

Спеціалізована вчена рада Д 41.086.03
Національного університету «Одеська
юридична академія»

65009 м. Одеса, вул. Фонтанська дорога
23

ВІДЗИВ

офіційного опонента на дисертацію *Покори Ірини
Євгенівни Уніфікація норм про морські вантажні
перевезення в міжнародному приватному праві,*
подану на здобуття наукового ступеню кандидата
юридичних наук зі спеціальності 12.00.03 — цивільне
право; сімейне право; цивільний процес; міжнародне
приватне право

При побудові світової моделі економічних відносин і міжнародної торгівлі складно заперечувати значення транспортної системи і міжнародних морських перевезень вантажів. У структурі перевезень морський транспорт домінує як за загальним обсягом перевезень, так і за іншими показниками, а у міжнародних морських перевезеннях провідне місце посідають саме вантажні перевезення. Стан морського транспорту, вантажних перевезень і рівень регулювання транспортних відносин виступає глобальним фактором розвитку світової торгівлі, особливо з огляду на те, що основний обсяг усіх міжнародних міжконтинентальних перевезень припадає саме на такий вид, як морські перевезення, що підтверджується і економічними показниками, історичним досвідом. Природньо, що правове регулювання інституту морських вантажних перевезень відрізняється різно — і багатоджерельністю, складністю, значним, змістовно неоднорідним масивом колізій національних та наднаціональних норм у цій сфері.

Як відомо, основу конвенційного механізму регулювання міжнародних морських вантажних перевезень складають наступні міжнародно-правові акти: Гаазькі правила 1924 р.; Гаазько-Вісбійські правила (правила Гаага-Вісбі) 1968 р., Гамбурзькі правила 1979 р. та Роттердамські правила 2008 р. Хронологічне співставлення і аналіз цих документів дозволяє визначити етапи їх оновлення і потребу відповідної уніфікації приблизно один раз у 20-30 років. Україна, будучи морською державою, що має порти на Чорному і Азовському морях Середземноморського басейну, маючи вигідне географічне становище, на жаль не приймає активної участі у міжнародному процесі систематизації правової бази у сфері торгівельного мореплавства, перебуваючи на периферії. Як свого часу Союз РСР, Україна не є учасником вказаних багатосторонніх актів, а двостороння міжнародно-правова база, хоча і охоплює близько тридцяти країн, але розвивається досить повільно. Причин такому стану декілька, безумовно на першому місці слід назвати занадто повільний розвиток вітчизняного ринку вантажних морських перевезень. Але і не останньою причиною мусимо визначити недостатній рівень наукової розробки проблематики міжнародного морського права, відсутність потужних наукових шкіл з цієї галузі в Україні, ґрунтовних наукових досліджень, занизький рівень комунікації української і світової наукової спільноти.

Це підсилює рівень актуальності обраної тематики, яка на нашу думку не викликає сумнівів. Наукові дослідження з проблематики міжнародного морського права є потрібними і необхідними для практики, при вирішенні проблемних ситуацій мультинаціонального характеру. Прикладом може бути аварія контейнеровоза «Ever Given» — інцидент, що трапився 23 березня 2021 року в Суецькому каналі, який викликав жваве обговорення в експертному середовищі з багатьох аспектів, включаючи проблему визначення норм матеріального права, які будуть застосовуватися судами при вирішенні спорів з приводу цього інциденту.

При цьому відмічаємо складність вирішення обраних автором дисертації наукових завдань, які зумовлені і обраною тематикою, і відсутністю розроблених вітчизняних доктрин у сфері морського права, і недостатнім розвитком практики судів України з вирішення спорів, пов'язаних із застосуванням норм міжнародного морського права.

Тематика дисертаційної роботи Покори І. Є. перебуває у сфері наукових інтересів керівника проф. Стрельцової Є. Д., що свідчить про певне наступництво ідей та напрямків дослідження, виступає основою для формування наукової школи з міжнародного морського права.

Необхідність науково-теоретичного осмислення процесів уніфікації норм міжнародного морського права, від яких Україна не може перебувати осторонь, зумовлює значущість проведення наукового дослідження за цим напрямком і доводить актуальність виконання дисертації за темою, обраною автором.

Проблеми уніфікації норм міжнародного приватного права, що стосуються морських перевезень, лише фрагментарно були охоплені науковою увагою вітчизняних дослідників, але в обраному автором концентрованому вигляді, в якості самостійного напрямку в українській цивілістичній науці не досліджувалися, що з огляду широкий попит міжнародних перевезень, інтеграційні процеси і зумовлені цим спори, які впливають із договорів перевезення вантажів, зумовлює необхідність проведення наукових досліджень, з висвітленням відповідного кола проблемних питань та пошуком науково обґрунтованих шляхів до їх вирішення.

Наведене доводить актуальність проведеного дослідження та дозволяє стверджувати, що робота І. Є. Покори є першою дисертаційною роботою, у якій в узагальненому вигляді висвітлена проблематика уніфікації норм про морські перевезення вантажів у міжнародному приватному праві.

Дисертаційна робота І. Є. Покори, представлена на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук, є корисною як для

теоретичної науки, так і для судової і договірної практики. Науковці, розробники доктрини міжнародного приватного права, в своїх працях, виконаних в різні історичні періоди, опрацювали коло питань, пов'язаних із уніфікацією норм міжнародного морського права. Однак істотні зміни у міжнародно-правовому регулюванні відкрили перед дослідниками якісно новий їх вимір. Все це дозволяє констатувати, що тематика наукового дослідження І. Є. Покори є актуальною, а саме дослідження — своєчасним і корисним для юридичної науки і практики.

Проведене І. Є. Покорою наукове дослідження має важливе прикладне значення, оскільки авторські розробки можуть бути використані при вирішенні спорів, що впливають із відносин перевезення вантажів морем. При цьому значний пласт наукового матеріалу дисертаційного дослідження не є формальним узагальненням теоретичного матеріалу міжнародних конвенцій з міжнародних морських перевезень, останні виступають лише об'єктом дослідження автора, за допомогою якого висвітлені закономірності та тенденції динаміки застосування норм міжнародно-правових актів, особливості окремих спорів.

Зазначаємо, що рецензованою дисертацією внесено до науки міжнародного приватного права низку нових, важливих у науковому аспекті, розробок, висновків та рекомендацій.

У розділі першому дисертації узагальнено фактори, які сприяли розвитку процесу уніфікації норм у сфері міжнародного приватного права взагалі та у сфері торговельного мореплавства, виокремлено групи економічних факторів та факторів правового характеру (с. 47-48 дисертації).

Автором здійснено теоретичний аналіз поняття «уніфікація права», його співвідношення з поняттями «гармонізація права» та «зближення національних правових систем». Методологічним напрямком автор вбачає розширення меж поняття уніфікації, що охоплює як процес створення так застосування норм, причому не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є

зближення правових систем (с. 27, 34 дисертації). Гармонізацію автор розглядає однією із складових уніфікації права, якщо розглядати останню в широкому сенсі.

У розділі другому дисертації аналізуються особливості уніфікації норм про морські вантажні перевезення. Автором досліджено історію виникнення і природу коносаменту у морських вантажних перевезеннях, окреслено правові функції коносаменту (с. 79-80 дисертації). Науково значущими є розроблені критерії відмежування договорів чартеру і морського перевезення вантажу за коносаментом, сторони яких мають різний обсяг прав і обов'язків. На думку дисертанта, головна відмінність полягає в тому, що перевізник – сторона договору морського перевезення вантажу за коносаментом за рахунок фрахту, що сплачується за перевезення, здійснює навантаження, вивантаження і укладання вантажу в трюмах і на палубі судна, а також проводить необхідні операції з вантажем під час його перевезення; обов'язки ж фрахтівника чітко обумовлені укладеним договором. Відмічена також відмінність у правовому регулюванні, оскільки перевезення з використанням коносаменту регулюються міжнародними конвенціями, а відносини, які виникають при чартерних перевезеннях не врегульовані на рівні міжнародних нормативно-правових актів, а регламентуються неконвенційними джерелами, численними проформами, тобто звичаєвими правилами (с. 81-82 дисертації). При розгляді методів подолання колізій норм про морські вантажні перевезення, особливо щодо заміни колізійного методу іншими механізмами, і як наслідок зниження ролі колізійного методу, дисертант істотно оновлює коло аргументів на користь збереження колізійного методу, який залишається служити головній меті – вирішенню проблеми вибору права. Втім, автор доводить, що у сфері міжнародних морських перевезень вантажів переважає матеріально-правовий метод регулювання відносин, міжнародний аспект якого втілюється як в нормах міжнародних договорів, так і в неконвенційній уніфікації (с. 95 дисертації). Важливе значення має проблема забезпечення однорідності права міжнародних морських перевезень і його порушення при створенні

«гібридних режимів перевезення», які відходять від загальноприйнятих єдиних міжнародних правил. В роботі виділяються і досліджуються декілька «гібридних режимів перевезення», включаючи Китайський морський кодекс, який є прикладом агресивного законодавства (с. 98 дисертації). Гібридні режими також можуть генерувати ряд питань щодо конфліктів законів, які потребуватимуть вирішення, зокрема шляхом побудови ієрархії відповідних конвенційних норм, урахування правових позицій щодо їх застосування судами і арбітражами у різних внутрішніх правопорядках.

Дисертант аналізує найбільш вживані умови чартеру, на основі яких у подальшому різними організаціями судновласників, фрахтувальників, брокерів були розроблені стандартні форми чартерів (проформи). При дослідженні проблематики недоговірної уніфікації в роботі зроблено висновок про співвідношення міжнародно-договірної і приватноправової уніфікації: при міжнародно-договірній уніфікації зацікавлені сторони отримують, як правило, юридично обов'язковий гарантований результат, тоді як внаслідок приватноправової уніфікації створюються акти, договори, проформи індивідуально-правового характеру які є більш універсальними за рахунок того, що можуть застосовуватись учасниками правовідносин на їхній розсуд та за їхнім вибором (с. 125 дисертації).

Загалом, доцільно вказати на формування в рецензованому дослідженні основних положень доктрини міжнародного морського права в Україні.

Розділ третій дисертаційного дослідження містить авторське бачення міжнародно-договірної уніфікації норм про морські вантажні перевезення на основі аналізу норм міжнародно-правових актів, якими регламентуються відносини у цій сфері та практики їх застосування. При цьому автор досліджує не тільки зміст положень конвенцій, а й форму їх відображення у національному законодавстві про морські перевезення. Так, дисертант вказує, що перелік підстав для звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу за Кодексом торгівельного мореплавства

України (ст. 176 КТМ України) є аналогічним до переліку, закріпленому в Гаазько-Вісбійських правилах. Але за змістом зазначеної статті перелік підстав є вичерпним, тоді як відповідно до Гаазько-Вісбійських правил перевізника може бути звільнено від відповідальності за наявності інших обставин, що сталися не з вини перевізника, його працівників чи агентів. У ст. 177 КТМ України за аналогією з Гаазько-Вісбійськими правилами закріплено право перевізника посилається на навігаційну помилку, яку автор пропонує згодом виключити з КТМ (с. 186-187 дисертації).

Аналіз Гамбурзьких правил дозволив автору визначити причини, з якими цей вагомий документ не знайшов підтримку деяких країн світу приєднуватись і дотримуватись їх положень, зокрема закріплений в правилах радикальний підхід до відповідальності перевізника за вантаж, що свідчить про недотримання балансу інтересів сторін договору міжнародного морського перевезення вантажів (с. 157 дисертації).

Рецензована робота вперше звертає фокус наукових досліджень на Роттердамські правила 2008 року, що важливо з огляду на перспективи приєднання України до цієї конвенції, розробку етапів і шляхів імплементації до національного законодавства. Тим більше, Роттердамські правила регулюють питання, що входять до сфери їхньої компетенції, значно детальніше, ніж це роблять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські чи Гамбурзькі правила (с. 173 дисертації).

Вищенаведене дає достатні підстави констатувати, що кандидатська дисертація Покори Ірини Євгенівни *Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві*, є завершеною науковою працею, в якій отримані нові науково обґрунтовані результати, що мають важливе теоретичне значення для юридичної науки. Висновки та рекомендації, що містяться у дисертації належним чином обґрунтовані, результати дослідження є достовірними та з достатньою повнотою знайшли своє відображення в опублікованих працях автора. Зміст основних положень дисертації та автореферату є ідентичним. Структура роботи в цілому є

вдалою, логічно обґрунтованою і відповідає поставленим завданням наукового дослідження.

Однак не з усіма положеннями рецензованої дисертації можна погодитись, як і будь-яка робота такого рівня вона не позбавлена певних упущень, а окремі авторські судження позбавлені відповідного рівня обґрунтованості і викликають зауваження.

1. Завершуючи теоретичні розсуди щодо сутності уніфікації, автор вказує, що головним результатом міжнародно-правової уніфікації передбачається *зближення правових систем* (с. 34 дисертації). Між тим теза про зближення правових систем вже стала таким елементом науково-юридичного канону, даниною юридичній і політичній моді, без розкриття питання, у чому ж полягатиме таке зближення, за якими елементами правових систем відбудуватиметься і які результати слід очікувати саме для національної правової системи? Без детального пояснення такі судження, які претендують на теоретичний рівень, вбачаються поверховими.

2. Потребує визначення проблема визначення правової природи чартерної проформи. За правовою природою проформи є зразковими умовами договору (с. 107 дисертації). Вважаємо, що автору доцільно більш чітко висловитися з цього приводу. В роботі вказано на рекомендаційний характер проформ, їх гнучкість, інші їх переваги для практики. Але яка правова природа проформ — як типовий, зразковий чи рамочний договір, або ж він містить ознаки договору приєднання, особливо з огляду на їх розробку крупними транснаціональними компаніями—перевізниками? Це питання є не тільки теоретичним, але й має прикладне значення, для судової і договірної практики.

3. Проблему залучення України до процесів уніфікації норм про міжнародні вантажні перевезення автор пропонує вирішити у декілька етапів, один з яких — у подальшому приєднання до Роттердамських правил як до найбільш сучасного та збалансованого режиму регламентації договору

міжнародних морських вантажних перевезень (с. 11 автореферату, с. 76 дисертації). Але при цьому не аналізуються відповідні ризики, перш за все юридичні, що можуть виникнути внаслідок приєднання України до цього вагомого міжнародно-правового акту. Зокрема, як вплине на національне законодавство і правозастосовчу практику певний дисбаланс у розподілі зобов'язань і відповідальності між вантажовідправниками і перевізниками, що створює для останніх певні переваги і переводить їх до привілейованого стану. Неоднозначно сприймається запропоноване у Роттердамських правилах розширення сфери їх застосування до інших видів транспорту, окрім морського, що викликає питання адаптації до норм про міжнародні змішані перевезення вантажів. Слід оцінити й інші, досить ризикові положення, наприклад зміна тягаря доказування, обмеження розміру компенсації за втрату чи пошкодження вантажу, обумовлені затримкою здачі вантажу, порівняно із конвенціями, що стосуються неморських видів перевезень. Вважаємо зазначити на необхідності системної оцінки ризиків приєднання України до Роттердамських правил. Дисертаном висловлено думку, що ратифікація Україною Гаазько-Вісбійських правил як найрозповсюдженішого міжнародного договору в окресленій сфері на даний момент є найбільш «простим» кроком на шляху до приєднання до світової спільноти у питанні регулювання відповідальності за перевезення вантажів морем (с. 184 дисертації). Однак чи закладає така ситуація глобального конфлікту у правовому регулюванні морських перевезень, з огляду на відмінності по багатьох параметрах Гаазько-Вісбійських та Роттердамських правил.

Але висловлені зауваження свідчать про складність питань, що розглядаються у дисертації, їх дискурсивний характер, не несуть концептуального характеру і не впливають на загальну позитивну оцінку роботи.

Наведене дає підстави для загального висновку, що рецензоване дисертаційне дослідження в повній мірі відповідає вимогам пунктів 9, 11 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого постановою

Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567, а його автор —
Покора Ірина Євгенівна заслуговує присудження наукового ступеня
кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 — цивільне право і
цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право.

Офіційний опонент кандидат
юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного
права № 1 Національного
юридичного університету імені
Ярослава Мудрого



Печений О. П.

Підпис	<i>Печений О. П.</i>
Засвідчую	<i>[Signature]</i>
Нач. ВК	<i>[Signature]</i>
* 29 * р.	