

панії іншій створює високі ризики заподіяння керованій корпорації шкоди, з огляду на використання керуючим повноважень у власних інтересах, або ж неотримання прибутків – внаслідок пасивної поведінки (або у деяких випадках бездіяльності) керуючого, який намагатиметься мінімізувати свої ризики щодо відповідальності за заподіяну шкоду. Проте, з іншого боку, повертаючись до поняття «послуги», яке згадувалося раніше, то в такому розрізі, керуюча компанія, навпаки, повинна сама бути зацікавлена в своєму іміджі як якісного керівника задля збільшення кола «клієнтів».

Проте, Автор вважає, що прийняття проекту Закону надасть можливість суб'єктам права застосовувати провідні механізми корпоративного управління, які використовуються у міжнародній практиці, в цілях залучення високопрофесійних керівників для підвищення ефективності управління, вдосконалення організації господарської діяльності юридичних осіб, проте сам законопроект ще потребує доопрацювання.

Список використаної літератури:

1. Проект закону України «Про внесення змін до деяких законів України (щодо виконавчих органів юридичних осіб та покращення інвестиційної політики)» [Електронний ресурс]: проект закону України від 22.12.2014 р. N 1526 – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH16E00I.html – Назва з екрану
2. Пояснювальна записка до проекту закону України «Про внесення змін до деяких законів України (щодо виконавчих органів юридичних осіб та покращення інвестиційної політики)» [Електронний ресурс]: пояснювальна записка до проекту закону від 22.12.2014 р. N 1526 – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH16E00A.html

Ключові слова: делеговані повноваження, юридична особа, виконавчі органи.

Ключевые слова: делегированные полномочия, юридическое лицо, исполнительные органы.

Key words: delegated powers, legal entity, executive bodies.

КОЛОДІН АРТЕМ ОЛЕКСІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри цивільного права*

ДО ПИТАННЯ ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ ЧАРТЕРУ І КОНОСАМЕНТУ ПРИ МОРСЬКОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖУ

Особливості регулювання морського перевезення вантажу по коносаменту і на підставі чартеру можна виявити за допомогою порівняльного аналізу, для проведення якого необхідно розглянути питання правового регулювання цих видів морських перевезень. При переве-

женні генеральних, тарно-пакувальних вантажів, вантажовласник зазвичай вдається до послуг лінійного судноплавства, при якому підтримується регулярне сполучення на певному напрямку. Окремі українські вчені виділяють наступні ознаки лінійного судноплавства: а) регулярність повідомлення і наявність розкладу судів; б) перевезення дорогих генеральних вантажів; в) завантаження судна вантажами багатьох вантажовідправників; г) оплата перевезення по лінійним тарифами; д) здійснення вантажно-розвантажувальних операцій перевізником; е) публічний характер послуг перевізника [4; 8]. Зазначені ознаки багато в чому зумовлюють особливості укладення договорів перевезення.

У разі перевезення вантажу на лінійних судах, відносини перевізника і власника вантажу оформляються договором морського перевезення вантажу без надання всього судна, його частини або окремих суднових приміщень, коли перевізник сам формує завантаження судна, вирішує яким чином і де розмістити вантаж. Взаємні права та обов'язки сторін при цьому оформляються коносаментом. Коносамент – це особливий транспортно-комерційний документ, який видає перевізник після прийняття пред'явленого до перевезення вантажу на судно. Коносамент з усіма включеними в нього умовами за своїм обсягом не покриває «своїм безпосереднім змістом усіх прав і обов'язків сторін за договором» [10, с. 78-80]. Він розглядається як доказ наявності договору морського перевезення вантажу.

Основними джерелами регулювання даного договору за українським законодавством є: ратифіковані Україною міжнародні конвенції [4; 5; 6], Цивільний кодекс, Кодекс торговельного мореплавства, підзаконні акти органів виконавчої влади в галузі транспорту.

Глава 2 «Договір морського перевезення вантажу» розділу V «Морські перевезення» Кодексу торговельного мореплавства України практично повністю відповідає Гаазько-Вісбійським правилам. Однак частина норм Гамбурзьких правил, які регулюють питання, які не отримали дозволу в Гаазько-Вісбійських правилах, також використана в цій главі. При цьому одні норми використані без будь-яких змін, інші – лише частково.

Ще однією особливістю глави 2 розділу V КТМ України [3] є те, що деякі імперативні норми Гаазько-Вісбійських правил, призначені для застосування під час перевезення вантажу по коносаменту, застосовуються і при перевезеннях по чартеру. Як зазначають Муранов А.І. і Давиденко Д.Л., українське законодавство, яке регламентує морські перевезення вантажів, є досить складним (іноді в зарубіжній юридичній літературі такий тип законодавства називають «гібридним») [11, с. 81-86].

Назва «договір морського перевезення по коносаменту» є досить умовним. По-перше, така назва не міститься в жодному законодавчому акті України. По-друге, договір морського перевезення вантажу, який не є чартером, може бути укладений без використання коносаменту, замість якого може бути виданий інший документ, наприклад, морська накладна, багажна квитанція (ст.ст. 137, 144, 186 КТМ України). По-третє,

оформлення сторонами своїх відносин у вигляді чартеру не виключає видачу коносамента. Тому, коносамент не можна визнати індивідуалізуючим ознакою договору морського перевезення вантажу без використання всього судна, його частини або певних приміщень.

Згідно ст. 133 КТМ України основний зміст даного виду договору морського перевезення вантажу полягає в тому, що перевізник зобов'язується доставити вантаж, який передав або передасть відправник з порту відправлення в порт призначення і видати уповноваженій на одержання вантажу особі, а вантажовідправник – сплатити перевізнику фрахт, провізну плату.

Кожна зі сторін за даним договором набуває певні права і приймає на себе юридичні обов'язки. Перевізник зобов'язується перевезти вантаж і видати його одержувачу, а відправник повинен сплатити за перевезення встановлену плату.

На поширену в науці морського права думку даний вид договору у всіх випадках полягає в момент здачі вантажу відправником і є, отже, реальним. На реальний характер даного договору вказують норми Брюссельської конвенції про коносаменти 1924 р. [4].

Однак іноді вантажовідправнику буває необхідно заручитися певною гарантією перевезення вантажу заздалегідь або він планує здійснювати регулярні відправки вантажу протягом тривалих періодів. В цьому випадку попередня домовленість про бронювання місця на судні оформляється букінг-нотом, в якому зазначаються назва і кількість вантажу, терміни відправки, інші умови. Такий договір слід віднести до консенсуальних.

Правова природа коносамента, згідно переважній думці, визначається трьома функціями цього документа: 1) виступає в якості товаророзподільчих документа щодо зазначеного в ньому вантажу; 2) є розпискою перевізника в отриманні вантажу від відправника; 3) є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу.

Спочатку коносамент виступав лише в ролі розписки перевізника в отриманні вантажу. З розвитком лінійного судноплавства, яке обмежило сферу застосування чартеру, зросла роль коносамента як доказ наявності та змісту договору морського перевезення вантажу. Як було відмічено вище, коносамент є не договором перевезення, а лише одним із свідчень його укладення і умов.

Регламентація чартеру здійснюється за допомогою диспозитивних норм національного законодавства. КТМ України, як і більшість законодавств морських держав, відносить регламентацію відносин з чартером на розсуд сторін.

Складна юридична природа договору морського перевезення вантажу полягає саме в тому, що договір фрахтування на рейс (чартер) віднесений законодавцем до договору морського перевезення вантажу, як різновиду даного договору.

Чартер, як правило, розрахований на перевезення великих партій масових вантажів, тому її умовою виступає надання всього судна, його частини або певних суднових приміщень. Як зазначає І.М. Макаров, «ця риса чартеру, по-перше, вимагає узгодження широкого кола умов, що

відносяться не тільки до самого перевезення, але й до характеристики судна, і, по-друге, ускладнює оцінку правової природи чартеру, так як у взаєминах сторін виникають елементи оренди» [10, с. 78-80].

Список використаної літератури:

1. Конституція України: станом на 1 верес. 2016 р.: відповідає офіц. тексту. Харків: Право, 2016. 82 с.
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 45–46. Ст. 356.
3. Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України 23 травня 1995 року № 176/95-ВР (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № № 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349) // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#top>
4. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року // URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року // URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391/card6#Public.
6. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11.12.2008 р. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml
7. Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання. Наказ Міністерства Інфраструктури України від 14.10.2013 № 790, Зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.11.2013 р. за № 1859/24391 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1859-13>
8. Азімов Ч. Н., Сібілов М. М., Борисова В. І. та ін. Цивільне право України. Частина перша [Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих закладів освіти]. 2000.
9. Коваль П. Ф., Алешугіна Н. О., Андреева Г. П. В'їзний туризм Навчальний посібник: Ніжин, Видавництво Лук'яненко В. В., 2010. – 304 с.
10. Макаров И. М. Понятие договора морской перевозки // *Научный вестник международного гуманитарного университета*. – 2011. – № 1. – С. 78–80.
11. Муранов А. И., Давиденко Д. Л. Унификация и согласование права международной торговли: развитие, проблемы и тенденции // *Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения*. – 2008. – № 3 – С. 81–86.
12. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень : навч. посіб. . – К. : Знання, 2012. – 318 с.
13. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: [підручник] [С. С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін.]; за заг. ред. С.С. Бичкової. – 3-тє вид., змін, та допов. – К.: Алерта, 2014. – 496 с.
14. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В.І.Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, Т. І. Бєгова та ін.; за ред. В. І. Борисової, І. В. Фатеевої, В. Л. Яроцького – Х. : Право. – 2011. – Т. 2. – 816 с.

Ключові слова: послуги, цивільно-правовий договір, перевезення, чартер, коносамент.

Ключевые слова: услуги, гражданско-правовой договор, перевозка, чартер, коносамент.

Key words: services, civil contract, transportation, charter, bill of lading.