и анализируются вопросы коллизионного регулирования правоотношений, возникающих в сфере морских перевозок. Акцентируется внимание на проблеме определения процедуры привлечения к ответственности и пределов ответственности перевозчика в соответствии с международными конвенциями, которыми регулируются вопросы, касающиеся прав на товар, который находится в пути по договору морской перевозки.

Ключевые слова: ответственность, коносамент, товарораспорядительная ценная бумага, договор морской перевозки.

The scientific article is devoted to research of theoretical aspects of liability of carrier under a contract of affreightment (bill of lading as security of title), considered nature of relationship that exists between consignment and presented his property, and examines issues of legal regulation of conflicts arising in maritime sector. The attention is focused on problem determination procedures for liability and limits of liability of carrier pursuant to international conventions which regulated matters concerning real rights to a product that is in way contract of affreightment.

Key words: responsibility, bill of lading, security of title, contract of affreightment.



Вступ. Метою даної статті є визначення теоретичних аспектів відповідальності перевізника за договором морського перевезення (коносамент як товаророзпорядчого цінного папера), розглядається характер взаємозв'язку, що існує між коносаментом та представленим ним майном, і аналізуються питання колізійного регулювання правовідносин, які виникають у сфері морських перевезень.

Окремі аспекти адміністративної діяльності досліджуваної теми розглядали в наукових працях С.С. Алексєєва, А.Г. Биков, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Д.А. Медведєв, М.Р. Наапєтян, Г.Д. Отнюкова, Д.І. Половинчик та ін., але глибокого аналізу щодо особливостей відповідальності в сфері перевезення вантажів морським транспортом у межах діючого законодавства зроблено не було.

Постановка завдання. Вивчення відповідальності перевізника у сфері перевезення вантажів морським транспортом.

Результати дослідження. Актуальність теми обумовлена недосконалістю правового регулювання відповідальності в сфері морських вантажних перевезень та відсутністю у вітчизняній юридичній науці комплексних досліджень із даної проблематики.

Серед нормативних актів України у сфері морських перевезень безперечно важливе значення має Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р. [2]. Відповідно до цього акта право на здійснення торговельного мореплавства мають суб'єкти підприємницької діяльності за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії). При укладенні договорів сторони керуються нормами кодексу. Іноземним законодавством та звичаями торговельного мореплавства вони можуть керуватися тільки у випадку, якщо норми кодексу дозволяють таке. Для регулювання більшості правовідносин, визначених у кодексі, застосовують законодавство України. Відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, морського страхування регулюються законодавством держави за згодою сторін та за договором морського перевезення.

За договором перевезення вантажу морським транспортом одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ст. 909 ЦК).

Юридичні ознаки договору: взаємний, реальний або **консенсуальний** (на морському транспорті) та відплатний.

Договір перевезення вантажу має публічний характер, однак за умови дотримання умов, які впливають зі змісту ст. 915 ЦК України: а) перевізником повинна виступати спеціалізована юридична особа, яка здійснює перевезення транспортом загального користування; б) згідно із законом, іншими нормативно-правовими актами або ліцензією, виданою цій організації, вона має здійснювати перевезення за зверненням будь-якої особи [5]).

Сторонами договору є перевізник і відправник. Перевізники – це ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами), а відправниками вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і фізичні особи, яким вантаж належить або на праві власності, або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором. Особа, яка має право на одержання вантажу від перевізника, є одержувачем. Одержувачем може бути сам відправник або третя особа, на користь якої укладено договір. Договір перевезення вантажу належить до договорів на користь третьої особи (ст. 636 ЦК).

Істотною умовою договору є умова про предмет.

Предметом договору є послуги щодо доставки ввірених перевізникові матеріальних цінностей (вантажу) до пункту призначення. До таких послуг належать не лише саме розміщення вантажу, а й інші дії, зокрема, збереження, видача вантажу одержувачеві, завантаження та вивантаження.



У нашому дослідженні ми розглядаємо систему єдиного документа, а саме систему коносаменту, яка застосовується на морському транспорті, та в деяких випадках систему чартеру, яка застосовується на морському та повітряному транспорті.

Договір перевезення вантажу належить до строкових договорів. За правилами ст. 919 ЦК строк встановлюється договором, якщо інший строк не встановлено транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а якщо таких строків немає – у розумний строк.

Крім того, законодавець надає можливість укладення довгострокового договору в разі необхідності здійснення систематичних перевезень (ст. 914 ЦК).

Змістом договору є сукупність прав та обов'язків сторін. При цьому відповідному обов'язку однієї сторони кореспондує відповідне право іншої.

Основним обов'язком одержувача є обов'язок прийняти вантаж та вивезти його з території пристані. У разі порушення цієї умови одержувач повинен оплатити зберігання вантажу, причому плата може бути в декілька разів збільшена за наявності його вини. Відповідно, одержувач має право вимагати від перевізника передачі йому вантажу в пункті призначення. У разі невиконання перевізником обов'язку доставити вантаж на адресу його одержувача, останній має право пред'явити йому вимогу з приводу втрати вантажу, а у разі неналежного виконання ним обов'язку – вимогу з приводу нестачі, псування або пошкодження вантажу (ст. 924 ЦК), а також вимогу з приводу прострочення доставки вантажу (ст. 923 ЦК) [5].

Сторони за договором перевезення вантажу несуть відповідальність у формі відшкодування збитків та (або) сплати неустойки (штрафу, пені).

Цивільний кодекс передбачає окремі випадки покладення відповідальності на перевізника за порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення вантажу:

- за ненадання транспортного засобу (ст. 921 ЦК);
- за прострочення доставки вантажу (ст. 923 ЦК);
- за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (ст. 924 ЦК) [5].

Крім того, законодавець передбачив правило про відповідальність відправника за невикористання наданого перевізником транспортного засобу (ст. 921 ЦК).

У разі довгострокового прострочення доставки вантажу, тобто протягом 30 днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлено договором, транспортними кодексами (статутами), вантаж вважається втраченим (ч. 2 ст. 919 ЦК). Одержувачеві у цьому разі надається право вимагати відшкодування фактичної шкоди через незбереження вантажу (ч. 2 ст. 924 ЦК). Однак одержувач вантажу повинен прийняти вантаж, що прибув після спливу зазначених вище строків, і повернути суму, виплачену йому перевізником за втрату вантажу, якщо інше не встановлено договором, транспортними кодексами (статутами) [5].

Перевізник відповідає за збереження вантажу після прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або його пошкодження сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало (ч. 1 ст. 924 ЦК), а саме сталися не з його вини (презумпція вини перевізника). Тобто, перевізник повинен довести свою невинуватість шляхом посилення на обставини: по-перше, яким не міг запобігти та, по-друге, усунення яких від нього не залежало.

На відміну від ЦК, транспортні кодекси (статути) допускають поряд із презумпцією вини перевізника також презумпцію відсутності вини перевізника. За останньою перевізник не зобов'язаний доводити відсутність своєї вини, оскільки вона є явною.

Відповідно до ч. 2 ст. 924 ЦК перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу в розмірі фактичної шкоди. А це означає, що перевізник не зобов'язаний відшкодувати доходи, які одержувач або відправник міг би реально одержати за звичайних обставин, якби їх право не було б порушено (упущену вигоду) [5].

Після прибуття вантажу до пункту призначення відповідальність перед перевізником за одержання конкретного вантажу несе одержувач. Однак він може перекласти на відправ-



ника всі суми штрафів, зборів та збитків, які сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника за цим перевезенням.

Претензії та позови, що випливають із договору перевезення, порядок і строки їх пред'явлення та розгляду встановлено транспортним законодавством. Відповідно до ст. 925 ЦК, по-перше, передбачено обов'язкове пред'явлення до перевізника претензії до пред'явлення йому позову, однак строк для пред'явлення не встановлено; по-друге, позов до перевізника може пред'явити відправник вантажу або його одержувач за наявності двох необхідних умов: а) якщо має місце повна або часткова відмова перевізника задовольнити претензію; б) якщо перевізник не дав відповідь на претензію у місячний строк.

Щодо пред'явлення позову, то, по-перше, застосовується позовна давність у 1 рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів) (ч. 3 ст. 925 ЦК); по-друге, позовна давність, порядок пред'явлення позовів у спорах, пов'язаних із перевезеннями у закордонному сполученні, встановлюються міжнародними договорами України, транспортними кодексами (статутами) (ст. 926 ЦК), тобто ця норма має відсилочний характер.

Характерною рисою відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення вантажу морським транспортом є її необмежений характер, що регулюється рядом міжнародних конвенцій.

Укладено п'ять головних міжнародних актів щодо перевезення товарів, а саме: 1) Брюссельська конвенція про встановлення єдиних правил про коносамент 1924 р. (Гаазькі правила). У Брюссельській конвенції беруть участь порівняно мало держав, однак Гаазькі правила широко застосовують як типовий договір морського перевезення товарів. У 1968 році в Брюссельську конвенцію були внесені зміни. Нова редакція отримала назву «Правила Гаага-Вісбі»; 2) Гамбурзька конвенція 1978 р. про морські перевезення вантажів. Конвенція набрала чинності, але на практиці не застосовується;

3) Варшавська конвенція 1929 р. для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень [3, 4]).

Треба мати на увазі, що зміст цих конвенцій охоплює широке коло проблем. Основні вимоги конвенцій стосуються таких питань:

- на які перевезення поширюється дія Конвенції;
- на які вантажі поширюється дія Конвенції;
- роль вини перевізника при встановленні його відповідальності і обставин, які впливають на його відповідальність;
- межі відповідальності перевізника, визначені Брюссельською конвенцією про встановлення єдиних правил про коносамент 1924 р. (Гаазькі правила) [3]).

Основні положення Брюссельської конвенції (Гаазьких правил), що встановлює єдині правила про коносамент у сфері морських перевезень, передбачають таке:

- дія правил поширюється на будь-які договори перевезення (у тому числі не міжнародні), засвідчені коносаментом або іншим подібним документом, що є підставою для морського перевезення вантажів, але тільки якщо коносамент було видано у країні-учасниці Конвенції;

– дія правил поширюється на будь-які товари, крім: живих тварин; вантажів, що за договором мають перевозитися на палубі й дійсно перевозяться в такий спосіб;

– перевізник повинен відшкодувати збиток, якщо вантажовідправник доведе, що шкода була заподіяна із вини перевізника. Якщо вантажовідправник це доведе, перевізник винний у заподіянні шкоди (за умови, якщо не доведе інше). Перевізник не несе відповідальності, якщо доведе, що шкоду було завдано не з його вини і не з вини його агентів або службовців. Перевізник не несе відповідальності, якщо збиток є наслідком навігаційної помилки;

– межа відповідальності перевізника визначається відповідними умовами договору (за 1 кг ваги бруто) відповідно втраченого або ушкодженого вантажу залежно від того, яка сума більша. Перевізник не може включити в договір положення, що звільняють його від відповідальності, встановленої Гаазькими правилами.



Брюссельська конвенція визначає встановлення єдиних правил про коносамент 1924 року зі змінами, внесеними в 1968 році (Правила Гаага-Вісбі). Хочемо зазначити в контексті дослідження, що найбільш істотні відмінності Правил Гаага-Вісбі від Гаазьких правил полягають у тому, що:

– Правила Гаага-Вісбі не застосовуються, якщо під час перевезення був виданий не коносамент, а будь-який інший документ;

– якщо позов до перевізника або його агента про відшкодування збитку під час перевезення пред'явлений, і службовець або агент не є незалежним підрядчиком, цей службовець або агент має право скористатися положеннями про звільнення від відповідальності та про межі відповідальності, на які згідно з Конвенцією вправі посилатися перевізник. Суми, відшкодовані перевізником і такими службовцями й агентами, ні в якому разі не повинні в сукупності перевищувати межу, передбачену дійсною Конвенцією [3, 4]).

Ще одним міжнародним актом є Гамбурзька конвенція 1978 р. про морське перевезення вантажів («Гамбурзькі правила»). Гамбурзькі правила були результатом зусиль вантажовідправників розширити свої права по договорах морського перевезення. Вони встановили дуже великі межі відповідальності перевізників.

Хоча формально Гамбурзька конвенція і набрала сили, тобто була здійснена необхідна кількість ратифікацій, на практиці вона не застосовується.

Основні положення Варшавської конвенції (зі змінами, внесеними Гаазьким протоколом 1955 року):

1) дія конвенції поширюється на будь-яке перевезення (як за винагороду, так і на безкоштовне), місце відправлення і місце призначення якого, незалежно від того, є або немає перерви в перевезенні або перевантаженні, знаходиться на території двох сторін – учасниць Конвенції або на території однієї країни-учасниці, якщо передбачене припинення на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є учасником Конвенції. Декілька послідовних перевезень вважається одним перевезенням за погодженням держав-членів;

2) дія Конвенції поширюється на будь-які вантажі, крім поштової кореспонденції і поштових відправлень;

3) перевізник повинен відшкодувати збиток, якщо вантажовідправник доведе, що збиток був заподіяний із вини перевізника. Якщо вантажовідправник це доведе – перевізник винен у збитку, якщо не доведе іншого. Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що ним і поставленими особами були вжиті всі необхідні заходи для того, щоб уникнути шкоди. У випадку, якщо перевізник доведе, що провина особи, що потерпіла, була причиною шкоди або сприяла цьому, суд може відповідно до постанови свого власного закону усунути або обмежити відповідальність перевізника;

4) межі відповідальності перевізника (умовної грошової одиниці, що містить 65,5 мг золота проби 900/1000) за одного пасажира у випадку його смерті [5]).

Таким чином, наше дослідження порушує питання недосконалості правового регулювання відповідальності перевізників у сфері морських вантажних перевезень. Важливість імплементації міжнародних норм до нашого законодавства шляхом внесення відповідних норм у Кодекс торговельного мореплавства України для визначення критеріїв та меж відповідальності перевізника за відповідними договорами, що є необхідністю в світі провідних тенденцій сучасного економічного розвитку.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

2. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. // Голос України. – 1995. – 07. – № 127128.

3. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року// Міжнародна морська організація; Конвенція, протокол, міжнародний документ від 25.08.1924 // Документ 995_221, чинний, поточна редакція – Редакція від 21.12.1979-http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221.



4. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби) // (Брюссель, 23 февраля 1968 года) Міжнародна морська організація; протокол, міжнародний документ від 23.02.1968-http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_22.

5. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356 (Редакція від 01.01.2016, підстава 1709-18, 835-19).

6. Про цінні папери та фондовий ринок: Закон України від 23.02.2006 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2006. (Редакція від 20.09.2015, підстава 701-19) – № 31. – Ст. 268.

7. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.

8. Агарков М.М. Основы банковского права: курс лекций; Учение о ценных бумагах: науч. исслед. – М.: Издательство БЕК, 1994. – 349 с.

9. Неверов О.Г. Товарораспорядительные документы в торговом обороте: Дис. ... к. ю. н.: 12.00.03. – М., 2001.

ВЕДЬКАЛ В. А.,

кандидат історичних наук, доцент
(Дніпропетровський національний
університет імені Олеся Гончара)

УДК 341.1/7

МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАПОБІГАННЯ ТА ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ

У статті розглянуто співпрацю України з міжнародними універсальними і регіональними організаціями, зокрема, ООН та Радою Європи у сфері запобігання й протидії корупції з метою вироблення основних напрямів удосконалення правового механізму держави.

Ключові слова: корупція, міжнародні конвенції, моніторинг, адаптація, антикорупційні заходи.

В статье рассмотрено сотрудничество Украины с международными универсальными и региональными организациями, в частности, ООН и Советом Европы в сфере предотвращения и противодействия коррупции с целью разработки основных направлений усовершенствования правового механизма государства.

Ключевые слова: коррупция, международные конвенции, мониторинг, адаптация, антикоррупционные меры.

The article discusses Ukraine's cooperation with international universal and regional organizations, including UN and Council of Europe on preventing and combating corruption to develop main directions of improving legal framework of state.

Key words: corruption, international conventions, monitoring, adaptation, anti-corruption measures.

