МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

ПОКОРА ІРИНА ЄВГЕНІВНА

УДК 341.9:347.793.3

ДИСЕРТАЦІЯ
УНІФІКАЦІЯ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук
Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ / І.Є. Покора /

Науковий керівник:
СТРЕЛЬЦОВА ЄВДОКІЯ ДЖОНІВНА
доктор юридичних наук, доцент,
заслужений працівник освіти України

Одеса – 2021

АНОТАЦІЯ

Покора І.Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021.

Дисертацію присвячено теоретичним та практичним проблемам уніфікації норм про морські вантажні перевезення у міжнародному приватному праві; виявленню особливостей видів та методів такої уніфікації, а також дослідженню тенденцій її розвитку задля поглиблення науково-теоретичних знань у даній сфері міжнародного приватного права, внесення науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства України у сфері відносин щодо договорів міжнародних морських вантажних перевезень з огляду на специфіку та перспективи існуючих міжнародних режимів у цій галузі, а також національний та зарубіжний законодавчий та правозастосовний досвід.

У результаті дослідження різних поглядів науковців вбачається, що в доктрині міжнародного приватного права відсутня узагальнена думка щодо визначення поняття уніфікації права і того, який смисл вкладати в це поняття. Існує велика кількість підходів до формулювання цього поняття, що призводить до правової невизначеності в тлумаченні понять, пов'язаних з уніфікацією.

Враховуючи тенденції, поширені в доктрині міжнародного приватного права, а також в практичній діяльності міжнародних організацій з його уніфікації, вважаючи доцільним розглядати уніфікацію в широкому сенсі, тобто не тільки як процес вироблення єдиних норм для певної групи відносин, а і як процес застосування цих норм у процесі регулювання певних відносин, запропоновано удосконалене визначення: «Уніфікація права – процес створення та застосування для регулювання певних відносин не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є зближення

правових систем». При цьому гармонізація, як один із кроків до такого зближення, є однією із складових уніфікації права, якщо її розглядати в широкому сенсі.

На основі критичного дослідження наявних в науці міжнародного приватного права позицій щодо класифікації уніфікації права узагальнено положення щодо класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві, обґрунтовано виділення класифікації, що базується на загальноприйнятих критеріях, відображає думки більшості дослідників поставленого питання та при цьому максимально уникає присвоювання термінології: за характером уніфікованих норм – уніфікація колізійних норм, уніфікація матеріальних норм або змішана уніфікація; за методом – міжнародно-правова та приватноправова уніфікація; залежно від використання міжнародно-правових засобів – міжнародно-договірна та недоговірна (неконвенційна) уніфікація; залежно від сфери розповсюдження норм – регіональна та універсальна уніфікація.

На підставі аналізу особливостей процесу уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві, який розпочався в період Середньовіччя із регіональної уніфікації звичаїв у сфері торговельного мореплавства, систематизовано фактори, які сприяли цьому процесу. Виділено групи економічних факторів (безперервний розвиток міжнародних відносин, постійна поява нових ринків, науковий і технічний прогрес, у тому числі в суднобудуванні) та фактори правового характеру (недостатність інструментів тільки національного права, правова невизначеність, викликана розрізненістю судової та арбітражної практики в різних державах, недосконалість колізійного методу).

Обґрунтовано виокремлення міжнародного приватного морського права як підгалузі міжнародного приватного права яка регулює майнові відносини, ускладнені іноземним елементом, що складаються у сфері торговельного мореплавства, до структури якої включаються національно-правові колізійні норми, уніфіковані колізійні та матеріально-правові норми міжнародних договорів та звичаї торговельного мореплавства. Визначено, що пристосованість міжнародного приватного морського права до уніфікації зумовлена

особливостями його формування, природною єдністю і міжнародним характером з початку виникнення відносин у сфері торговельного мореплавства, схожим характером проблем, що виникають при вирішенні спорів у цій сфері відносин, міжнародною природою норм, що регулюють такі відносини, схожістю спорів, що потребують врегулювання, та подібністю механізмів їх вирішення.

Виходячи із запропонованої в дисертаційному дослідженні класифікації уніфікації, визначено, що міжнародно-договірна уніфікація є одним із методів уніфікації права, а міжнародний договір, у свою чергу, можна назвати формою, в якій така уніфікація здійснюється. Звернено увагу, що, з огляду на природу міжнародних конвенцій, під час дослідження питання приведення в дію міжнародних договорів про уніфікацію права їхніми учасниками необхідно брати до уваги, що таке питання належить до сфери співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного права. Проаналізовано особливості підходів, згідно з якими може відбуватися процес імплементації міжнародної конвенції в національне законодавство окремої держави, що стала її учасницею: моністичного і дуалістичного (із застереженням про відсутність однозначних загальноприйнятих критеріїв для виділення цих підходів).

Виділено та досліджено проблеми, які виникають під час введення в дію міжнародних конвенцій як одного із основних інструментів уніфікації норм міжнародного приватного морського права, та через які головна мета уніфікації – єдність у регулюванні відносин в певній сфері, яку і має забезпечувати міжнародний договір, залишається фактично не досягнутою. Такі проблеми пов’язані, перш за все, з різноманіттям існуючих правових систем, великою кількістю внутрішніх законодавчих актів, а також відсутністю єдиного підходу держав до порядку включення міжнародних норм у національне законодавство. Крім того, що держави для надання положенням міжнародної конвенції законної сили для внутрішніх суб’єктів права використовують неоднакові інструменти, вони досить часто дотримуються й різних поглядів на порядок інтерпретації конвенції, що, безумовно, спричиняє неоднакове тлумачення державами уніфікованих міжнародних правил. Запропоновано рекомендації для надання

процесу і результату уніфікації права за допомогою міжнародно-правових договорів найбільшої ефективності та вигоди, що полягають, головним чином, у проведенні ґрунтовної роботи під час створення проекту відповідної конвенції.

Виявлено особливості міжнародних морських вантажних перевезень, зокрема: можливість їх здійснення тільки з використанням суден, що самі по собі є засобами підвищеної небезпеки, а також присутність постійних ризиків, що спричинені загрозами Світового океану, та безпосередньо міжнародний характер, тобто наявність іноземного елемента в таких перевезеннях, які з урахуванням специфічних рис договору міжнародного морського перевезення вантажу дозволяють пояснити багатоманітність правових режимів регулювання міжнародних перевезень морськими видами транспорту та їх складність.

Звернено увагу на те, що правове регулювання відносин, що склались з перевезення вантажів за чартером, здійснюється здебільшого за допомогою так званого неконвенційного права (зокрема, нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що являють собою типові умови договору), в той час як правове регулювання відносин, що склались з перевезення вантажів за коносаментом, відбувається в основному за допомогою матеріальних норм, що містяться в міжнародних конвенціях. Обґрунтовано причини переваг чартерних проформ як інструменту недоговірної уніфікації для регулювання відносин при перевезеннях за чартером, з огляду на особливості таких проформ, зокрема такі: потенційно швидке пристосування до поточних вимог міжнародного комерційного обороту завдяки рекомендаційному характеру; можливість учасників перевезення щоразу самостійно обирати умови проформ; опція суб’єктивної модифікації кожної окремої чартерної проформи.

У результаті дослідження зарубіжної судової практики, а також аналізу законодавства у сфері морських перевезень вантажів окремих держав встановлено, що наявність декількох чинних на даний момент конвенцій у сфері міжнародних морських вантажних перевезень спричиняє колізії як безпосередньо між нормами цих конвенцій, так і між їхніми нормами і окремими внутрішніми положеннями національних законодавств, що, у свою чергу, обґрунтовує потребу

в загальноприйнятій єдиній міжнародній конвенції, яка б врегулювала відносини у цій сфері у відповідності до вимог сучасності та потреб ділового обороту.

В роботі також присвячено увагу діяльності міжнародних організацій щодо уніфікації відносин у сфері морського перевезення вантажів. Висловлено думку про те, що, з огляду на загальну світову тенденцію міжнародної співпраці, політика ММК поступово переглядається в сторону не тільки створення нових конвенцій, а і роботи над звичаєвим правом та типовими законами для різних країн, тобто встановлення єдності норм у більш широкому смислі.

Зазначено, що, з огляду на розвиток міжнародних торговельних зв'язків, що, у свою чергу, дав поштовх для подальшого розвитку міжнародного торговельного мореплавства взагалі і перевезень вантажів морем зокрема, з одного боку, та відсутність єдиних загальновизнаних міжнародних правил, що б врегулювали відносини в цій сфері, різноманітність національних законів та розбіжності в регулюванні відповідальності перевізників за договорами морських перевезень по коносаментах, з іншого боку, необхідність прийняття на початку XX ст. єдиного міжнародного договору, що врегулював би питання, які виникають при перевезенні вантажів морем з використанням коносаментів, зокрема, щодо розподілення відповідальності між вантажовласниками та перевізниками, не викликала сумнівів. Спробою вирішення зазначених питань стали Гаазькі правила.

Обґрунтовано, що основний внесок Гаазьких правил у розвиток уніфікаційних процесів у сфері договірного регулювання міжнародних перевезень вантажів полягає в тому, що вони вперше на міжнародному рівні закріпили мінімальну відповідальність перевізника, досить чітко розподілили ризики між ним та вантажовласником, тим самим створивши основу для страхування вантажів та подальшого розподілення відповідальності.

Розглянуто та описано закордонну судову практику, що склалась у зв'язку із застосуванням різних положень Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил. Різноманітність та неоднаковість проаналізованих судових рішень дозволяє констатувати, що Гаазькі правила (із подальшими змінами та доповненнями),

будучи чинною та ратифікованою значною кількістю держав світу конвенцією у сфері міжнародних перевезень вантажів за допомогою коносаментів, не змогли остаточно та однозначно вирішити питання єдності права в регульованій сфері.

Проаналізовано причини прийняття в 1978 році Гамбурзьких правил як «контрпропозиції» з міжнародної уніфікації норм про морські вантажні перевезення, яка мала на меті встановити баланс інтересів всіх сторін міжнародних морських вантажних перевезень.

У результаті дослідження положень Гамбурзьких правил з'ясовано, що вони вносять ряд важливих змін у міжнародно-правове регулювання морських перевезень вантажів за коносаментом і частково усувають недоліки регулювання порівняно із Гаазькими та Гаазько-Вісбійськими правилами.

Зроблено висновок, що, головним чином, через недотримання балансу інтересів сторін договору міжнародного морського перевезення вантажів Гамбурзькі правила не набули особливої підтримки з боку багатьох розвинутих країн. Набуття Гамбурзькими правилами чинності в 1992 році спричинило появу ще одного режиму регулювання відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів морем, наслідком чого стала ще більша розрізненість правового регулювання в цій сфері.

За результатами системного аналізу ключових положень всіх наявних міжнародних договорів регулювання відносин щодо міжнародних перевезень вантажів морем складено відповідну порівняльну таблицю.

З'ясовано головні нововведення Роттердамських правил, яких: застосування положень конвенції, крім морського, також до перевезень вантажу іншими видами транспорту, які передують і слідують за перевезеннями морем; більш чітке, у порівнянні з попередніми режимами, закріплення та розмежування між сторонами тягаря доведення для позивача; розширення періоду застосовування конвенції та періоду відповідальності перевізника, і встановлення їх протягом часу, коли вантаж знаходиться у віданні перевізника, де б він його не отримав і куди б не доставляв, що відповідає актуальному в період сучасності перевезенню вантажів «від дверей до дверей»; включення до конвенції положень

про транспортні електронні документи (записи), їх оборотність та загальний порядок їх використання; традиційні обов'язки перевізника проявляти належну дбайливість про приведення судна у морехідний стан і піклуватися про збереження товарів зроблено безперервними, а також розширено категорії осіб, за яких перевізник несе відповідальність; значно детальніше, порівняно з попередніми міжнародними договорами, врегулювання зобов'язань і відповідальності вантажовідправника, а також умов щодо перевезень вантажів на палубі та наслідків втрати, пошкодження або затримки у випадку, якщо товар законно перевозиться на палубі; збільшення ліміту відповідальності за вантаж і за аналогією з Гамбурзькими правилами позбавлення перевізника права посилатись на навігаційну помилку.

Зроблено висновок, що досліджені новели Роттердамських правил свідчать про намагання розробників конвенції зробити її такою, яка максимально відповідає вимогам сучасності, задовольняє потреби ринку морських вантажних перевезень та реально регулює відносини між учасниками таких перевезень.

Проаналізовано різні думки та очікування щодо результативності Роттердамських правил як зводу уніфікованих норм, регламентуючих договір міжнародних морських перевезень вантажів. Визначено, що вони, будучи результатом важкого компромісу між всіма учасниками роботи над ними, перш за все між перевізниками та вантажовласниками, є серйозним кроком для врегулювання відносин щодо договорів міжнародних морських перевезень вантажів на сучасному етапі їх розвитку.

Запропоновано приєднання України до Гаазько-Вісбійських правил як до чинного міжнародного договору у сфері міжнародних морських перевезень вантажів, а у подальшій перспективі – до Роттердамських правил як до найбільш сучасного, актуального та збалансованого режиму регулювання міжнародних морських перевезень на даний час, та на цій основі розроблено пропозиції щодо внесення відповідних змін та доповнень до законодавства України, зокрема Кодексу торговельного мореплавства України.

Ключові слова: уніфікація норм, міжнародне приватне право, міжнародне приватне морське право, міжнародні морські вантажні перевезення, Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила, недоговірна уніфікація, міжнародно-договірна уніфікація, торговельне мореплавство.

SUMMARY

Pokora I.Ye. The Unification of Rules on Carriage of Goods by Sea in Private International Law. - Manuscript.

The thesis for the Candidate of Legal Sciences degree in the specialty 12.00.03 - Civil Law and Civil Procedure; Family Law; Private International Law. – National University «Odessa Law Academy», Odesa, 2021.

The thesis is devoted to the problems of the theory and practice of the unification of rules on carriage of goods by sea in private international law, including the assessment of the current state and trends of the regulation of the international carriage of goods by sea through international treaties to deepen scientific and theoretical knowledge in this area of private international law and make the suggestions to improve Ukrainian legislation in this field.

As a result of the study of different views of scholars, it is substantiated that there is no common opinion on the definition of unification of law in the doctrine of private international law. Taking into account the trends prevalent in the theory and practice of private international law, it is considered expedient to contemplate the unification in a broad sense, that is, not only as a process of making uniform rules for a certain group of legal relations, but also as a process of applying these rules during the regulation of certain relations. The unification of law is suggested to define as the process of creating and applying for the regulation of certain legal relations not only uniform rules, but also similar, agreed ones, such that do not contradict each other, the expected result of which is the convergence of legal systems. At the same time, harmonization, as one of the steps towards such a convergence, is one of the components of the unification of law considered in a broad sense.

Based on a critical study of the positions available in the doctrine of private international law on the classification of unification of law, the provisions on the classification of unification in private international law are compiled; the classification of unification in private international law that is based on generally accepted criteria, reflects the views of most researchers and avoids the assignment of terminology is substantiated: by the nature of unified rules, by method, depending on the use of international legal means, depending on the scope of rules.

Based on the analysis of the peculiarities of the process of unification of rules in private international maritime law, which has started in the Middle Ages with the regional unification of customs in the merchant shipping, the factors that contributed to the development of this process are systematized. Groups of economic factor (continuous development of international relations, emergence of new markets, scientific and technical progress, including in shipbuilding) and legal factors (insufficiency of instruments of national law only, legal uncertainty caused by the difference of judicial and arbitration practice in different states, imperfection of the collision method) are distinguished.

The allocation of private international maritime law as a sub-branch of private international law that regulates property relations complicated by a foreign element in the field of merchant shipping, which includes national conflict-of-law rules, unified conflict-of-law and substantive rules of international treaties and customs of merchant shipping, is substantiated. It is determined that the adaptability of private international maritime law to unification is due to the peculiarities of its formation, its natural unity and international character since the beginning of relations in merchant shipping, similar nature of problems arising in resolving disputes in this area of relations, international nature of the rules that regulate these relations, similarity of disputes in need of settlement and mechanisms to solve them.

The unification by international treaty is determined as one of the methods of unification of law, and an international treaty can be considered as a form in which such unification is carried out.

It is noted that given the nature of international conventions, during the study of giving effect to international treaties on the unification of law by their parties, it must be taken into account that this issue such a question relates to the field of correlation between international and domestic law. The peculiarities of the approaches (monistic and dualistic – with the proviso that there are no unambiguous generally accepted criteria for highlighting these approaches), according to which the process of implementation of the international convention into the national legislation of the individual state, that became its participant, are analyzed.

The problems of the unification by international treaties in the sphere of carriage of goods by sea are considered. Recommendations for giving the process and the result of the unification of law by international treaties the greatest efficiency are proposed: it is suggested mainly to carry out thorough work during the drafting of the relevant convention.

The peculiarities of carriage of goods by sea (in particular: the possibility of its fulfillment only with the use of vessels, which are the means of increased danger, as well as the presence of constant risks caused by threats of the World Ocean, and its international nature), as well as the features of its legal regulation are clarified.

Attention is drawn to the fact that the legal regulation of relations arising from the carriage of goods by charter is carried out mainly through the so-called unconventional law (in particular, rules of domestic law and numerous pro forma charter-parties, which are typical terms of the contract), while the legal regulation of relations arising from the carriage of goods under the bill of lading, occurs mainly through the material rules of international conventions. The importance and advantages of non-conventional unification in the field of carriage of goods by sea is revealed. The reasons for the advantages of charter proformas as a tool of non-conventional unification for the regulation of relations in carriages by charter are justified, given the features of such proformas, in particular: potentially rapid adaptation to current requirements of international trade due to the recommendatory nature; the ability of the participants of carriages to choose the conditions of proforma each time by themselves; option of subjective modification of the individual charter proforma.

As a result of the study of foreign judicial practice, as well as the analysis of the legislation of individual states in the field of carriage of goods by sea, it is established that the existence of several currently valid conventions in this field causes conflicts both directly between these conventions, and between their rules and certain internal provisions of national laws, which, in turn, justifies the need for a generally accepted single international convention that would regulate relations in this area in accordance with the requirements of modernity and the needs of business.

The work also focuses on the activities of international organizations to unify relations in the field of carriage of goods by sea. It is suggested that, given the general global trend of international cooperation, the IMC's policy is gradually being revised towards not only the creation of new conventions, but also work on customary law and model laws for different countries namely the establishment of the unity of rules in a broader sense.

It is noted that, given the development of international trade relations, which, in turn, gave impetus to the further development of international carriage of goods by sea, on the one hand, and the lack of generally accepted international rules to regulate relations in this area, the diversity of national laws and differences in the regulation of carriers' liability under contracts of carriage under bills of lading, on the other hand, the adoption of a single international treaty that would resolve issues arising in the carriage of goods by sea under bills of lading, at the beginning of the 20th century was highly needed. The Hague Rules were an attempt to resolve these issues.

It is substantiated that the main contribution of the Hague Rules to the development of unification processes in the regulation of carriage of goods by sea be contracts is that they were the first treaty, that fixed the minimum liability of the carrier, fairly clearly distributed risks between the carrier and the cargo owner at the international level, thereby creating a basis for cargo insurance and further distribution of liability.

The foreign judicial practice, which has developed via the application of various provisions of the Hague and Hague-Visby Rules is considered and described. The variety and diversity of the analyzed court decisions allows to state that the Hague

Rules (with further changes and additions), being a valid convention, ratified by a large number of countries, failed to definitively resolve the issue of unity of law in the field of international carriage of goods by sea under bills of lading.

The reasons for the adoption of the Hamburg Rules in 1978 as a treaty, that aimed to establish a balance of interests of all parties to international carriage of goods by sea, are analyzed. As a result of the study of the provisions of the Hamburg Rules, it is found that they make a number of important changes in the international legal regulation of the carriage of goods by sea under a bill of lading and partially eliminate regulatory deficiencies in comparison with the Hague and the Hague-Visby Rules.

It is concluded that, mainly due to lack of balance of interests of the parties to the contract on the international carriage of goods by sea, the Hamburg Rules have not gained much popularity and support. It's entry into force in 1992 caused the occurrence of another regime for the regulation of relations in the field of international carriage of goods by sea, which resulted in even greater diversity of legal regulation in this area.

Based on the results of a system analysis of the key provisions of all existing regimes for regulating relations in international carriage of goods by sea, the comparative table is compiled.

It is determined that the main innovations of the Rotterdam Rules, among others, are: the application of the provisions of the convention also to the carriage of goods by other modes of transport, except for sea transport, which precede and follow the carriage by sea; extension of the period of application of the convention and the period of liability of the carrier, and their establishment during the time when the cargo is under the jurisdiction of the carrier, wherever he receives it and wherever he delivers it, which corresponds to the actual "door-to-door" transportation of goods; inclusion the provisions on transport electronic documents (records), their negotiability and the general procedure for their use in the convention; the traditional duties of the carrier to exercise due diligence to bring the ship in seaworthy condition and to protect goods are made continuous, as well as the categories of persons for whom the carrier is responsible are expanded; the obligations and liability of the shipper are regulated much more detailed, compared to previous international agreements; the limit of liability for

cargo is increased and similar to the Hamburg rules the carrier is deprived of the right to refer to a nautical fault.

It is concluded that the novelties of the Rotterdam rules indicate the efforts of the drafters of the convention to make it one that meets the requirements of modern times, satisfies the needs of the carriage of goods by sea market and really regulates relations between the participants of such carriage.

It is determined that the Rotterdam Rules being the result of a difficult compromise between all participants in the work on them, especially between carriers and cargo owners, are a serious step towards the settlement of relations under contracts for international carriage of goods by sea at the current stage of their development.

The ways to improve the legal regulation of carriage of goods by sea in Ukraine by Ukraine's accession to the Hague-Visby Rules as a current international treaty in the field of international carriage of goods by sea, and in the long term – by the accession to the Rotterdam Rules, are suggested. Suggestions regarding changes and additions to the Merchant Shipping Code of Ukraine in case of Ukraine's accession to the Rotterdam Rules are substantiated.

Key words: unification of rules, private international law, private international maritime law, international carriage of goods by sea, the Hague Rules, the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules, the Rotterdam Rules, non-conventional unification, unification through international treaty, merchant shipping.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Покора І. Є. Співвідношення та взаємодія матеріально-правового та колізійного методів регулювання в міжнародному приватному праві. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 68. С. 432–439.

2. Покора І. Є. Місце міжнародного приватного права в системі права. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 269–275.

3. Покора І. Є. Особливості імплементації норм міжнародних «морських» конвенцій у внутрішньодержавне законодавство. *Вісник Одеського національного університету*. Серія : Правознавство. 2013. Т. 18, вип.. 2. С. 108–117.

4. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету.* Серія : Юриспруденція. 2014. Т. 2, вип. 11. С. 172-175.

5. Покора І. Є. Міжнародний морський комітет як одна із провідних міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Вісник Запорізького національного університету*. Юридичні науки. 2014. № 4 (І). С. 101–107.

6. Покора І. Є. Новий режим регулювання міжнародних морських перевезень вантажів як результат компромісу: досягнення, недоліки та очікування. *Право і суспільство*. 2015. № 5-2, ч. 3. С. 74–81.

7. Pokora I. International Carriage of Goods by Sea: Some Matters of Regulation *Jurnalul juridic naţional: teorie şi practica*. 2015. Т. 2, № 4 (14). С. 135–138.

8. Pokora I. Current State of the Regulation of Carriage of Goods by Sea through International Treaties. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України.* 2016. № 6. С. 84–92.

9. Покора І. Є. Уніфікація права: питання термінології. *Правова держава.* 2017. № 25. С. 203–211.

10. Покора І. Є. Недоговірна уніфікація правового регулювання відносин в сфері міжнародних морських перевезень вантажів. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України.* 2018. № 17. С. 63–73.

11. Покора І. Є. Електронні транспортні документи в міжнародному морському перевезенні вантажів як новела Роттердамських правил. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. № 3 (vol. 2). С. 89–95.

12. Покора І. Є. Правове регулювання імунітету держави як учасника міжнародних приватних відносин у світовій практиці. *Матеріали 66-ї наукової*

конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова (Одеса, 23–25 листоп. 2011 р.). Одеса : Астропринт, 2011. С. 50–52.

13. Покора І. Є. Тенденції розвитку правового регулювання питань державного імунітету в Україні. *Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання) :* матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Київ, 10 листоп. 2011 р. Київ : Алерта, 2012. С. 324–327.

14. Покора І. Є. Сучасні тенденції розвитку міжнародного приватного права: окремі питання. *Приватне право в умовах глобалізації: теоретичні та практичні аспекти :* збірник наукових праць Міжнародної наукової Інтернет-конференції, присвяченої 15-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 165-річчю Одеської школи права (20 квіт. 2012 р.). Миколаїв : Іліон, 2012. С. 45–50.

15. Покора І. Є. Роль теорії трансформації у процесі реалізації державами своїх міжнародних зобов'язань. *Зближення національних правових систем та їхня взаємодія з міжнародним правом* : матеріали круглого столу (Одеса, 14–15 верес. 2012 р.). Одеса : Астропринт, 2012. С. 197–200.

16. Покора І. Є. Матеріально-правовий метод регулювання в міжнародному приватному праві: переваги та недоліки. *Матеріали 67-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет)* (Одеса, 28–30 листоп. 2012 р.). Одеса : Астропринт, 2012. С. 39–42.

17. Покора І. Є. Етапи становлення методів міжнародного приватного права. *Треті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 трав. 2013 р.). Одеса : Астропринт, 2013. С. 295-298.

18. Покора І. Є. До питання про основні фактори, що обумовили матеріально-правову уніфікацію у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Матеріали 68-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і*

наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет) (Одеса, 26–28 листоп. 2013 р.). Одеса : Астропринт, 2013. С. 24–27.

19. Покора І. Є. До питання про періодизацію уніфікації у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції :* матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 13 груд. 2013 р.). Одеса : Вид. дім «Гельветика», 2013. С. 300–303.

20. Покора І. Є. Уніфікація міжнародного приватного морського права в період від Середньовіччя до кінця XIX століття: окремі аспекти. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства* : збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 12 груд. 2013 р.). Київ : Ліра-К, 2014. Вип. 2. С. 139–144.

21. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правових норм щодо недоговірних зобов'язань у торговельному мореплавстві: окремі проблемні питання. *Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 16 трав. 2014 р.). Одеса : Астропринт, 2014. С. 211–215.

22. Покора І. Є. До питання взаємодії міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Міжнародне право: de lege praeterita, instant, futura :* матеріали Четвертої Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчених (Одеса, 21 листоп. 2014 р.). Запоріжжя : Акцент Інвест-трейд, 2014. С. 120–123.

23. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правил про винагороду за рятування на морі: питання застосування. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівник економіко-правового факультету ОНУ імені І. І. Мечникова* (Одеса, 26–28 листоп. 2014 р.). Одеса : Астропринт, 2014. С. 75–79.

24. Покора І. Є. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року: передумови та

особливості прийняття. *П'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 22 трав. 2015 р.). Одеса : Астропринт, 2015. С. 45–50.

25. Покора І. Є. До питання імплементації норм міжнародних конвенцій у внутрішнє законодавство. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції* «*Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства*» (Одеса, 17 квіт. 2015 р.). Одеса : ВМВ, 2015. С. 90–93.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ……..…… 4

ВСТУП…… 5

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПИТАННЯ УНІФІКАЦІЇ НОРМ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ……..…….. 16

1.1. Уніфікація в міжнародному приватному праві: поняття та загальна характеристика……. 16

1.2. Історичні етапи формування та розвитку процесу уніфікації норм у міжнародному приватному праві. ……..…… 35

1.3. Міжнародний договір як форма уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві…… 49

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ УНІФІКАЦІЇ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ……..….. 77

2.1. Морські вантажні перевезення як інститут міжнародного приватного морського права: характеристика, види та особливості правового регулювання. ……... 77

2.2. Методи подолання колізій норм про морські вантажні перевезення…….. 89

2.3. Недоговірна уніфікація норм про морські вантажні перевезення……... 105

РОЗДІЛ 3. МІЖНАРОДНО-ДОГОВІРНА УНІФІКАЦІЯ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ…… 127

3.1. Гаазькі правила та Гаазькі правила з протоколом 1968 року (Гаазько-Вісбійські правила) як перший досвід міжнародно-правової регламентації правил про договір перевезення вантажу морем…….. 127

3.2. Гамбурзькі правила 1978 року як спроба досягнення балансу інтересів сторін договору міжнародного морського вантажного перевезення…….. 146

3.3. Роттердамські правила 2008 року як перспективний компромісний режим регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень…… 158

ВИСНОВКИ…….. 188
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…….. 193
ДОДАТКИ…….. 225

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Гаазькі правила, Конвенція 1924 року	Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року
Правила Вісбі	Протокол 1968 року про зміну Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року
Гаазько-Вісбійські правила	Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року зі змінами, внесеними Протоколом 1968 року
Гамбурзькі правила	Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року
Роттердамські правила	Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року
ММК	Міжнародний морський комітет
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України
МПрМП	Міжнародне приватне морське право

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Відносини у сфері перевезень вантажів морем як однієї із основних галузей у торговельному мореплавстві були одними із перших в міжнародному приватному праві, які звернули на себе увагу з метою уніфікації їх правового регулювання. Відсутність загальновживаних правових норм у цій сфері, розрізненість правових систем окремих держав та неоднакова правозастосовна практика спричиняли численні правові колізії, що, своєю чергою, перешкоджало розвитку глобальної співпраці держав у сфері міжнародних морських вантажних перевезень. Тому питання про необхідність уніфікації, що б забезпечила наявність єдиних або принаймні схожих норм в цій сфері, здавна стоїть особливо гостро.

Інструменти для уніфікації відносин у сфері морських вантажних перевезень відрізняються залежно від виду договору морського перевезення вантажу: відносини за договором чартеру в основному регулюються типовими проформами, правове регулювання ж договору, що засвідчується коносаментом, лежить у площині міжнародних договорів, що містять здебільшого матеріальні норми. Так, на сьогодні міжнародні морські перевезення вантажів за коносаментами регулюються декількома чинними конвенціями: Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року (далі – Гаазькі правила), Гаазькими правилами, зміненими Протоколом 1968 року про зміну Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року (далі – Правила Вісбі, а Гаазькі правила, змінені Правилами Вісбі, далі – Гаазько-Вісбійські правила), Гаазько-Вісбійськими правилами, зміненими Протоколом 1979 року, Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (далі – Гамбурзькі правила), а також Конвенцією ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року (далі – Роттердамські правила), яка ще не набрала чинності.

Однак зазначені чинні міжнародні договори в багатьох своїх положеннях не відповідають вимогам сучасності, а значна кількість держав незалежно від участі в міжнародних конвенціях у внутрішньому законодавстві створюють норми, що

не відповідають положенням цих конвенцій. Така недосконаліть правової регламентації спричиняє правову невизначеність, невпевненість та збитки для учасників перевезень, що безперечно гальмує всесвітній розвиток морських перевезень вантажів.

Варто зазначити, що за винятком фрагментарних досліджень окремих питань уніфікації норм про морські перевезення вантажів у рамках праць, присвячених загальним проблемам уніфікації міжнародного приватного права (зокрема дисертація І. В. Жорник «Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплавстві») та перевезення вантажів морем (зокрема дисертаційні дослідження Є. Д. Стрельцової «Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект)», О. В. Клепікової «Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом», Д. А. Рябікіна «Відповідальність перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу»), в Україні відсутні всеосяжні та ґрунтовні дослідження питання уніфікації правил морських вантажних перевезень.

Отже, з огляду на прагнення нашої держави до міжнародної економічної інтеграції та зміцнення її ролі у світовій торгівлі, зокрема у сфері торговельного мореплавства, а також враховуючи недосконаліть чинного законодавства України у сфері морських вантажних перевезень, спричинену зокрема тим, що Україна досі не є учасницею жодного із чинних міжнародних договорів у цій сфері, внесення змін у правове регулювання цієї галузі є необхідним. Зазначене неможливо без комплексного теоретичного дослідження уніфікації норм про морські перевезення вантажів у міжнародному приватному праві, що і зумовлює вибір теми цієї дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація підготовлена згідно з планом науково-дослідницької роботи кафедри цивільно-правових дисциплін економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І. І. Мечникова у межах наукових тем: «Приватноправове регулювання суспільних відносин: традиції, сучасність, перспективи» (державний

реєстраційний номер: 0113U002740) та «Забезпечення прав і законних інтересів учасників правовідносин, що виникають у сфері приватного права: проблеми теорії та практики» (державний реєстраційний номер: 0118U004432).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є комплексний аналіз теоретичних та практичних проблем уніфікації норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві та формулювання науково-обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства України в галузі морських вантажних перевезень з огляду на специфіку та перспективи існуючих міжнародних режимів, а також національний та зарубіжний законодавчий і правозастосовний досвід.

Для досягнення поставленої мети в дисертації вирішувалися такі завдання:

узагальнити окремі теоретичні положення щодо поняття уніфікації права, визначення уніфікації права та її змісту, класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві;

визначити основні історичні етапи формування та розвитку процесу уніфікації норм у міжнародному приватному праві, виявити основні фактори, які сприяли цьому процесу, з огляду на особливості торговельного мореплавства, що зумовлюють пристосованість цієї галузі права до уніфікації;

розкрити особливості міжнародного договору як форми уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві;

з'ясувати характерні риси міжнародних морських вантажних перевезень як інституту міжнародного приватного морського права;

розкрити механізм виникнення, виявити особливості колізій правових норм про міжнародні морські перевезення вантажів у міжнародному приватному морському праві та окреслити інструменти для їх подолання;

з’ясувати особливості інструментів недоговірної уніфікації та її значення в регулюванні міжнародних морських перевезень вантажів;

визначити передумови та особливості прийняття конвенцій, що регулюють договірні відносини з морського перевезення вантажів, виявити їх переваги та недоліки, з'ясувати причини, з яких конвенції неодноразово переглядались;

здійснити порівняльний аналіз ключових положень міжнародних конвенцій про договір морського перевезення вантажів, а також проаналізувати національний, зарубіжний та міжнародний досвід застосування зазначених міжнародних договорів;

оцінити перспективи застосування світовою морською спільнотою Роттердамських правил як нового режиму регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень;

сформулювати обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України стосовно договору міжнародного морського перевезення вантажів з урахуванням дослідженого в дисертації наукового та практичного матеріалу.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, пов’язані з уніфікацією норм як способу подолання колізій у сфері регулювання морських вантажних перевезень у міжнародному сполученні.

Предметом дослідження є уніфікація норм про морські вантажні перевезення у міжнародному приватному праві.

Методи дослідження. При підготовці дисертації в комплексі використано широкий спектр різноманітних методів дослідження, серед яких: історичний метод застосовувався при дослідженні історичних етапів формування та розвитку процесу уніфікації норм в міжнародному приватному праві (підрозділ 1.2); системно-структурний метод – при вивченні договірних відносин, що виникають у сфері міжнародних морських вантажних перевезень як складного системного явища (підрозділ 2.1); функціональний метод дозволив проаналізувати особливості методів уніфікації норм про морські вантажні перевезення, сприяв глибшому опануванню сутності уніфікації, пошуку шляхів досягнення єдності норм про міжнародні морські вантажні перевезення (розділи 1, 2); порівняльний метод використовувався, зокрема, при порівнянні матеріально-правового і колізійного методів регулювання відносин в міжнародному приватному морському праві (підрозділ 2.2).

Центральне місце в дослідженні зайняли спеціально-юридичні методи: формально-юридичний метод, застосовувався, зокрема, при дослідженні взаємозв'язку між змістом норм міжнародних конвенцій та їх втіленням у внутрішніх законодавствах окремих держав (підрозділ 2.2, розділ 3); порівняльно-правовий метод використовувався, зокрема, при порівнянні положень, що містяться в Гаазьких, Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правилах, вивченні законодавства щодо регулювання договорів міжнародних морських перевезень вантажів окремих зарубіжних держав, порівнянні норм міжнародних конвенцій та норм внутрішньодержавного законодавства (підрозділ 2.2, розділ 3). Логіко-нормативний метод та метод моделювання застосовувалися для формулювання пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства України у сфері міжнародних морських вантажних перевезень (підрозділ 3.3).

Для вивчення теоретичних та практичних питань уніфікації норм у міжнародному приватному праві взагалі та у сфері морських вантажних перевезень зокрема були використані праці Л. П. Ануфрієвої, Г. О. Анцелевича, С. В. Бахіна, Н. Г. Вілкової, В. О. Вяткіна, А. С. Довгерта, К. Ф. Єгорова, Г. Г. Іванова, В. О. Косовської, Т. Т. Кумалагової, О. Л. Маковського, К. А. Малюкова, Є. Д. Стрельцової, Н. Є. Чарцевої, О. М. Шемякіна та ін. Більшу увагу питанням уніфікації норм про міжнародні перевезення вантажів морем приділяли зарубіжні вчені, серед яких: Антоні Антапассіс, Упендра Баксі, Франческо Берлінг'єрі, Карло Ван Ден Бош, Ф. Л. Візвол, Ханну Конка, Альберт Лілар, Кофі Мбіах, Прошанто Мукерджі, Уільям Тетлі, Александер фон Циглер, А.Н. Янопулос та ін.

Нормативну основу дослідження склали Конституція України, міжнародно-правові акти та договори, зокрема Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила, Кодекс торговельного мореплавства України, інші акти цивільного законодавства України та деяких зарубіжних країн.

Емпіричну базу дослідження склали матеріали вітчизняної та зарубіжної судової практики.

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що робота є першим у вітчизняній доктрині міжнародного приватного права науковим комплексним дослідженням на дисертаційному рівні теорії і практики уніфікації норм про морські перевезення вантажів у міжнародному приватному праві.

Основні теоретичні та практичні результати дослідження конкретизуються у наступних положеннях, що мають наукову новизну:

вперше:

систематизовано фактори, які сприяли розвитку процесу уніфікації норм у сфері міжнародного приватного права взагалі та у сфері торговельного мореплавства зокрема: виділено групи економічних факторів та факторів правового характеру;

внесено конкретні пропозиції для надання процесу і результату уніфікації міжнародного приватного морського права за допомогою міжнародно-правових договорів найбільшої ефективності, зокрема, рекомендовано виважено обирати сфери відносин для уніфікації, ґрунтовно вивчати національні законодавства в обраній сфері, досліджувати передумови та перепони для прийняття міжнародної конвенції та приєднання до неї держав, а також враховувати супроводжуючі уніфікацію та подальшу імплементацію фактори при створенні проекту такої конвенції;

обґрунтовано необхідність універсальної єдиної міжнародної конвенції, що містить матеріальні норми, яка б ефективно врегулювала відносини у сфері морських вантажних перевезень відповідно до вимог сучасності та потреб ділового обороту та подолала б численні колізії, що виникають у цій сфері через наявність декількох чинних конвенцій та неоднакове їх застосування окремими державами;

обґрунтовано переваги чартерних проформ як інструменту недоговірної уніфікації для регулювання відносин при перевезеннях за чартером, з огляду на особливості таких проформ;

складено порівняльну таблицю, яка базується на системному порівняльному аналізі норм міжнародних конвенцій про морські вантажні перевезення з ключових положень, у результаті якого доведено, що Роттердамські правила регулюють питання, що входять до сфери їхнього застосування, значно детальніше, більш актуально та сучасно, ніж це роблять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські чи Гамбурзькі правила;

обґрунтовано пропозиції щодо приєднання України до Гаазько-Вісбійських правил як до чинного міжнародного договору у сфері міжнародних морських перевезень вантажів, а у подальшій перспективі – до Роттердамських правил як до найбільш сучасного, актуального та збалансованого міжнародного договору щодо морських вантажних перевезень на теперішній час, та на цій основі внесення відповідних змін до національного законодавства України;

розроблено пропозиції щодо внесення змін та доповнень до КТМ України у разі приєднання України до Роттердамських правил: запропоновано виключити з КТМ України ст. 177, що закріплює відсутність відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу у разі навігаційної помилки; збільшити ліміти відповідальності перевізника за вантаж, встановлені ст. 181 КТМ України, за аналогією із встановленими у Роттердамських правилах; включити до КТМ України положення щодо впровадження відповідальності перевізника за економічні втрати, спричинені затримкою в здачі вантажу; закріпити у КТМ України положення щодо правового регулювання електронного документообігу в сфері морського перевезення вантажів відповідно до положень, запропонованих Роттердамськими правилами;

вдосконалено:

визначення уніфікації права як процесу створення та застосування для регулювання певних відносин не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є зближення правових систем. Розглядаючи уніфікацію права в широкому сенсі, враховуючи, що головним результатом міжнародно-правової уніфікації передбачається

зближення правових систем, гармонізацію пропонується розглядати як один із кроків до такого зближення та складову уніфікації права;

теоретичне положення щодо класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві: за характером уніфікованих норм – уніфікація колізійних норм, уніфікація матеріальних норм або змішана уніфікація; за методом – міжнародно-правова та приватноправова уніфікація; залежно від використання міжнародно-правових засобів – міжнародно-договірна та недоговірна (неконвенційна) уніфікація; залежно від сфери розповсюдження норм – регіональна та універсальна уніфікація;

концепцію виокремлення міжнародного приватного морського права як підгалузі міжнародного приватного права, яка регулює майнові відносини, ускладнені іноземним елементом, що складаються у сфері торговельного мореплавства, до структури якої включаються національно-правові колізійні норми, уніфіковані колізійні і матеріально-правові норми міжнародних договорів та звичаї торговельного мореплавства;

теоретичні положення щодо обґрунтування багатоманітності правових режимів регулювання міжнародних перевезень та їх складність, яку обумовлено, зокрема, наявністю «гібридних режимів» правового регулювання міжнародних морських вантажних перевезень;

правову позицію щодо оцінки значення Роттердамських правил, їхніх переваг, недоліків та потенційної ефективності як нового режиму регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень;

дістало подальшого розвитку:

науковий висновок про те, що в той час як морські перевезення вантажів, що відбуваються з використанням коносамента, регулюються в основному за допомогою матеріальних норм, що містяться в міжнародних конвенціях, відносини, що складаються у зв’язку з перевезеннями за договором чартеру, на сьогодні практично не врегульовані на рівні міжнародних нормативно-правових актів, а регулюються за допомогою так званого неконвенційного права (зокрема,

нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що являють собою типові умови договору);

наукове обґрунтування ефекту приватноправової уніфікації у сфері морських вантажних перевезень у формі типових контрактів, чартерних проформ, принципів міжнародного торгового обороту як альтернативи міжнародно-договірній уніфікації чи її доповнення;

наукові положення про передумови прийняття та особливості правил, які регулюють відносини щодо договору морського перевезення вантажів, аналіз їх переваг та недоліків, рівень їх успішності в історичній ретроспективі та на теперішній час, а також особливості практики правозастосування зазначених правил.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані у:

науково-дослідній діяльності – для подальшої розробки теоретичних та практичних проблем уніфікації норм про морські перевезення вантажів у міжнародному приватному праві;

правотворчій діяльності – для вдосконалення чинного законодавства України у сфері договірного регулювання міжнародного морського перевезення вантажів: шляхом приєднання до одного з міжнародних режимів регулювання відносин в даній галузі та внесення відповідних змін до національних законодавчих актів;

правозастосовній діяльності – для вдосконалення практики застосування міжнародних договорів та актів чинного законодавства, що стосуються договорів морських вантажних перевезень, практикуючими юристами, судовими органами та арбітражами (Акт впровадження Адвокатського об’єднання «Ловейлс» від 01.12.2020);

навчальному процесі – для підготовки підручників, навчальних посібників, навчально-методичних посібників, курсів лекцій, при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право України (частина 2)», «Міжнародне приватне право»,

«Морське право» (Акт впровадження Одеського національного університету імені І. І. Мечникова № 01-01-2226 від 08.12.2020).

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дисертації обговорювалися на засіданні міжкафедрального семінару кафедри цивільно-правових дисциплін та кафедри адміністративного та господарського права Одеського національного університету імені І. І. Мечникова, а також на наукових заходах, зокрема: Міжнародній науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професорів Г. К. Матвєєва та Ю. Г. Матвєєва «Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання)» (м. Київ, 10 листопада 2011 р.); 66-й, 67-й, 68-й, 69-й наукових конференціях професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І.І. Мечникова (економіко-правовий факультет) (м. Одеса, 23-25 листопада 2011 р.; 28-30 листопада 2012 р.; 26-28 листопада 2013 р.; 26-28 листопада 2014 р.); Міжнародній науковій Інтернет-конференції, присвяченій 15-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 165-річчю Одеської школи права (м. Миколаїв, 20 квітня 2012 р.); круглому столі «Зближення національних правових систем та їхня взаємодія з міжнародним правом» (м. Одеса, 14-15 вересня 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Треті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковского» (м. Одеса, 17 травня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції» (м. Одеса, 13 грудня 2013 р.); ІІ Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства» (м. Київ, 12 грудня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковського» (м. Одеса, 16 травня 2014 р.); Четвертій Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Міжнародне право: de lege praeterita, instant, futura» (м. Одеса, 21 листопада 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «П'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права,

присвяченій пам’яті Є. В. Васьковського» (м. Одеса, 22 травня 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства», присвяченій святкуванню 85-річного ювілею ОДАБА (м. Одеса, 17 квітня 2015 р.); 74-й науковій конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет) (м. Одеса, 27-29 листопада 2019 р.).

Публікації. Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, що містяться в дисертації, викладені автором у 25 публікаціях, у тому числі 9 наукових статтях, опублікованих у фахових виданнях України, перелік яких затверджено МОН України, 2 статтях, опублікованих у зарубіжних періодичних виданнях, та 14 тезах доповідей на наукових і науково-практичних конференціях, засіданнях круглих столів.

Структура та обсяг дисертації зумовлені метою і завданнями дослідження. Дисертаційна робота складається з вступу, трьох розділів, що містять 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (299 найменувань) і додатків. Загальний обсяг дисертації складає 257 сторінок, із них основного тексту – 192 сторінки.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПИТАННЯ УНІФІКАЦІЇ НОРМ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

1.1. Уніфікація в міжнародному приватному праві: поняття та загальна характеристика

Характерною ознакою приватноправових відносин, що є об'єктом регулювання міжнародного приватного права, є наявність в них іноземного елемента, який за законодавством України може виявлятися в таких формах: хоча б один учасник правовідносин є громадянином України, який проживає за межами України, іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою; об’єкт правовідносин знаходиться на території іноземної держави; юридичний факт, який створює, змінює або припиняє правовідносини, мав чи має місце на території іноземної держави [165, ст. 1]. Як наслідок, такі відносини є пов’язаними з декількома правовими системами. Регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом зазвичай може виходити за межі національного права однієї країни, в їх регулюванні можуть брати участь як іноземні правові системи, так і міжнародно-правові уніфіковані норми.

Така особливість приватноправових відносин з іноземним елементом відрізняє їх від інших видів суспільних відносин, зокрема, кримінально-правових, фінансово-правових, адміністративно-правових, які також можуть бути ускладнені іноземним елементом. Такі відносини, які за своєю природою є публічно-правовими відносинами з іноземним елементом, регулюються в основному національним правом відповідної держави, а використання права іноземних держав або міжнародно-правових норм при їх регулюванні допускається державою лише в окремих випадках [175, с. 17].

Оскільки приватноправові відносини отримують все більший розвиток та розповсюдження у сучасному світі, проблеми, що виникають при їх правовому регулюванні, стають дедалі більш актуальними. Враховуючи загальну глобалізацію всіх видів відносин у світі, назріває питання про можливість зведення воєдино норм, що регулюють приватноправові відносини з іноземним елементом, а також шляхи знаходження компромісу державами з огляду на

різноманітність законодавств, що регулюють такі відносини. Важливим напрямом у пошуку зазначеного компромісу виступає так звана уніфікація. В цьому зв'язку здається необхідним заглибитись у суть цього поняття та з'ясувати, що в нього вкладається відповідно до поглядів, наявних в доктрині.

Сам термін «правова уніфікація» виникає на початку XX століття під час того періоду уніфікації, коли держави, створюючи внутрішні правові норми, зобов'язувались при цьому дотримуватись правових приписів укладених міжнародних договорів. Проте це не означає, що, зважаючи на відсутність терміна «уніфікація», питання зближення права не досліджувались раніше. Так, наприклад, польський вчений З. Пржесмицький, досліджуючи кодифікацію міжнародного права (під якою, вірогідно, розумів і уніфікацію [215, с. 102]), писав, що «визначаючи ясно та позитивно всі правові норми, що регулюють міжнародні відносини, вона знищує такі часті конфлікти між національними законодавствами окремих держав» [164, с. 59].

Проте з часом стає очевидно, що процес уніфікації в міжнародному приватному праві може здійснюватися не тільки шляхом укладення міжнародних договорів. У зв'язку з цим, безперечно визнаючи, що міжнародно-договірна уніфікація і досі залишається вкрай важливим методом уніфікації, з'явилося безліч різних підходів до визначення змісту цього поняття та поняття уніфікації взагалі. Таке різноманіття підходів до визначення поняття «уніфікація» та її класифікації негативно впливає на розуміння сутності як цих понять, так і інших, пов'язаних з ними правових явищ. Отже, вивчення та аналіз представлених у доктрині визначень поняття «уніфікація права» та його співвідношення з поняттями «гармонізація права» та «зближення національних правових систем» становить великий інтерес та вбачається необхідним для подальшого дослідження.

В доктрині широко поширеною є думка, що уніфікація являє собою створення (або введення в дію) в національному законодавстві уніфікованих норм, як з використанням міжнародно-правових засобів, так і в односторонньому порядку [215, с. 102]. Так, наприклад, правознавець Ю.О. Тихомиров під

уніфікацією розуміє розробку та введення в дію загальнообов'язкових однакових юридичних норм (правил), а віднесення уніфікованих норм безпосередньо до правової системи держави, на його думку, відбувається за допомогою трансформації [190, с. 75–79].

Аналогічної думки дотримується О.М. Садиков, зазначаючи, що уніфікація – це процес вироблення «єдиних (уніфікованих) правових норм, які після прийняття їх зацікавленими державами замінили б різнорідні положення національного права» [106, с. 39]. При цьому дослідник зауважує, що «... уніфікація є процесом вироблення єдиних (уніфікованих) правових норм для подібних відносин, незалежно від того, в яких правових формах такий процес здійснюється» [174, с. 95].

Л.А. Лунц вважав, що метою уніфікації є усунення в області певних відносин відмінностей в матеріальному цивільному законодавстві окремих країн, а здійснюється вона за допомогою міжнародного договору [103, с. 26].

І.В. Гетьман-Павлова під уніфікацією розуміє «процес створення єдиних норм законодавства різних держав за допомогою укладення міжнародних договорів». При цьому уніфікація права «відбувається одночасно в двох різних правових системах – у міжнародному праві (укладення міжнародного договору) і в національному праві (імплементація норм цього договору у внутрішньодержавне право)» [42, с. 96].

Схожих поглядів дотримується і Г.К. Дмитрієва зазначаючи, що «уніфікація права має дві самостійні, але взаємопов'язані стадії: перша проходить у міжнародно-правовій сфері і завершується прийняттям міжнародно-правових уніфікуючих норм; друга проходить у національній сфері і завершується прийняттям національно-правових уніфікованих норм. Відповідно обидві стадії опосередковуються тими правовими формами, які притаманні двом правовим системам: по-перше, міжнародно-правовим договором, по-друге, національно-правовими актами (законами та підзаконними актами)» [121, с. 104]. Г.К. Дмитрієва визначає уніфікацію як «співпрацю держав, спрямовану на створення,

зміну або припинення однакових (одноманітних, уніфікованих) правових норм у внутрішньому праві певного кола держав» [121, с. 101].

І.О. Грінгольц визначає уніфікацію як однаковість правового регулювання відносин, що виникають в міжнародному обороті, яка досягається за допомогою міжнародно-правових актів [43, с. 85].

В.Г. Єрмолаєв і О.В. Сиваков приходять до думки, що уніфікація передбачає створення міжнародних договорів, згідно з якими договірні держави беруть на себе зобов'язання застосовувати однакові за змістом правила для регулювання цивільно-правових відносин, тобто держави беруть на себе зобов'язання створити єдиний правовий простір, принаймні в деяких областях цивільно-правового регулювання [52, с. 15].

О.Л. Маковський, у свою чергу, вважає, що міждержавна уніфікація права, що регламентує майнові відносини, ускладнені «іноземним елементом», є одним з ефективних шляхів вдосконалення правового регулювання міжнародного економічного обороту [109, с. 26]. При цьому під міждержавною уніфікацією права вчений має на увазі створення в праві різних держав однакових за змістом норм як шляхом використання міжнародно-правових засобів, так і шляхом впливу різних правових систем одна на одну [65, с. 35].

Необхідно відзначити, що іноді під уніфікацією розуміють процес узгодження систем міжнародного та національного права. Так, наприклад, В.Г. Буткевич розглядає уніфікацію як процес цілеспрямованих дій з вироблення єдності приписів у правових системах міжнародного і внутрішньодержавного права [33, с. 240].

Вважаємо таке трактування терміна уніфікації завузьким, оскільки запропоноване визначення швидше характеризує процес трансформації як однієї із превалюючих теорій набуття обов’язкового характеру нормами міжнародного права в рамках внутрішньодержавного права [204, с. 69].

Погляд на міжнародну уніфікацію права як на процес характерний для деяких міжнародних організацій, що працюють в області уніфікації права. У документах Комісії ООН з права міжнародної торгівлі уніфікація норм права

міжнародної торгівлі визначається як «...процес, за допомогою якого норми двох або більше систем національного права, що застосовуються до одних і тих же міжнародних угод, замінюються єдиною нормою» [51, с. 15].

Однак у даному визначенні ніяк не враховується роль держав, без участі яких, на думку О.П. Коровіної, «...взагалі неможливо здійснення будь-яких законодавчих заходів, у тому числі і узгоджених». Натомість дослідниця пропонує таке визначення: «... міжнародну уніфікацію норм можна визначити як процес співпраці держав з метою розробки та прийняття загальних норм (колізійних та матеріально-правових), що володіють тим або іншим ступенем схожості і призначені для регулювання цивільно-правових відносин, що виникають у міжнародній сфері» [89, с. 23]. Мету уніфікації вчена вбачає не тільки у розробці одноманітних норм, але й у забезпеченні їх застосування відповідно до домовленостей, яких досягнуто під час міжнародного співробітництва [89, с. 23]. Отже, вчена характеризує уніфікацію в широкому смислі, включаючи в її суть не тільки розробку одноманітних норм, але і забезпечення їх застосування [90, с. 41].

В широкому смислі визначають уніфікацію і багато інших вчених. Так, І.М. Сенякін визначає уніфікацію як процес прогресивного розвитку права [177, с. 20–27]. При визначенні поняття уніфікації дослідник поділяє думку М. І. Бару [10, с. 46], що уніфікація являє собою сукупність способів однакового врегулювання тих чи інших сторін соціальних відносин. Її головною внутрішньою властивістю якраз і виступає єдність [178]. Схожої думки дотримується і С.М. Лебедєв, зазначаючи, що «одним з перспективних напрямків послідовного прогресивного вдосконалення правового регулювання міжнародних господарських відносин є його міжнародна уніфікація на двосторонній чи багатосторонній основі, визнання забезпечення застосування в різних країнах єдиних за змістом норм і правил з приводу таких відносин» [99, с. 16–17]. Вчений також зазначає, що одним із способів такої уніфікації в широкому сенсі є розробка на міжнародній основі, зокрема під егідою міжнародних організацій, різного роду типових контрактів, загальних умов тощо, які регулюють відповідні

договірні відносини, хоча і підкреслює, що «в даному випадку можна говорити лише про сприяння стандартизації умов згаданих угод, але аж ніяк не про уніфікацію права» [99, с. 17]. Сама ж уніфікація права у вузькому або власному розумінні слова, як результат, на думку вченого, означає однакове нормативне регулювання в різних країнах тих чи інших суспільних відносин [99, с. 18].

Здається вірною думка, що уніфікація правових норм у її власному сенсі, як уже зазначалося, складається з двох взаємопов'язаних процесів: процесу створення єдиних норм, результатом якого і є ці створені однакові норми, а також процесу застосування цих норм, результатом якого є встановлення єдиного режиму регулювання певних відносин [216].

Повертаючись до підходів щодо визначення уніфікації, необхідно зауважити, що більшість сучасних науковців [79] схиляються до широкого підходу в тлумаченні поняття правової уніфікації. Так, наприклад, М.М. Богуславський вважає, що «уніфікація може здійснюватися шляхом введення в національне законодавство нормативних положень, розроблених у рамках міжнародних договорів; формування модельних і одноманітних законів; розробки різних типових договорів; формулювання міжнародними організаціями сформованих торгових звичаїв у вигляді так званих торгових термінів» [24, с. 209].

Нагадуючи про те, що термін «уніфікація» походить від латинських слів «unio» і «facere», що означає приведення чогось до єдиної норми або форми, до однаковості, С.В. Бахін зазначає, що у міжнародному праві під уніфікацією розуміється процес створення єдиних міжнародних норм і правил або одноманітних (схожих) норм внутрішньодержавного права, і для визначення розглянутого процесу використовуються найрізноманітніші терміни: уніфікація [14], гармонізація [189], координація, синхронізація, стандартизація і т.д. [18], а також більш загальна категорія «зближення правових систем» [11; 12; 180, с. 280].

Сучасна українська вчена О.К. Порфір’єва також дотримується широкого підходу при визначенні поняття уніфікації і пропонує розглядати уніфікацію як виникаючий на міжнародному і внутрішньодержавному рівнях процес створення,

зміни і припинення правових норм і нормативних регуляторів, а також одноманітного їх застосування і тлумачення, направлений на усунення або згладжування відмінностей у національних правових системах на основі загальновизнаних принципів права [162].

З огляду на вищезазначені погляди науковців, очевидним є те, що в доктрині міжнародного приватного права відсутня узагальнена думка щодо визначення поняття уніфікації права і того, який смисл вкладати в це поняття. Існує велика кількість підходів до формулювання цього поняття, що, як вже було зазначено, призводить до правової невизначеності в тлумаченні понять, пов'язаних з уніфікацією.

Як зауважує С.В. Бахін [17], термін «уніфікація», який першопочатково був покликаний означати тільки введення єдиних норм у правові системи різних держав, згодом почав застосовуватись до будь-яких випадків взаємовпливу та зближення систем національного права [19, с. 54].

Необхідно також зауважити, що в правовій доктрині відсутня єдина думка не тільки щодо визначення терміна «уніфікація», а і стосовно споріднених з цим явищем понять, а саме таких як «гармонізація», «зближення права».

Так, зокрема А. Г. Хачатурян ототожнює гармонізацію права зі зближенням права і вважає, що це поняття більш широке в порівнянні з уніфікацією, яка виступає в якості її різновиду. Вчений зазначає, що «..заслуговує на визнання діалектичне поняття гармонізації, а, отже, і уніфікації права, як процесу досягнення тотожності і самого досягнутого результату» [207, с. 19].

Є.А. Юртаєва вбачає призначення уніфікації в зведенні національних законодавств до повної одноманітності, в той час як мета гармонізації, за думкою дослідниці, полягає в «усуненні в інтересах інтеграції перешкоджаючих факторів правового характеру, які можуть виникати через відмінності в національних законодавствах, а також формування єдиних засад політики держав-учасниць в певних сферах суспільного життя» [218, с. 153–154].

Г.К. Дмитрієва, співвідносячи поняття «уніфікація» та «гармонізація», зазначає, що уніфікація являє собою встановлення однакових норм у формі

договору, тобто в формі, юридично обов'язковій. Гармонізація ж не опосередкована твердими міжнародно-правовими зобов'язаннями. В той час як уніфікація приводить до створення однакових норм у внутрішньому праві різних держав, гармонізація веде лише до усунення протиріч. Отже, вчена приходить до висновку, що уніфіковані матеріальні норми, на відміну від гармонізованих, вирішують колізійні питання і застосовуються безпосередньо [175, с. 28].

Аналогічних поглядів дотримується і Кутафін Д.О., визначаючи уніфікацію заставного права як «міжнародно-правовий процес по створенню в праві різних держав однакових за формою і за змістом правових норм, призначених для регулювання заставних відносин у міжнародному комерційному обороті, які створюють правовий простір, що дозволяє забезпечити однакові правові умови застосування права застави». При цьому фахівець розглядає гармонізацію як «ширше поняття, що охоплює всі способи і форми зближення права», зазначаючи, що «у процесі гармонізації відбувається узгодження спільних підходів та концепцій, спільна розробка правових принципів і окремих рішень, що стосуються питань заставного права» [97]. При цьому автор зауважує, що уніфікація та гармонізація є видами зближення національних правових систем [97].

Ще одна українська дослідниця А.А. Степанюк, визначаючи міжнародну уніфікацію як «результат співробітництва держав по узгодженню їх законодавчих позицій щодо забезпечення єдності правових норм на підставі міжнародних угод, а також взаємовпливу національних правових систем на основі порівняльного правознавства та інших міжнародних контактів у сфері міжнародного приватного права», приходить до висновку, що вона є «одним із засобів гармонізації законодавства різних країн світу для досягнення єдності й передбачуваності…» [181, с. 4, 7].

О.С. Василенко дотримується аналогічних поглядів і, аналізуючи зміст і співвідношення понять «гармонізація» та «уніфікація», погоджується із тим, що уніфікацію норм права слід розглядати як частину процесу гармонізації національних правових систем, спрямованого на усунення перешкод у

подальшому розвитку міжнародної торгівлі шляхом застосування єдиних чи схожих норм як прямої дії, так і колізійних норм [34].

Свою точку зору на співвідношення досліджуваних понять виражає і Джені Кліфт, співробітник з правових питань секретаріату ЮНСІТРАЛ, зазначаючи, що гармонізація та уніфікація іноді використовуються як синоніми, але гармонізація повинна використовуватися для позначення процесу зменшення, наскільки це бажано і можливо, розбіжностей між національними правовими системами шляхом прийняття ними загальних принципів права. Уніфікацію, в порівнянні, можна охарактеризувати як узгодження з нульовим запасом, де немає або допускаються мінімальні відмінності (наприклад, як у конвенції, яка передбачає застереження). Різниця між цими двома процесами часто полягає в ступені, результаті та обов'язковості того інструменту, який виробляється за допомогою такого процесу [232].

Спільним у вищезазначених поглядах є те, що при співвідношенні понять уніфікації та гармонізації остання розглядається як більш широке поняття, яке включає в себе уніфікацію.

Проте є і інший підхід до тлумачення цих понять. Так, приймаючи до уваги те, що на практиці дуже складно досягти включення однакових норм у національні законодавства різних держав, а норми багатьох конвенцій носять альтернативний характер, тобто визначають межі, в рамках яких повинні бути сформульовані відповідні норми права, або являють собою просто принципи, що вимагають розкриття на національному рівні, то у разі приєднання країн до такого роду конвенцій виникає подібне нормативне регулювання відносин, що охоплюються договором [175, с. 29]. І.О. Грінгольц при цьому підкреслює, що подібність, яка при цьому може бути досягнута, «… визначається змістом «зближених» норм», в той час як їх структура і редакції можуть бути різними [43, с. 86].

Аналогічний результат досягається і в разі здійснення уніфікації шляхом використання країнами розроблених на міжнародному рівні типових законів. О.П. Коровіна стосовно уніфікації за допомогою вищеописаних засобів вказує, що

в даному випадку можна говорити лише про гармонізацію, тобто досягнення подібності, зближення національних законодавств у відповідних областях. Міра же такого зближення залежить як від рівня конкретизації конвенційних положень, так і від того, як держави користуються можливостями, наданими конвенцією або типовим законом, при створенні норм національного права. Зближення може наступати як проміжний етап на шляху до прямої уніфікації норм міжнародного приватного права, або являти собою самостійну мету і здійснюватися в тих областях, де пряма уніфікація взагалі неможлива або недоцільна [89, с. 25].

Л.П. Ануфрієва також вважає, що уніфікація може здійснюватися і в результаті непрямого впливу міжнародної системи на міжнародне приватне право окремих держав. «Важливим інструментом такого опосередкованого впливу на внутрішньодержавне правове регулювання, – підкреслює вчена, – виступають акти рекомендаційного характеру, що розробляються міжнародними організаціями та їх органами в різних областях...». Л.П. Ануфрієва використовує для позначення даного явища термін «непряма уніфікація» і зазначає, що важливу роль для її проведення відіграють також факультативні документи, розроблені в рамках відповідних міжнародних органів та організацій, а також модельні закони [4, с. 30–32].

На думку Н.Г. Вілкової, уніфікація в широкому розумінні охоплює гармонізацію та кодифікацію [35]. Н.Г. Дороніна, в свою чергу, зазначає, що гармонізація права є методом його уніфікації [47].

С.В. Бахін зазначає, що гармонізація національного законодавства виступає особливою формою зближення, під гармонізацією він розуміє процес включення подібних правових приписів в національне право [13]. Головну її відмінність від уніфікації дослідник вбачає в тому, що зближення правових систем відбувається не шляхом запровадження єдиної міжнародної норми, а за допомогою включення в правові системи різних держав одноманітних внутрішньодержавних норм [15]. При цьому вчений називає уніфікацію і гармонізацію шляхами цілеспрямованого зближення правових систем [19, с. 64].

Г.О. Пакерман пропонує «під «уніфікацією права» розуміти не тільки одноманітні норми, які створюються в міжнародному договорі або яких повинні дотримуватися учасники ринкових відносин за взаємною згодою, але також і інші засоби досягнення гармонійної взаємодії національно-правового регулювання». Дослідниця також вбачає загальні тенденції в уніфікації права в прагненні не до повного усунення відмінностей в правовому регулюванні, а до координації законодавчої політики. При цьому методи гармонізації та зближення законодавств автор вважає одними із методів уніфікації права [137].

О.В. Руденко розрізняє уніфікацію в широкому та вузькому сенсі. При цьому, якщо розглядати уніфікацію в широкому сенсі, автор приходить до висновку, що вона містить такі різновиди, як зближення (апроксимація), гармонізація, координація та уніфікація у вузькому смислі [170].

М.І. Брагінський, навпаки, зазначає, що, виходячи з етимології слова «уніфікація», змістом зазначеного процесу слід вважати досягнення справжньої єдності, тобто прийняття буквально ідентичних норм [29, с. 37]. Аналогічні погляди має і А.Г. Хачатурян, вказуючи, що «за загальним змістом уніфікація (від лат. Unió facere – «робити єдиним») означає приведення до єдності ...» [207, с. 17].

Український дослідник О.О. Гайдулін виділяє уніфікацію, яка відбувається на основі спільного офіційного джерела, що має нормативність для всіх об'єктів правового зближення, та гармонізацію, для якої характерним є зближення норм права на основі неофіційного джерела, що має рекомендаційний характер [41].

Як видно із вищевикладеного, ледве не кожний фахівець має свій погляд на визначення поняття «уніфікація» та його співвідношення з іншими, пов'язаними з ним поняттями. Для формування власної думки щодо даного питання звернемось до етимології зазначених термінів.

Так термін «уніфікація» походить від латинських слів «unió», який крім іменника, який має значення «єдність», може бути дієсловом із значенням «поєднувати», «сполучати» (інфінітив – «ūnīre») [176], і «facio», інфінітивом якого є «facere» – «робити» [254]. Таким чином, необхідно брати до уваги, що

уніфікація може трактуватись не тільки як «робити єдність», але і як «робити таким, що поєднується», тобто зближеним, сполученим.

Враховуючи зазначене, а також з огляду на тенденції як в доктрині міжнародного приватного права, так і в практичному його використанні, вважаємо за доцільне погодитись з думкою про те, що, перш за все, уніфікацію слід розглядати в широкому сенсі, тобто не тільки як процес вироблення єдиних норм для певної групи відносин, а і як процес застосування цих норм у процесі регулювання певних відносин. Більше того, зважаючи на те, що останнім часом підхід до визначення поняття уніфікації розширюється, такі міркування вважаються досить обґрунтованими. Мається на увазі, що під уніфікацією права варто розуміти процес створення та застосування для регулювання певних відносин не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є зближення правових систем.

Якщо дотримуватись такого підходу до визначення поняття уніфікації права, враховуючи, що головним результатом міжнародно-правової уніфікації передбачається зближення правових систем, гармонізацію можна розглядати як один із кроків до такого зближення. При цьому гармонізація є однією із складових уніфікації права, якщо розглядати останню в широкому сенсі.

Для кращого розуміння природи поняття «уніфікація» та його співвідношення з поняттям «гармонізація» необхідно дослідити види уніфікації права.

Уніфікація права може забезпечуватися використанням різних прийомів і технологій, а також здійснюватися в різних видах. Так, наприклад, в залежності від характеру норм, які повинні бути створені як однакове регулювання, розрізняють уніфікацію колізійних норм (прикладами служать перші Гаазькі конвенції в області шлюбно-сімейних відносин, Гаазька конвенція 1955 р. про право, що застосовується до міжнародної купівлі-продажу рухомих матеріальних речей, Римська конвенція 1980 р. про право, що застосовується до договірних зобов'язань, укладена країнами ЄС, тощо); уніфікацію матеріально-правових норм (Конвенція ООН 1974 р. про позовну давність в міжнародній купівлі-продажу

товарів, Віденська конвенція 1980 р. про договори міжнародної купівлі-продажу і т.д.); змішану уніфікацію, тобто створення в одному уніфікованому акті однакових колізійних та матеріально-правових норм (Конвенція 1985 р. про право, що застосовується до довіреностей та їх підтвердження, Конвенція ООН 1991 р. про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі та ін.) [4, с. 35].

Нідерландський дослідник Т.М.С. Ассер, будучи одним із перших теоретиків міжнародної уніфікації права, серед методів уніфікації виділяв міжнародну конвенцію (договір) і типовий закон (модельний закон) [261, с. 37].

Президент Міжнародного інституту уніфікації приватного права (УНІДРУА) Массімо Пілотті (Massimo Pilotti) під час виступу на I Міжнародному конгресі приватного права в 1950 році виділив два основні методи уніфікації права, які використовував у своїй діяльності Інститут міжнародного права: «метод роботи» і «метод реалізації результатів уніфікації права». У свою чергу, «метод роботи» включає в себе «непрямий» (різного роду наукові дослідження, за допомогою яких складається загальна картина стану і можливості національного законодавства окремих країн і регіонів, а також окремих областей та інститутів права) і «прямий» (безпосередня діяльність зі створення тексту міжнародного договору, його обговорення та прийняття) методи [269].

«Метод реалізації результатів уніфікації права» включає в себе: метод рецепції, що складається в прийнятті державою того чи іншого іноземного закону шляхом видання в односторонньому порядку законодавчого акта, змістом якого є норми іноземного закону; укладення міжнародних угод, спрямованих на досягнення уніфікації (тобто метод міжнародно-договірної уніфікації); укладання угод, спрямованих на гармонізацію права, яка досягається за допомогою приведення внутрішнього законодавства у відповідність з принципами правового регулювання, що містяться в міжнародній конвенції [136, с. 95–96].

Рене Давид, поділяючи погляди Т.М.С. Ассера, зазначав, що міжнародна уніфікація права може бути досягнута за допомогою двох засобів: міжнародних конвенцій і модельних (типових) актів [239].

Міжнародні договори і модельні акти як методи уніфікації права виділяє і Ф. Дейдрік. В якості методів уніфікації права він також виділяє торгові звичаї (lex mercatoria) і змішаний метод уніфікації, який комбінується з вищенаведених методів [241].

О.О. Маковська виділяє правову уніфікацію в рамках відповідного економічного союзу. При цьому дослідниця зазначає про можливість використання в рамках будь-якого економічного союзу такого методу уніфікації, як видання наднаціональним (наддержавним) органом цього союзу єдиної або однакової правової норми, обов'язкової для держав–членів союзу і/або для суб'єктів їх національного права, а також видання наднаціональним органом лише рекомендаційних норм і укладення державами між собою уніфікаційних угод [107].

О.П. Коровіна основними і традиційними методами уніфікації норм міжнародного приватного права називає міжнародний договір і типовий закон, розроблений на міжнародному рівні, що використовується країнами, причому перший із названих методів дослідниця вважає провідним і таким, що забезпечує досягнення найбільш ефективних результатів. Крім цього, автор виділяє в якості самостійних методів уніфікації права прийняті в практиці країн–учасниць окремих регіональних міжурядових організацій методи одноманітності національних законодавств, такі як рекомендації органів Ради економічної допомоги, регламенти і директиви Європейського економічного співтовариства, прийняті країнами [91, с. 61–65].

О.М. Садиков пропонує наступну класифікацію уніфікованих норм в залежності від різних критеріїв:

1) в залежності від предмета регулювання: уніфіковані матеріально-правові норми і норми процесуальні, а також уніфіковані колізійні норми, які, хоча і не забезпечують єдності правового регулювання, створюють єдині колізійні критерії та відсилання до певного іноземного закону у відповідних випадках; до того ж виділяють уніфіковані норми з окремих питань міжнародної торгівлі, шлюбу і сім'ї, спадкування і т.п.;

2) в залежності від географічного поширення уніфікованих норм: універсальна і регіональна уніфікація;

3) в залежності від способів юридичного оформлення: укладення міжнародних договорів або конвенцій і прийняття рядом держав так званих примірних законів або інших рекомендацій, вироблених спеціально створеними для цього органами або міжнародними організаціями;

4) підкреслюється значення застосування міжнародних торгових звичаїв, які широко застосовуються в окремих сферах, зокрема таких, як торговельне мореплавство, міжнародні розрахунки. Сюди ж автор відносить і застосування примірних договорів, типових умов, що відбивають зовнішньоторговельну практику, однак, як зазначає дослідник, у цьому випадку не відбувається повна уніфікація, а виникає відома єдність у вирішенні багатьох важливих практичних питань [106, с. 39–41].

О.Л. Маковський виділяє такі типи міжнародної уніфікації: 1) уніфікація норм права без використання міжнародно-правових засобів, тобто створення в різних державах однакових правових норм у результаті безпосереднього впливу різних правових систем одна на одну; 2) уніфікація права, тобто створення державами спільних норм свого права з використанням ними для цієї мети міжнародно-правових засобів. У рамках другого типу О.Л. Маковський виділяє два варіанти уніфікації права: 1) шляхом укладення міжнародних договорів, за якими договірні держави приймають на себе певні зобов'язання; 2) з використанням міжнародно-правового механізму, але без прийняття на себе державами, що беруть участь у такій уніфікації, міжнародно-договірних зобов'язань, тобто розробка «типових законів» (model act, loi model) [65, с. 35–36].

У свою чергу серед двох основних методів регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства відносно до уніфікації О.Л. Маковський називає метод колізійного регулювання і метод створення уніфікованих норм шляхом укладення міжнародних угод [112, с. 100–117].

Одночасно дослідник підкреслює, що можливості конвенційного методу регламентування не безмежні і залежать від багатьох факторів, тому такий метод

поєднується і повинен поєднуватися в подальшому з іншими методами регулювання розглянутих відносин – з рішенням у тих же міжнародних угодах щодо менш важливих питань шляхом встановлення уніфікованих колізійних норм, з відсиланнями до національного законодавства учасників угоди і використанням принципу автономії волі учасників правовідносин [112, с. 105, 114–116].

С.М. Лебедєв також виділяє уніфікацію як матеріально-правових, так і колізійних норм. При цьому вчений зазначає, що двома основними формами міжнародної уніфікації конвенційним шляхом є інкорпорація відповідних правил у текст інтегральної конвенції – convention integrale або виклад їх у вигляді однакового закону loi uniforme, що становить додаток до конвенції [99, с. 25–28].

Вілкова Н.Г. в залежності від предмета уніфікації виділяє методи уніфікації колізійних та матеріально-правових норм [37]. При цьому дослідниця зазначає, що в ході історичного розвитку уніфікації матеріально-правових норм були вироблені різні способи її реалізації [36, с. 99–104].

За методами формування дослідниця пропонує виділити метод міжнародно-правової та приватноправової уніфікації, кожному з яких притаманні характерні саме для них методи реалізації. Реалізація методу міжнародно-правової уніфікації «здійснюється виключно шляхом застосування інструментарію міжнародного права» – міжнародних конвенцій та модельних законів. Особливістю же метода приватноправової уніфікації є розробка міжнародними організаціями документів, звернених не до держав (як при міжнародно-правовій уніфікації), а до безпосередніх учасників міжнародного комерційного обороту [36, с. 104–114].

З точки зору впливу уніфікаційних актів на стан законодавства та правозастосовну практику Н.Г. Вілкова виділяє прямий і непрямий методи уніфікації. Прямий метод характеризується тим, що уніфіковані норми можуть бути застосовані тільки до відносин, які виникають між суб’єктами держав – учасниць конвенції, в той час як при непрямому методі норми міжнародної конвенції можуть бути застосовані і до суб’єктів, що належать до держав, які не є учасницями такої конвенції. Дослідниця при цьому зазначає, що непрямий метод

може бути застосований в наступних випадках: зокрема, при застосуванні правил Конвенції ООН 1980 р. про договори міжнародної купівлі-продажу, враховуючи, що згідно з положеннями цієї Конвенції вона підлягає застосуванню і до відносин сторін договору купівлі-продажу, навіть якщо їх комерційні підприємства не знаходяться в країнах – учасницях Конвенції. Другий випадок має місце в ситуації, коли державам–учасницям міжнародної конвенції правилами цієї конвенції запропоновано встановити у своєму законодавстві правову норму, що відповідає правилам такої конвенції. Третій випадок може виникати при сприйнятті державами правил міжнародних конвенцій, а також правил іноземного законодавства [36, с. 114–115].

Описаний в останньому абзаці підхід до визначення прямої та непрямої уніфікації певним чином суперечить поширеному в останній час, згідно з яким уніфікація здійснюється двома методами, які розмежовуються в залежності від впливу міжнародної системи на внутрішньодержавне право (цієї класифікації дотримуються, зокрема, Л.П. Ануфрієва [4, с. 21–38], О.М. Толмачова [191]). Перший метод (пряма уніфікація) полягає у прийнятті одноманітних норм за допомогою міжнародного договору, який зобов'язує держави забезпечити у своєму внутрішньому праві наявність відповідних положень. Другий метод (непряма уніфікація) являє собою опосередкований вплив міжнародної системи на внутрішнє право, інструментом такого впливу виступають акти рекомендаційного характеру, що розробляються міжнародними організаціями [40].

При застосуванні термінів «пряма» та «непряма» уніфікація ми схильні підтримувати погляди О.Л. Маковського, які детально описані в підрозділі 1.3 цього дисертаційного дослідження. При цьому варто зауважити, що розділення уніфікації на пряму, непряму і змішану, на наш погляд, базується саме на особливостях імплементації міжнародного договору у внутрішнє законодавство окремої держави.

Ю.С. Безбродов, виділяючи різновиди уніфікації, зазначає, що за своєю метою та сферою розповсюдження виділяється регіональна (яка охоплює тільки прикордонні держави або держави в рамках міждержавних об'єднань) та

універсальна уніфікація (в якій приймають участь більшість країн світу) [22, с. 46]. Н.Г. Вілкова також з точки зору географічного розповсюдження уніфікованих норм виділяє регіональну та універсальну уніфікацію [36, с. 81].

За предметом Ю.С. Безбродов розрізняє уніфікацію матеріальних норм, що стосуються одноманітного регулювання прав та обов'язків учасників відносин (наприклад, Віденська конвенція про право міжнародних договорів купівлі-продажу 1980 року, Модельний світовий податковий кодекс 1993 року, Типовий договір ООН про взаємну правову допомогу 1999 року та інші) та уніфікацію процесуальних норм, наприклад, правил розгляду в судових органах спорів з іноземним правовим елементом (Типовий закон ЮНСІТРАЛ про міжнародний торговий арбітраж 1985 року) [22, с. 47].

Таким чином, з огляду на вищевикладене, вбачається, що на даний момент у доктрині міжнародного приватного права відсутня єдина загальновизнана класифікація уніфікації: різняться не тільки види (методи, форми) такої уніфікації, що виділяються різними дослідниками, термінологія, що використовується для такої класифікації, а також і фактори, на підставі яких відбувається такий поділ, що спричиняє невизначеність у цьому питанні.

Логічною здається наступна класифікація уніфікації в міжнародному приватному праві, що базується на загальноприйнятих критеріях, відображає думки більшості дослідників поставленого питання та при цьому максимально уникає присвоювання термінології:

1) залежно від характеру уніфікованих норм можна виділити такі різновиди уніфікації: уніфікація колізійних норм, уніфікація матеріальних норм або змішана уніфікація, тобто створення в одному уніфікованому акті як колізійних, так і матеріально-правових норм. Іноді зазначені види називають методами і виділяють відповідно колізійний та матеріально-правовий методи уніфікації;

2) залежно від методу створення єдиних норм: метод міжнародно-правової (коли єдині норми створюються шляхом міжнародного договору або модельного закону і відповідно акцептуються через держави як суб’єкти міжнародного приватного права) та метод приватноправової уніфікації (яка відбувається шляхом

розробки урядовими та неурядовими організаціями документів приватноправового характеру, направлених на регулювання відносин між суб’єктами міжнародного приватного права);

3) залежно від використання міжнародно-правових засобів: уніфікація шляхом укладення міжнародних договорів, тобто міжнародно-договірна уніфікація, та недоговірна (неконвенційна) уніфікація;

4) залежно від сфери розповсюдження можна виділити такі види уніфікації: регіональну (яка охоплює тільки держави в межах одного регіону, зазвичай в рамках міждержавних об'єднань) та універсальну уніфікацію (в якій приймають участь більшість країн світу).

Таким чином, ґрунтовне дослідження наукових поглядів показало, що в доктрині міжнародного приватного права відсутня узагальнена думка щодо визначення поняття уніфікації права і того, який смисл вкладати в це поняття.

З огляду на сучасні тенденції як в доктрині міжнародного приватного права, так і в практичному його використанні, запропоновано розглядати уніфікацію в широкому сенсі, тобто не тільки як процес вироблення єдиних норм для певної групи відносин, а і як процес застосування цих норм в процесі регулювання певних відносин. Таким чином, уніфікація права – це процес створення та застосування для регулювання певних відносин не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є зближення правових систем.

Дотримуючись такого підходу до визначення поняття уніфікації права, враховуючи, що головним результатом міжнародно-правової уніфікації передбачається зближення правових систем, гармонізацію можна розглядати як один із кроків до такого зближення. При цьому гармонізація є однією із складових уніфікації права, якщо розглядати останню в широкому сенсі.

Аспекти та висновки дослідження, що розглядаються в цьому підрозділі, висвітлені у публікаціях автора [154; 157; 160].

1.2. Історичні етапи формування та розвитку процесу уніфікації норм у міжнародному приватному праві

Задля кращого розуміння сучасної ситуації стосовно уніфікації норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві та прогнозування картини майбутнього співробітництва та взаємодії суб'єктів міжнародного приватного права в цьому напрямку необхідно приділити увагу історичним аспектам розвитку уніфікації у сфері міжнародної комерційної діяльності загалом і у сфері торгового, комерційного мореплавства зокрема.

В доктрині не існує єдиної думки щодо періоду початку уніфікації права, що пояснюється різними підходами вчених до визначення самого поняття уніфікації.

Ті дослідники, які розуміють уніфікацію у вузькому смислі, а саме як створення (або введення в дію) в національному законодавстві уніфікованих норм, як з використанням міжнародно-правових засобів, так і в односторонньому порядку, посилаються на XIX ст. як на час зародження уніфікаційних процесів у світі [215, с. 102].

Так, наприклад, С.Н. Лебедєв відзначає, що уніфікація у вузькому, власному сенсі цього слова почалася в кінці XIX ст., в 1880-х і 1890-х роках, коли було прийнято ряд міжнародних конвенцій, спрямованих на досягнення єдності правових норм у різних галузях. Дослідник зазначає, що в Європі це була організація Гаазької конференції з міжнародного приватного права в 1890-х роках, а в Латинській Америці – перший конгрес 1885 року в Монтевідео. Була також Паризька конвенція про інтелектуальну власність та інші конвенції, які в кінцевому результаті були попередниками тих процесів, які відбуваються сьогодні [255, с. 30].

Є.В. Кабатова, дотримуючись аналогічного підходу, вказує, що з кінця XIX ст. «почалися досить цілеспрямовані і регулярні роботи з уніфікації міжнародного приватного права на міжнародному рівні» [69, с. 382].

Деякі вчені пов'язують початок процесів уніфікації з початком зближення права на національному рівні.

Так, відомий французький правознавець Р. Давид відліковою точкою обирає XIX ст., коли після прийняття у більшості країн континентальної Європи цивільних і торгових кодексів, а отже і завершення процесу національної уніфікації (кодифікації), розпочалася уніфікація міжнародна.

Цей перший період він характеризує трьома основними рисами: по-перше, рух за зниження й усунення відмінностей всередині тієї чи іншої країни. По-друге, в рамках того ж першого періоду виникла і набула поширення ідея існування в християнському світі права, заснованого на релігійних ідеях справедливості, що відображалось в jus commune, академічному транснаціональному праві, однаковому для всіх цивілізованих держав (під яким у той період розумілися тільки європейські держави).

По-третє, в той же час поступово зміцнилася ідея національного суверенітету і розуміння права як національного феномена, що поступово призвело до заміщення jus commune національним законодавством. Даний процес називається Р. Давидом національною уніфікацією (тобто кодифікацією права) [238, с. 3].

Якщо уніфікація трактується в широкому сенсі, відповідно змінюється і погляд на період її зародження. Зокрема, існує думка, що прототипом уніфікації є ius gentium, оскільки воно сприяло створенню єдиного права. Іноді ius gentium навіть розглядають як прототип міжнародного торгового права [192, с. 9–11]. Однак Ф.Ф. Мартенс зазначав, що ius gentium – це «сукупність філософських начал, загальних цивільних законів різних країн. Його предметом є побутові, приватні відносини між окремими особами у сфері їх особистого, речового, зобов'язального та сімейного права» [119, с. 16]. І хоча в сучасному розумінні природне право мало придатне для регламентації правових відносин, воно все ж може бути використано в якості основи для уніфікації [214]. Вже згадуваний Р. Давид підтримував такий погляд, стверджуючи, що міжнародна уніфікація права не повинна розглядатися лише як стандартизація правових правил, що регулюють певні відносини, механізми уніфікації повинні бути більш гнучкими і

випливати із шляхів, якими правова норма створюється, а не з самої норми як такої [238, с. 34].

Зазначаючи, що зародження уніфікації як окремого явища в історії міжнародного приватного права йде з глибини століть, Л.В. Ануфрієва дотримується думки, що в якості глобального процесу, властивого сучасному етапу розвитку міжнародного приватного права, уніфікація пов'язується з кінцем XIX – початком XX ст. [4, с. 33].

Цікавими є також погляди британського вченого К. Шміттгоффа на періодизацію процесу уніфікації міжнародного приватного права.

Він стверджує, що право міжнародної торгівлі розвивалося у три етапи. Етапом його зародження він називає середні віки, коли право міжнародної торгівлі існувало у формі law merchant – права купців – набору торгових звичаїв, що регламентували космополітичну спільність купців, які подорожували від порту до порту і від ярмарку до ярмарку.

Дане «право ярмарків» розвивалося безпосередньо діловими колами, а не юристами, обмежувалося їх територією і містило власні властиві їм правила, а в кінці періоду Середньовіччя стало справжнім фундаментом для поширення торгівлі по всьому західному світу. Під час цього етапу міжнародною комерційною спільнотою було створено інститути, які використовуються досі та без яких не можна уявити ведення сучасного бізнесу, серед яких зокрема: вексель, коносамент, чартер та інші [279, с. 105–106].

Другий етап, за думкою вченого, розпочався з інкорпорації права купців у національні правові системи, що здійснювалася в кожній країні окремо в різний час і за різними підставами, та простягнувся з XVII по XIX ст. У Франції кодифікація права на національному рівні розпочалась з прийняття Ордонанса про комерцію (Ordonnance de Commerce) в 1673 році та Морського ордонанса (Ordonnance de la marine) в 1981 році, які лягли в основу Комерційного кодексу Франції 1807 року, прийнятого при Наполеоні. В Німеччині національна кодифікація комерційного права відбувалась пізніше – в 1861 році Німецька

конфедерація прийняла Єдиний торговий кодекс, який став попередником Німецького торгового кодексу 1897 року [276, с. 248].

Проте навіть у цей період прийняття окремими країнами власних нормативно-правових актів, які кодифікували правила міжнародної торгівлі, торгове право не втратило свого інтернаціонального характеру. В цей період продовжується традиція створення окремих торгових інститутів: так були створені такі форми договору купівлі-продажу, як FOB та CIF, а також розроблений банківський торговий кредит як найбільш використовувана форма платежів при експортній торгівлі [71, с. 107].

Третя стадія – період, який має на меті уніфікацію права міжнародної торгівлі на міжнародному рівні та дає початок новому law merchant, яке відображає міжнародний дух співробітництва у політичній та економічній сферах. Вчений зазначає, що цей період розпочався майже відразу після закінчення Другої світової війни [277, с. 220].

При цьому К. Шміттгофф підкреслював, що, по-перше, сучасне право міжнародної торгівлі не є галуззю міжнародного права, не формує частину ius gentium, воно застосовується в рамках кожної національної юрисдикції на підставі згоди суверена, причому публічний порядок або кваліфікація окремого правила може виключити застосування того чи іншого правила. На його думку, сучасне право міжнародної торгівлі не є правилами випадкового походження, а складається з норм, практики або звичаїв, які збираються авторитетними міжнародними організаціями: ЮНСІТРАЛ, УНІДРУА, ЄЕК ООН, МТП. Також важливою рисою третього етапу розвитку права міжнародної торгівлі є те, що воно є практично однаковим у всіх країнах світу [279, с. 105–108].

Зважаючи на предмет дисертаційного дослідження варто спеціально виділити етапи формування та розвитку процесу уніфікації саме у сфері торговельного мореплавства, що завжди було надзвичайно актуальним та стояло вкрай гостро.

Варто зазначити, що з давніх-давен світова спільнота, розробляючи та використовуючи різноманітні підходи до регулювання відносин у цій сфері,

прагне до встановлення єдиного (уніфікованого) права. Історія морського права несе на собі відбиток постійного пошуку стабільності, безпеки та досконалості в регулюванні відносин між суб'єктами, які ввірили себе та своє майно у розпорядження мінливого морського простору [259, с. 3].

До встановлення та загального визнання єдиних норм, що регулюють відносини у сфері міжнародного торговельного мореплавства, світові держави мали пройти велику путь, важливою частиною якої стало закріплення принципу відкритого моря «mare liberum». Цей принцип прийшов на зміну так званого принципу «mare clausum», за яким держави робили спроби поширити їхнє право на всіх тих, хто використовує морські простори, над якими вони домінували. Прогресивне правило «mare liberum» було вперше описане голландським юристом Гуго Гроцієм [246] в 1609 році, та крок за кроком отримало визнання в світовій практиці. Сьогодні відповідно до Конвенції ООН з морського права цей принцип звучить так: «Ніяка держава не має права претендувати на підпорядкування якої-небудь частини відкритого моря своєму суверенітету» [82, ст. 89].

Морське право загалом з самого початку свого існування було більше міжнародним, ніж національним правом. З античних часів і до заснування сучасних національних держав право, що регулює морські комерційні відносини, було здебільшого єдиним у західному світі [281, с. 203]. Дослідники історичного розвитку морського права зазначають, що в давні часи право моря було правом античного Родосу і називалось відповідно родоським морським правом [243, с. 22–24].

Важливим кроком на шляху уніфікації норм у сфері торгового мореплавства стала кодифікація норм та звичаїв, що регулювали торговельні відносини, в окремих районах Європи. Цей процес розпочався, головним чином, у період середніх віків, і його можна назвати першим періодом розвитку уніфікації в міжнародному приватному морському праві.

Особливістю процесу уніфікації за часів Середньовіччя була регіональна уніфікація звичаїв, що склалися в певних місцевостях, наприклад, Кодекси

Барселони, Правила Олерона, Закони Вісбі, які стали прообразом дійсної уніфікації відносин у сфері морських вантажних перевезень у міжнародному приватному праві. Прийняття таких регіональних кодифікованих актів пояснюється розосередженням політичних та економічних сил у державах Європи в той час [256, с. 2].

Олеронські правила, наприклад, представляли настільки ретельний запис звичаїв, що склалися в торгівлі між портами атлантичного узбережжя, що завоювали швидке визнання і були поступово сприйняті усіма державами Західної Європи.

Закони Вісбі регулювали торговельні відносини на Балтійському морі. Вони являли собою збірку, опубліковану в 1505 році в Копенгагені, що складалась з трьох частин, одна з яких являла собою іншу редакцію Олеронських правил, поруч із витягами із законів міста Амстердама і статутів ганзейського міста Любека.

У XIV ст. в країнах Середземного моря з'явився знаменитий збірник Consolato del Mare – закони, які прийшли на зміну численним місцевим статутам і були написані латинською мовою, на той час невідомою більшості купців. Оскільки цей збірник зводив воєдино всі місцеві закони і звичаї, поширені у межах Середземномор'я, він був пізніше викладений на каталонському наріччі і виданий в Барселоні. Він мав величезне значення як для купців і моряків того періоду, так і для суддів - консулів, які чинили правосуддя у великих портах, і був визнаний в якості закону за загальною згодою країн Середземномор’я.

Н.Г. Вілкова влучно зазначає, що саме в період Середньовіччя і розпочались процеси зародження основ міжнародного морського і міжнародного комерційного права. До того ж саме в цей період виникли категорії і звичаї міжнародного ділового спілкування, які використовуються і сьогодні, і без яких неможливо уявити здійснення сучасних ділових операцій, зокрема у сфері торговельного мореплавства: вексель, коносамент, чартер [36, с. 35].

Безсумнівно, перераховані нормативні акти стали величезним внеском у процес кодифікації морського права, їх враховували усі морські держави у своїй

національній практиці. Проте найбільшою вадою було те, що ні в одному з цих кодексів не містилося абсолютно ніяких норм, що регулювали б відносини між державами з питань мореплавання [179].

Поштовхом для подальшого вдосконалення своїх національних законодавств іншими державами стала систематизація морського права – прийняття в 1681 році у Франції Морського ордонанса (Ordonnance de la marine), який охоплював весь комплекс питань морського торгового права та питання мореплавання, об'єднавши закони і звичаї минулого. В основу Ordonnance de la marine лягли доповнені новими зведеннями звичаїв збірки Consulato del mare, Олеронські правила (Rôles d'Oléron) та ін. Вплив указаних кодексів на розвиток комерційних відносин у XVII – XVIII ст. був величезним, що підтверджується їх використанням при вирішенні торгових спорів по всій Європі, включаючи Англію. Проте, незважаючи на вагомість та важливість цього документа, держави Європи тільки через два століття усвідомлять, що правові конфлікти в торговельному мореплавстві можна вирішити завдяки розробці міжнародних конвенцій, які матимуть силу закону в державах–учасницях.

Прийняття зазначеного Морського ордонанса ознаменувало початок другого періоду розвитку уніфікації у сфері торговельного мореплавства. Цей період відповідає розвитку національних держав і продовжується до кінця XIX ст. Його значення полягає не тільки у виникненні та розвитку національного права країн, а головним чином в тому, що саме національне право стало основою для уніфікації.

Головною рисою даного періоду є певна розрізненість правових систем окремих країн через домінування тенденції саме національної кодифікації права.

Як зазначає Ю. Базедов, в кінці XIX ст. прослідковувались тенденції, коли держави, незважаючи на необхідність у світовій єдності, керуючись внутрішніми економічними та політичними факторами, кодифікували норми у сфері міжнародної торгівлі шляхом прийняття внутрішніх нормативно-правових актів, які часто були мало сумісні один з одним, що гальмувало розвиток світової співпраці. Наслідком цього стало те, що вже в кінці XIX ст. з'явилось чітке

розуміння необхідності уніфікації в певних сферах людської діяльності [9, с. 67–70]. Тому недивним є те, що перші конвенції у сфері права інтелектуальної власності та транспорту були укладені саме в той період «правового націоналізму» [22, с. 40].

Таким чином, хоча величезні простори і були відкриті для мореплавства, що сприяло розвитку обміну майже світового масштабу, їх використання зазвичай вимагало єдиного юридичного врегулювання. В той же час протиборство держав, кожна з яких прагнула до встановлення панування у морі, призводить до створення законів, що все більше різняться один від одного. Це сприяло виникненню найрізноманітніших колізій та дуже ускладнювало ефективну реалізацію відносин між суб'єктами міжнародного приватного права [256, с. 4].

Переміщення товарів з країни в країну гальмувалося в той час, коли розвинені технології і розповсюдження промислової революції були близькі до розширення морської торгівлі по всьому світу. Дійсно, міжнародна торгівля у великих масштабах завжди потребувала, на додаток до інших сприятливих умов, певного рівня безпеки і передбачуваності відносно виконання сторонами зобов'язань. Різноманітність комерційних законів, існуючих в різних частинах світу, проте, сприяє невизначеності щодо існування, обсягу й змісту зобов'язань. Зацікавлені сторони зобов'язань опинялись перед проблемою, наприклад, встановлення місця, де потенційний спір повинен був бути врегульований; або встановлення застосовного матеріального права; або виконання рішень іноземних правозастосовних органів на території відповідної країни.

Зазначене привело світову спільноту до думки, що укладення міжнародно-правових договорів для регулювання відносин у міжнародному приватному праві взагалі та сфері торговельного мореплавства зокрема є хіба що не найкращим виходом із ситуації, що склалась.

З кінця XVIII ст. у світовому суспільстві поступово змінювалась манера мислення та структура соціальних класів, технічні відкриття дозволяли удосконалювати та посилювати значення транспорту, що у свою чергу призвело до наділення морського простору ключовою роллю у мережі торговельних

відносин. За таких обставин розрізненість регулювання відносин між суб'єктами міжнародного приватного права щодо морських вантажних перевезень, а також відсутність єдиних норм у сфері торговельного мореплавства стають великою перепоною для подальшого розвитку міжнародних відносин в цій сфері.

Влучно з цього приводу на своїй вступній лекції в Туринському університеті зазначив італійський вчений Манчині: «Море з його вітрами, штормами та небезпечностями не змінюється; воно потребує обов'язкового об'єднання юридичних систем».

Практично в цей же час, в 1863 році француз Марі Рене Руссель де Курсі у своїй «Реформі міжнародного морського права» зазначає, що основи морського права схожі в більшості країн.

Того ж року за пропозицією Манчині італійський парламент виражає бажання нівелювати різницю в національних законодавствах за допомогою укладення міжнародної угоди; через 10 років аналогічну резолюцію було прийнято Палатою Нідерландів [256, с. 4–6].

Так розпочався третій період уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві.

Отже, починаючи з останніх десятиліть XIX століття стає все більш очевидно, що найвищої міри визначеності і передбачуваності може бути досягнуто шляхом створення єдиних, по-перше, колізійних норм, а, по-друге, матеріальних норм, що склалися в різних частинах світу, а це може бути досягнуто, головним чином, через прийняття міжнародних конвенцій.

Таким чином, світова «морська» спільнота, що складається, зокрема, з науковців у галузі морського права, урядових організацій, комерсантів, приходить до висновку, що необхідно поступитись певними перевагами на користь створення єдиного правового режиму, що здатний забезпечити стабільність ведення та безпеку їхніх прав. У цей період з метою забезпечення єдиного врегулювання усіх правовідносин, які стосуються моря, створюється декілька асоціацій: в 1857 році в Лондоні – Національна асоціація соціальних наук, яка в 1864 році склала перші кодифіковані норми щодо загальної аварії; в 1873 році

виникла Асоціація для реформування та кодифікації права народів, колиска Асоціації міжнародного права, що сприяла прийняттю Йорк-Антверпенських правил 1890 року; трохи пізніше був створений Інститут міжнародного права в Генті, який посприяв прийняттю Віденських міжнародних конвенцій [256, с. 6].

Основним масивом робіт з уніфікації норм торговельного мореплавства займалася все ж таки Асоціація міжнародного права – неурядова міжнародна організація зі штаб-квартирою у Лондоні та філіями у всьому світі. З часом обсяги роботи у галузі морського права та судноплавства прийняли такі масштаби, що у 1896 р. Асоціація міжнародного права вважала за доцільне створити окрему організацію для регулювання складних проблем торговельного мореплавства. [295, с. 370–371]. Так з'явився Міжнародний морський комітет, який є найстарішою організацією у світі, яка займається виключно уніфікацією морського права і стосується комерційної практики [242].

На зміну третьому періоду уніфікації, для якого характерним було врегулювання приватноправових відносин шляхом укладення міжнародних конвенцій, в кінці XX ст. приходить четвертий період уніфікації, який триває до сьогоднішнього дня.

Особливістю даного етапу періодизації уніфікації у сфері міжнародного приватного морського права є те, що на додаток до прийняття морських конвенцій приходить ще й так звана неконвенційна (або приватноправова) уніфікація права. ММК, крім розробки міжнародних договорів, бере участь у формуванні та підтримці морських кодексів, а також різних правил та звичаїв комерційного обігу. Так, наприклад, у 1990 році ММК прийняв Єдині правила про морські накладні (Uniform Rules for Sea Waybills) і більшу частину часу свого існування був зберігачем Йорк-Антверпенських правил щодо загальної аварії, які були востаннє переглянуті в 2016 році в Нью-Йорку. Комітет співпрацював також з Комісією Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (далі – ЮНСІТРАЛ) над стандартами для електронного документообігу (EDI), що включає «електронний коносамент» [292].

Проаналізувавши все викладене, можна констатувати, що рушійними силами у розвитку процесу уніфікації міжнародного приватного права загалом і в сфері торговельного мореплавства зокрема є економічні фактори [103, с. 23–25; 45, с. 26–33].

Такими факторами є, по-перше, безперервний розвиток міжнародних відносин, розширення міжнародних зв'язків, чому сприяли, зокрема, перехід від традиційних відносин торгового обміну до нових видів комерційної взаємодії, а також розуміння людства, що міжнародна співпраця є необхідною; по-друге, технічний прогрес, у тому числі в суднобудуванні, що призвело до наділення морського транспорту ключовою роллю в комерційних відносинах.

Крім економічних, можна виділити також фактори правового характеру.

Першим із таких факторів є неможливість забезпечити регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства шляхом використання інструментів тільки національного права.

Другим фактором є багатоманітність національних правових систем світу, часто їх несхожість одна на одну, що призводить до правової невизначеності, тобто відсутності розуміння, якою саме правовою нормою слід керуватись при вирішенні певної проблеми. Як зазначає американський вчений Паул Б. Стефан, уніфікація та гармонізація права сприяють зниженню юридичних ризиків, при цьому під юридичними ризиками дослідник має на увазі непередбачуваність норм, що застосовуватимуться до комерційних відносин [280].

Ще одним фактором є визнання того, що колізійний метод уніфікації є недосконалим та його одного недостатньо для регулювання зазначеної сфери відносин. Крім цього, розвитку процесу уніфікації сприяла і сама поява та усвідомлення суб'єктами приватноправових відносин важливості створення єдиних або як мінімум схожих норм для регулювання певної групи відносин у різних країнах через виникнення безлічі проблем в умовах неврегульованості.

Є.Д. Стрельцова, досліджуючи питання того, чому саме міжнародне приватне морське право є надзвичайно пристосованим до єдності, виділяє наступні чинники. По-перше, вчена зазначає, що ця галузь права була єдиною з

самого свого зародження: морське право з самого початку було швидше міжнародним, ніж національним, і було сформовано як юридичний феномен завдяки впливу як цивільного права, так і традицій загального права, а також завдяки стрімкому розвитку lex mercatoria [281, с. 203].

Другим чинником дослідниця називає схожість змісту та обставин, за яких можуть виникати морські спори, посилаючись на те, що судна та люди, які залучені до мореплавства, перебувають в одних і тих самих морях, при однаковій погоді, в тій самій небезпеці і на однакових морських маршрутах. Наслідком цього є те, що проблеми, що виникають при вирішенні спорів у цій сфері відносин, часто є однаковими.

Наявність іноземного елемента в більшості відносин у сфері торговельного мореплавства дослідниця виділяє як третій чинник адаптованості міжнародного приватного морського права до єдності.

Ще одним чинником є те, що мореплавство є міжнародним, тобто люди, залучені в цей процес, мають спільні міжнародні знання та мову. До того ж наявна велика кількість міжнародних організацій, що представляють та захищають їх інтереси, наприклад, БІМКО, ФІАТА, МФТ та інші.

П’ятим фактором Є.Д. Стрельцова називає те, що норми, які регулюють відповідні правовідносини, у більшості випадків є міжнародними і можуть міститись в різних джерелах: міжнародних договорах, модельних законах, учасниками яких є багато держав та які застосовуються до суден з різними прапорами та до мореплавців різних національностей.

Вчена також зазначає, що юрисдикція морських судів по всьому світу поширюється на однакові типи морських спорів. Крім цього механізм вирішення останніх також є схожим – частіше за все за допомогою арбітражного трибуналу, а також за допомогою примирення та медіації [281, с. 203–204].

Враховуючи все вищенаведене, можемо підсумувати: той факт, що міжнародне приватне морське право було однією з перших галузей приватного права, що привернуло увагу до можливої уніфікації, є цілком природним. Насправді, уніфікація в цій області була більше ніж просто бажаною, вона було

практично необхідною для подальшого розвитку світових економічних відносин, оскільки морський транспорт і морське сполучення були вкрай важливими для економіки багатьох країн періоду XIV – кінця XIX ст. Саме в той час країни Середземноморського регіону найбільше відчували на собі негативні наслідки існуючих колізій в нормах міжнародного приватного морського права, що і дало поштовх до реалізації консолідованих міжнародних зусиль щодо прагнення до зведення воєдино норм, які регулюють відносини у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Отже, в результаті дослідження представлених у доктрині поглядів на історичні етапи формування та розвитку уніфікації міжнародного приватного права загалом вбачається, що, якщо розглядати уніфікацію у вузькому сенсі, вона як процес розпочалась у XIX ст., у випадку ж розуміння уніфікації в широкому сенсі різними вченими зазначається про її початок ще в період давнього світу або Середньовіччя.

Проаналізувавши особливості процесу уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві можна визначити фактори, які сприяли цьому процесу. Так серед економічних факторів можна видіти: безперервний розвиток міжнародних відносин і, як наслідок, розширення міжнародних зв’язків, постійна поява нових ринків, а також усвідомлення суспільством, що міжнародна співпраця є необхідною та невіддільною від розвитку людства; науковий і технічний прогрес, у тому числі в суднобудуванні, що привело до наділення морського транспорту однією з ключових ролей в міжнародних комерційних відносинах.

Другою групою є фактори правового характеру, серед яких: неможливість забезпечити регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства шляхом використання інструментів тільки національного права; необхідність єдиного правового регулятора відносин в обговорюваній сфері: багатоманітність національних правових систем світу, їх несхожість одна з одною, розрізненість судової та арбітражної практики в різних державах призводить до правової невизначеності, тобто непередбачуваності правової норми, що

застосовуватиметься до певних правовідносин; усвідомлення суб'єктами приватноправових відносин, що колізійного методу не достатньо та він не може задовольнити потреби в єдиному або принаймні схожому праві для регулювання відносин у сфері міжнародного приватного морського права.

Звертаючись до історичної ретроспективи розвитку відносин у сфері міжнародного приватного морського права, вбачається, що торговельне мореплавство було однією із ключових галузей міжнародної співпраці в період від Середньовіччя до кінця XIX ст. Відсутність єдиного правового регулювання відносин у цій сфері і, як наслідок, виникнення множини правових колізій під час перевезення вантажів морськими шляхами, а також виділені особливості торговельного мореплавства, які зумовили його виняткову пристосованість до уніфікації, сприяли розвитку процесів уніфікації норм у сфері торговельного мореплавства.

Аспекти та висновки дослідження, що розглядаються в цьому підрозділі, висвітлені у публікаціях автора [141; 142; 159].

1.3. Міжнародний договір як форма уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві

Виходячи із запропонованої раніше класифікації, міжнародно-договірна уніфікація є одним із методів уніфікації права, а міжнародний договір, у свою чергу, можна назвати формою [57, с. 285; 106, с. 40], в якій така уніфікація здійснюється.

К. Шміттгофф зазначає, що міжнародна конвенція – це багатостороння міжнародна угода, яку приймають держави, що домовляються, з метою введення її в їхнє національне право [278, с. 210].

М.М. Богуславський пропонує під міжнародними договорами розуміти угоди, укладені між державами [25, с. 50].

З огляду на класифікації, що мають значення для міжнародного приватного права, вчений пропонує виділяти договори багатосторонні і двосторонні, універсальні і регіональні, ті, що виконуються самостійно, і ті, що не виконуються самостійно [25, с. 50].

При цьому багатосторонні конвенції можуть бути універсальними і регіональними [135, с. 15–20]. Універсальні договори укладаються державами, що належать до різних регіонів земної кулі, до різних соціально-політичних і правових систем.

Під регіональними угодами зазвичай розуміються угоди, які прийняті і діють у межах одного регіону, як правило, в рамках регіонального інтеграційного угруповання держав (Співдружність Незалежних Держав та ін.).

Двосторонні ж договори укладаються між двома державами. Їх перевага полягає в тому, що в них можуть бути краще враховані інтереси договірних держав, на відміну від багатосторонніх. Проте недоліком їх є те, що, оскільки вони створюють диференційований режим правового регулювання в одній і тій же області, їх складніше застосовувати на практиці [25, с. 50–51].

О.П. Коровіна, виділяючи універсальну і регіональну уніфікацію серед видів уніфікації взагалі, без прив’язки до міжнародно-договірної, зазначає, що універсальна уніфікація норм міжнародного приватного права – процес, участь в

якому бере необмежено широке коло країн, незалежно від відмінностей їхніх політичних, економічних і соціальних систем, рівня розвитку. Успішне здійснення такої уніфікації можливо лише в тих областях регулювання і з тих питань, де не зачіпається суть соціально-економічних систем країн-учасниць, специфічні підходи до вирішення проблем [89].

Метою сучасної регіональної уніфікації вчена називає сприяння розвитку інтеграційних процесів в різних сферах господарського життя, забезпечення збалансованого співробітництва між країнами–членами регіональних організацій, економічної інтеграції. На основі аналізу результатів універсальної і регіональної уніфікацій О.П. Коровіна доходить висновків про їх взаємозалежність, яка невпинно зростає, а також про необхідність дотримання і визнання взаємних умов здійснення того чи іншого виду уніфікації з метою запобігання необґрунтованим колізіям норм права, що створюються у результаті уніфікації [89].

Універсальна уніфікація, що розрахована на участь у ній усіх держав, є основним напрямом уніфікації міжнародного приватного морського права [54, с. 51–52]. Таку уніфікацію характеризують дві основні риси – вона: допускає створення одноманітних норм морського права, що регламентують тільки відносини міжнародного торгового мореплавства, тобто відносини, ускладнені іноземним елементом; здійснюється шляхом укладення міжнародних договорів про уніфікацію морського права, за якими договірні держави беруть на себе певні зобов’язання щодо правозастосування [56, с. 56].

В розрізі дослідження питання місця міжнародного договору в уніфікації міжнародного приватного морського права (далі – МПрМП) вбачається необхідним приділити увагу питанню виокремлення галузі МПрМП, його поняттю та правовій природі.

Значної уваги окресленій проблемі приділено в роботах О.Л. Маковського, який зазначав, що «міжнародне приватне морське право є структурним підрозділом (підгалуззю) міжнародного приватного права» з усіма рисами, що характерні для останнього До таких рис вчений відносить: по-перше, те, що всі правові норми, що регулюють відносини у сфері торговельного мореплавства, є

нормами внутрішньодержавного права, по-друге, що всі ці норми регулюють відносини, ускладнені іноземним елементом, і по-третє, що такі норми об'єднують як колізійні норми внутрішнього права, так і матеріально-правові і колізійні норми, уніфіковані шляхом міжнародних угод [117, с. 220].

В той же час, незважаючи на однаковість характерних ознак МПрМП та міжнародного приватного права, саме спеціальне призначення норм МПрМП, що полягає в регулюванні відносин у сфері торговельного мореплавства, є підставою для виокремлення норм МПрМП у системі норм міжнародного приватного права [116, с. 141].

Аналогічну позицію щодо місця норм міжнародного приватного морського права в системі права займає і Є.Д. Стрельцова. Дослідниця модифікує наведене вище визначення МПрМП, зазначаючи, що «міжнародне приватне морське право є «особливою підгалуззю» міжнародного приватного права і являє собою сукупність уніфікованих міжнародно-договірних матеріальних і колізійних норм, а також національних колізійних норм, що регулюють майнові відносини торговельного/комерційного мореплавства з іноземним елементом» [185, с. 97].

Є.Д. Стрельцова до норм, які в сукупності утворюють МПрМП, відносить широку групу майнових цивільно-правових відносин, які породжуються діяльністю з мореплавства, і до яких належать: уніфіковані на міжнародному рівні матеріально-правові та колізійні норми (у формі міжнародних конвенцій), внутрішньонаціональні колізійні норми, що визначають застосовний правопорядок, а також міжнародні звичаї і узвичаєння торговельного мореплавства [185, с. 98–99].

І.В. Жорник, у свою чергу, предметом МПрМП називає відносини, які ґрунтуються на засадах юридичної рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності, суб'єктами яких є фізичні та юридичні особи та які виникають із торговельного мореплавства [56, с. 53–54].

Варто зазначити, що в доктрині наявний і інший підхід до визначення місця правових норм, що регулюють питання морської торгівлі та торговельного судноплавства. Так український фахівець Г.О. Анцелевич дотримується точки

зору, що міжнародне морське торгове право є підгалуззю міжнародного морського права, яка, у свою чергу, є галуззю міжнародного права, і складається із специфічної групи норм, що регулюють масив суспільних відносин, що характеризуються специфікою та родовою відокремленістю відносин в області міжнародної морської торгівлі [7, с. 5–6].

Загалом, з огляду на складність юридичного феномена морського права, питання співвідношення понять морського публічного та морського приватного права є мало дослідженим у вітчизняній літературі, наслідком чого є відсутність єдиного підходу до визначення цих понять, що, у свою чергу, призводить до юридичної полеміки щодо виокремлення міжнародного приватного морського права в системі права [1].

Окреслена проблема стосується здебільшого теоретичного дискурсу щодо визначення та складу морського права, а також щодо доцільності та справедливості кваліфікування міжнародного приватного права як самостійної галузі внутрішньодержавного права, що, враховуючи складність та масштабність цих юридичних явищ, виходить за межі предмета даного дослідження.

З огляду на існування та широке використання в практиці власних особливих основних засад регулювання міжнародних приватноправових відносин, наявність специфічного предмета регулювання, особливих методів регулювання правових відносин, на сьогоднішньому етапі розвитку науки та законодавства у сфері міжнародного приватного права ми дотримуємось концепції визнання міжнародного приватного права окремою самостійною галуззю права [150].

В міжнародне приватне права включаються відносини з різних національних галузей права (цивільного, сімейного, трудового, процесуального). Крім того, фундаментом, невід'ємною частиною нормативного складу міжнародного приватного права виступають специфічні колізійні норми, що пронизують весь «каркас» цього права [6].

З точки зору наведеної позиції, із врахуванням специфіки торговельного мореплавства, логічним видається виокремлення міжнародного приватного морського права як підгалузі міжнародного приватного права. При цьому до

структури МПрМП можна включити національно-правові колізійні норми, уніфіковані колізійні та матеріально-правові норми міжнародних договорів та звичаї торговельного мореплавства. Беручи до уваги зазначене, можна визначити МПрМП як специфічну підгалузь міжнародного приватного права, яка регулює майнові відносини, ускладнені іноземним елементом, що складаються у сфері торговельного мореплавства.

Міжнародно-договірна уніфікація у сфері торговельного мореплавства в основному є універсальною, тобто міжнародні конвенції, що розробляються і приймаються у цій сфері, покликані регулювати відносини між якомога більшою, необмеженою кількістю держав. Ілюстрацією такої уніфікації може бути майже будь-яка конвенція в цій сфері, розроблена і прийнята під егідою, зокрема, ММК, наприклад: Гаазькі правила 1924 року, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, 1952 року, Конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, Конвенція про обмеження відповідальності по морських вимогах («LLMC») 1976 року та багато інших.

Прикладом регіональної уніфікації є досліджувана Є.Д.Стрельцовою активна співпраця Скандинавських країн у процесі підготовчої роботи над міжнародними актами у сфері торговельного мореплавства, що призвела до створення нових спільних морських кодексів, які вступили у дію 1 жовтня 1994 року в кожній країні цієї групи майже з ідентичним змістом та структурою [267]. Як зазначає дослідниця, загалом зміст основних положень попередніх кодексів не зазнав кардинальних змін, і вони в їхньому сучасному вигляді зберегли свій суто «нордичний» підхід [187, с. 106–107], який відображається, наприклад, у ст. 13:2 Морського кодексу Швеції: «Положення цього розділу застосовуються до внутрішніх морських перевезень у Швеції та перевезень між Швецією, Данією, Фінляндією та Норвегією. До договорів внутрішнього перевезення вантажів у Данії, Фінляндії, Норвегії застосовується право тієї з країн, у межах якої перевезення виконується» [283].

Що ж до двосторонніх угод, то їх наявна величезна кількість у переважній більшості сфер відносин між багатьма державами. Не є виключенням і сфера

міжнародного приватного морського права, де угоди про співпрацю між двома державами є поширеним явищем. Так, наприклад, Україна має угоди про співпрацю в зазначеній сфері із Італією [195], Францією [194], Німеччиною [197], Грецією [193], Грузією [198], Туреччиною [196] та іншими.

Беручи до уваги, що основним механізмом встановлення єдиних норм у міжнародному приватному праві є міжнародний договір, необхідно враховувати, що останній є інструментом міжнародного публічного права, що встановлює права та обов'язки його суб'єктів (в основному – держав), у той час як відносини між суб'єктами приватного права, що регулюються сформульованими в договорі єдиними нормами, є предметом національно-правового регулювання. Таким чином, питання переходить до площини взаємодії міжнародно-правового та національно-правового регулювання.

Відмінною рисою взаємодії міжнародно-правового та національно-правового регулювання у сфері торговельного мореплавства зокрема і в міжнародному приватному праві взагалі є його мета – приведення норм внутрішньодержавного права до одноманітності шляхом укладення міжнародного договору, тобто міжнародно-договірна уніфікація. Саме уніфікація опосередковується, з одного боку, впливом, який чинять правові системи окремих держав на зміст однакових норм, а, з іншого боку, впливом, який чинять уніфіковані норми на правові системи держав–учасниць уніфікації [40].

З точки зору передбачуваної однаковості та впливу на проблему конфлікту законів міжнародні конвенції можуть бути поділені на дві категорії: 1) ті, які створені для зменшення конфліктів норм матеріального або колізійного права шляхом надання таким нормам однаковості в усіх державах, що домовляються, та 2) ті, які створені не тільки для зменшення існуючих конфліктів, а і для повної відмови від необхідності вибору права шляхом впровадження єдиного законодавства, що застосовується до міжнародних відносин або як для внутрішніх, так і для міжнародних відносин [295, с. 379].

А.Н. Янопулос зазначає, що всі конвенції по уніфікації норм морського приватного права належать до другої категорії, тобто держави застосовують

однакові матеріальні норми права для відносин, що включають в себе як внутрішні, так і міжнародні контракти. Таким чином, не залишається можливості для застосування національного права, і навіть більше: національність сторін контракту та всі інші традиційні маркери, що використовуються для визначення угоди як міжнародної, стають незастосовними. Єдині норми застосовуються до певних правовідносин як право суду або як договірне право [295, с. 379–380].

О.Л. Маковський зазначає, що міжнародно-договірна уніфікація відрізняється від інших типів *(а згідно з нашою класифікацією – «методів»)* уніфікації морського права своїм обов'язковим характером для держав – учасниць певного договору, тобто кожна держава, що ратифікувала такий договір, зобов'язана забезпечити правове регулювання відносин, що в ньому закріплені, на національному рівні. Проте міра передбачуваності такого правового регулювання залежить від трьох факторів:

1) наявності в самому договорі уніфікованих норм, готових до застосування, чи часткове визначення їхнього змісту з покладенням обов'язку на створення норм кожним з учасників договору;

2) можливості відхилення держав-учасниць від єдиних норм, встановлених в договорі;

3) наявності чи відсутності закріплення в договорі форми акта, в якому повинні бути втілені уніфіковані норми у внутрішньому законодавстві учасників договору [116, с. 84–85].

В залежності від перших двох факторів О.Л. Маковський розрізняє пряму, непряму та змішану уніфікацію, а третій фактор він покладає в основу виділення «інтегральної конвенції» та «конвенції – одноманітного закону».

Пряма уніфікація означає випадки, коли від держави, що домовляється, необхідно лише забезпечення правила, яке в міжнародному договорі передбачено вже як правова норма, що готова до застосування в державах – учасницях договору, а ці держави приймають на себе обов'язок забезпечити її дію в межах своєї юрисдикції. Непряма уніфікація – це створення державою, що

домовляється, в своєму законодавстві правової норми, зміст якої визначений в договорі з більшим чи меншим ступенем детальності [117, с. 222–223].

Як приклади прямої уніфікації можна навести, зокрема, ряд конвенцій про уніфікацію міжнародного приватного морського права, які майже повністю складаються з положень, що мають якості правової норми, готової до застосування. Це, серед інших, Міжнародна конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден, 1910 року [236], Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються рятування і надання допомоги на морі, 1910 року [235], Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року [131], Конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року [129], Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року [8], Гамбурзькі правила [84].

Готовність єдиних норм до застосування та неможливість їх зміни державами, що беруть участь в конвенції, є гарантією забезпечення високого ступеня одноманітності правового регулювання відносин, що регулюються, в цих державах. Це є одночасно і перевагою, і недоліком даного методу уніфікації. З одного боку, пряма уніфікація забезпечує найповніший вплив узгодженої волі учасників на відповідні правовідносини, з іншого ж, вона ускладнює адаптацію уніфікованих положень у державах, які мають різні правові та соціально-економічні системи [65, с. 50–53].

При непрямій уніфікації імплементація уніфікованих норм можлива тільки у результаті законодавчої діяльності держав, шляхом розробки та прийняття ними більш чи менш схожих норм, які містять у собі елементи, узгоджені в міжнародному договорі. Акт ратифікації такого договору чи приєднання до нього означає лише те, що держава зобов’язується на основі таких елементів створювати такі норми [122, с. 109].

Недосконалість такого способу уніфікації полягає в тому, що міра конкретизації в міжнародному договорі тих чи інших правових норм, які мають бути встановлені державою, є невисокою, так як непряма уніфікація

застосовується або коли неможливо подолати відмінності в праві різних держав, або коли виникає потреба в подібних відносно вторинних нормах. Держава – учасниця конвенції повинна доповнити, конкретизувати, пов'язати правила такого міжнародного договору з іншими положеннями свого внутрішнього права. Через таку недосконалість цей спосіб уніфікації майже не зустрічається в конвенціях з морського права [116, с. 87–88].

Змішаний спосіб уніфікації передбачає закріплення в міжнародному договорі єдиних норм, від яких державам – учасницям договору надається право в тій чи іншій мірі відхилятись. Межа відхилення при цьому визначається в самому договорі. Так, в Конвенції про зіткнення суден (ст. 7) та Конвенції про рятування (ст. 10) 1910 року, в яких встановлено дворічний строк позовної давності, передбачено, що їхні учасники «зберігають за собою право визначити у своїх законодавствах» подовженим цей строк, якщо «судно відповідача не могло бути таким, що застали в територіальних водах держави, в якій позивач має місце проживання або свій головний заклад». В цьому випадку точно визначається зміст додаткової норми, яку може прийняти держава – учасниця конвенції у своєму внутрішньому законодавстві. Часто учасники міжнародного договору згідно з його приписами вправі виключити з-під його дії певні положення, що містяться в ньому, таким чином звузивши сферу застосування такого договору (що, безперечно, зменшує його уніфікаційний ефект) [65, с. 55].

Специфічною для ряду конвенцій з морського права є умова про те, що держави, що домовляються, можуть надати конвенції чинності «або шляхом надання їй сили закону, або шляхом введення у своє національне законодавство правил, схвалених конвенцією, у формі, що властива цьому законодавству» (протокол підписання Гаазьких правил).

Загалом змішаний спосіб уніфікації застосовується тоді, коли неможливо досягти згоди про єдине регулювання певних відносин, а його наслідки напряму залежать від того, якою мірою держави–учасниці відхилились від уніфікованих норм [116, с. 90–91].

О.М. Толмачова вважає, що у виділенні змішаного способу уніфікації права немає необхідності, оскільки він фактично поглинається першим способом уніфікації права (прямим). Дослідниця зазначає, що при змішаному способі уніфікації права так само, як і при прямому способі, уніфікація права здійснюється за допомогою прийняття міжнародного договору. При цьому різниця, на підставі якої розмежовується змішаний і прямий спосіб уніфікації права, полягає в тому, що при змішаному способі в міжнародному договорі містяться уніфіковані норми, від яких держави – учасниці цього договору можуть відступити, що неможливо при прямому способі. Однак вчена підкреслює, що і при змішаному способі, і при прямому способі уніфікації права однаковість досягається шляхом прийняття відповідного міжнародного договору [191].

Проте даний висновок, на нашу думку, є передчасним, оскільки дослідниця не враховує, що О.Л. Маковським зазначені способи уніфікації виділені в рамках методу міжнародно-договірної уніфікації, а критеріями для їх виділення є наявність в самому договорі уніфікованих норм, готових до застосування, чи часткове визначення їхнього змісту з покладенням обов'язку на створення норм кожним з учасників договору та можливості відхилення держав-учасниць від єдиних норм, встановлених в договорі. О.М. Толмачова ж виділяє прямий і непрямий способи в рамках уніфікації в загальному смислі, а критерієм для їх виділення визначає форму акта, який є результатом такої уніфікації, а саме: міжнародний договір чи типовий закон. Зазначене ще раз доводить, що в доктрині міжнародного приватного права відсутній єдиний погляд на класифікацію уніфікації, що спричиняє різного роду непорозуміння.

О.Л. Маковський зазначає, що практично всі конвенції про уніфікацію морського права належать до так званих «інтегральних конвенцій», тобто в них уніфіковані норми включені до тексту самої конвенції, а не зведені в єдиний закон, який є додатком до конвенції і який у вигляді окремого нормативно-правового акта повинен бути включений у внутрішньодержавне право країни–учасниці. Це пояснюється тим, що «жорсткість» при прямій уніфікації посилюється «жорсткістю» правової форми (у вигляді єдиного закону), що

створює суттєві труднощі при включенні такого єдиного закону у внутрішньодержавне право країни–учасниці [65, с. 59].

О.Л. Маковський справедливо вважав, що всі питання приведення в дію міжнародних договорів про уніфікацію права їхніми учасниками належать до сфери співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного права, оскільки під час здійснення цього процесу у своїй внутрішній сфері держава пов’язана зобов’язаннями за міжнародним договором [117, с. 225].

Питання застосування міжнародних конвенцій тісно пов'язане з питанням верховенства міжнародного договору, і розглядати його слід, зокрема, з точки зору положень національного права. Відповідно до внутрішньодержавного права це питання вирішується за допомогою або конституційних положень, які визнають прямо або побічно верховенство міжнародного права, або за допомогою спеціальних положень міжнародних конвенцій або національного законодавства, які встановлюють перевагу відповідної міжнародної конвенції, або певної категорії міжнародних конвенцій, або положень національного законодавства, які регулюють конкретні категорії юридичних відносин [221, с. 313].

Оскільки міжнародні конвенції зазвичай не є обов'язковими для судів та фізичних і юридичних осіб у договірних державах тільки в силу норм міжнародного права, їхній вплив всередині держави-учасниці залежить від особливостей правової системи цієї держави. Зазвичай конституційні положення встановлюють процедури, за допомогою яких конвенції можуть стати частиною права країни. Так, відповідно до деяких конституцій належним чином підписана і ратифікована міжнародна конвенція є частиною права країни. Судова практика та доктрина, однак, як правило, йдуть іншим шляхом, проводячи відмінність між конвенціями, які прямо застосовуються (виконуються самостійно), та конвенціями, які вимагають додаткового законодавчого акта. Перші безпосередньо застосовуються після простої ратифікації, як тільки вони набирають чинності на міжнародному рівні; останні – отримують силу закону у сфері внутрішнього права за допомогою законодавства про імплементацію [295, с. 377].

Конвенції, що містять уніфіковані норми права, досить часто включають положення щодо методу, якого повинні дотримуватися договірні держави при наданні законної сили нормам, прийнятим у них.

В деяких країнах договори, якщо вони є договорами прямої дії, мають силу закону внаслідок їхньої ратифікації, і після цього вони автоматично включаються в національну правову систему. Однак у більшості країн, зокрема в Сполученому Королівстві і в країнах Британської Співдружності, а також в більшості країн континентального права, певні законодавчі акти з імплементації все ж таки вимагаються. Законодавство з імплементації може виражатися у формі опублікування конвенції для набрання нею чинності, перекладу основних положень конвенції і трансформації їх у норми національного законодавства, а також у формі застосування конвенції в рамках більш загального закону [221, с. 308].

Єдині правила можуть бути викладені в додатку, з супутнім зобов'язанням, яким вони будуть введені в дію в прийнятій формі, або може бути передбачено положення щодо їх включення в національні законодавства договірних держав у відповідній формі. Крім того, в конвенції може бути наявне положення про її застосування з прив’язкою до обсягу уніфікації та області застосування. Так, наприклад, стаття 10 Міжнародної конвенції про арешт морських суден 1952 року [127] містить застереження, що договірні держави можуть залишити за собою право не застосовувати конвенцію до певних вимог. Україна, зокрема, застосовує положення конвенції з таким застереженням: «Україна зберігає за собою право не застосовувати положення цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою» [167].

Правовими наслідками того, що держава стає учасником конвенції, є те, що в процесі її ратифікації, приєднання, прийняття держава стає пов'язаною конвенцією, і, отже, зобов'язана імплементувати її шляхом включення до національного законодавства [259, с. 27].

Згідно з так званою моністичною доктриною міжнародне право (як звичаєве, так і конвенційне) діє в національних судах «як таке» і за допомогою

власної сили [295, с. 376]. Міжнародна конвенція може стати частиною внутрішнього законодавства просто як наслідок її ратифікації або приєднання держави до неї: практично ніяких законодавчих заходів не вимагається.

Конституція США, наприклад, підтримуючи моністичний підхід, передбачає, що договір, як тільки він буде ратифікований, стає частиною «... вищого закону країни, і всі судді в кожному штаті зобов'язані дотримуватись його, незважаючи на те, що яке-небудь положення в Конституції або законах будь-якого штату суперечить цьому договору» [288, ст. 6]. У Бельгії, Франції та Нідерландах конвенція, яка була прийнята державою і вступила в силу на міжнародному рівні, також автоматично стає частиною права країни без необхідності будь-яких додаткових заходів по включенню конвенції в норми внутрішньодержавного права або якихось інших законодавчих дій. Однак в деяких країнах конвенція повинна бути оприлюднена шляхом офіційного опублікування. Так, іспанський цивільний кодекс передбачає, що міжнародний договір не може застосовуватись безпосередньо в межах юрисдикції Іспанії, поки він не стане частиною національного законодавства за допомогою публікації в Офіційному державному бюлетені. Конвенція 1957 року про обмеження відповідальності судновласників, наприклад, була ратифікована Іспанією в червні 1959 року, але офіційно опублікована лише в січні 1971 року, і саме тоді вона набула законної сили в цій країні [259, с. 27–28].

Метод оприлюднення шляхом опублікування, прийнятий в ряді країн континентального права, має перевагу в тому, що положення конвенції включаються в національну правову систему без будь-яких змін у текст, який, принаймні в деяких країнах, стає частиною національної правової системи, викладений оригінальною мовою, що тим самим дозволяє уникнути небезпеки зміни сенсу його положень, як наслідку поганого перекладу. З іншого боку, у цього метода є недолік: якщо до існуючої національної правової системи не були внесені необхідні корегування, цей метод або блокує дотримання єдиних правил, або створює труднощі в забезпеченні їхнього дотримання [221, с. 309].

Крім того, в таких країнах, як США, Бельгія, Франція і Нідерланди, необхідна певна форма затвердження конвенцій законодавчими органами. Дуже часто для того, щоб моністичний метод був ефективним, конвенція повинна бути такою, що самостійно виконується («selfexecuting» – термін, що використовується в США) або «прямої дії або застосування» (поняття, що використовується в Нідерландах).

Питання щодо того, які конвенції є такими, що самостійно виконуються, і як це визначити, теж містить певні складнощі. А.Н. Янопулос зазначає, що відповідь на це питання зазвичай залежить від конституційного тлумачення та наміру договірних держав, а саме того, чи було умовами міжнародної угоди закріплено, що вона безпосередньо працює щодо приватних відносин, або необхідне прийняття відповідного законодавства [295, с. 377].

У загальних рисах конвенція, яка безпосередньо наділяє правами або накладає зобов'язання на осіб, які належать до держави-учасниці, є такою, що самостійно виконується, або є документом прямої дії. В справі Westmar Marine Services проти Heerema Marine Contractors американський суд постановив щодо Конвенції про рятування на морі 1910 року, що «договір є таким, що самостійно виконується, він не потребує законодавства про імплементації». Гаазькі правила також вважаються такими, що самостійно виконуються, в США. У будь-якому випадку визначення того, чи є конвенція такою, що самостійно виконується, є питанням судового тлумачення [259, с. 28].

Проте необхідно мати на увазі, що не завжди конвенції можуть бути імплементовані за допомогою моністичного методу. Деякі конституції передбачають, що конвенції застосовуються у внутрішніх судах тільки після їх прийняття спеціальним законом або указом, або навіть після їх вступу в силу в якості закону відповідно до звичайних законодавчих процедур правотворчості. Ратифікація також є необхідною умовою для дії міжнародної конвенції [295, с. 377–378].

Таким чином, відповідно до іншої, так званої дуалістичної доктрини, міжнародне право застосовується в національних судах лише в силу

конституційного, іншого закону або норм звичаєвого права внутрішньодержавного законодавства. Отже, міжнародне право стає застосовним тільки після своєї «трансформації» шляхом інкорпорації у внутрішнє право [295, с. 376].

В дуалістичних системах певна участь органів законодавчої влади є необхідною для імплементації міжнародної конвенції після її ратифікації або приєднання до неї. Дуалістична система переважає в основному у Великобританії та інших країнах Британської Співдружності, зокрема тих, які дотримуються системи загального права, а також в деяких країнах континентального права, серед яких Італія, Німеччина і Скандинавські країни [259, с. 28].

Україна після набуття нею незалежності пішла шляхом швидше моністичного методу, закріпивши в Конституції України положення про те, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [86, ст. 9]. До того ж ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» містить положення: «Якщо міжнародним договором України … встановлені інші правила, ніж ті, які передбачені у відповідному законодавстві України, застосовуються правила міжнародного договору» [166, ст. 19].

Однією з основних теорій набуття обов'язкового характеру нормами міжнародного права в рамках внутрішньодержавного права є теорія трансформації, що розроблена Е. Т. Усенко [204, с. 69] та знайшла широку підтримку таких вчених, як Л. А. Лунц [103, с. 61; 105, с. 220–232], М. М. Богуславський [122, с. 106], С. М. Лебедєв [98, с. 69]. Велика когорта вчених, серед яких С. В. Черниченко [213, с. 48; 212, с. 6-34], В. Г. Буткевич [32, с. 46], М. В. Миронов [125, с. 36, 40] та багато інших [50], розділяють аналогічні погляди щодо основних положень процесу трансформації, хоча іноді і називають його інакше.

Як зазначає Е. Т. Усенко, «для того, щоб правило, що представляє собою норму міжнародного права, отримало юридичну силу в межах дії національного права, воно має отримати силу національно-правової норми. Але це може зробити

тільки територіальний суверен, видавши відповідний національно-правовий акт» [203, с. 16]. Автор підкреслює, що «подібно до того, як внутрішньодержавна норма не може мати дії у сфері міжнародній без перетворення її також у норму міжнародно-правову за допомогою визнання її з боку інших держав, подібно цьому і міжнародно-правова норма не може мати сили у сфері внутрішньодержавної без трансформації її в норму внутрішньодержавного права за допомогою видання того чи іншого внутрішньодержавного акта або, інакше кажучи, без її інкорпорації національним правом. Обидва цих терміни позначають одне й те саме явище, але з різних точок зору: перший – з точки зору міжнародного права, другий – з точки зору права внутрішньодержавного» [205, с. 141].

Таким чином, юридична природа конвенцій, направлених на створення єдиних норм права, є спірною. Відповідно до превалюючої серед учених думки, матеріальні норми таких конвенцій не встановлюють норм міжнародного права. Але навіть якщо б це було так, на основі панівної в міжнародному праві доктрини можна зробити висновок, що конвенції, спрямовані на уніфікацію права, не застосовуються до приватних відносин. Суди і фізичні та юридичні особи зобов'язані дотримуватись тільки національного законодавства, а конвенції стають обов'язковими для них лише остільки, оскільки вони були перетворені в національне законодавство в силу норми внутрішньодержавного права [295, с. 376–377].

Отже, теорія трансформації, будучи однією з основних концепцій надання юридичної сили нормам міжнародного права всередині держави, має вагомий вплив на процес уніфікації правових норм, який має за генеральну мету посилення взаємодії і зближення правових систем різних держав [155, с. 199].

Із викладеного очевидно, що уніфікація норм міжнародного приватного морського права за допомогою міжнародних конвенцій супроводжується низкою питань, які не завжди вирішуються однозначно. Міжнародні конвенції, спрямовані на уніфікацію права, мають ефект, який повинен вимірюватись у

світлі як міжнародного права, так і внутрішнього національного права держав-учасниць.

З огляду на це, вбачається доцільним дослідити питання та проблеми, які виникають під час імплементації цих конвенцій у внутрішньодержавне право країн-учасниць, а також труднощі, що постають на шляху до уніфікації права.

Так у процесі імплементації конвенції належну увагу має бути приділено її інтерпретації, оскільки застосування і дія міжнародних конвенцій у внутрішньому правовому порядку регулюються внутрішнім конституційним законом або іншим вищим законом країни.

Важливим питанням, яке виникає при фактичній імплементації конвенції, є проблема її використання через неоднакове тлумачення положень конвенції договірними державами [124, с. 196]. Коли положення конвенції стають частиною національної правової системи, вони, зазвичай, будучи кінцевим результатом важкого компромісу між делегаціями, що належать до різних правових систем, досить часто нелегко вписуються в будь-яку з таких систем і потребують внесення деяких змін в існуючі закони або можуть вимагати додаткового законодавства з імплементації.

Коли фактично положення конвенції перекладаються в терміни національного законодавства, виникає небезпека, що вони інтерпретуються на основі інших (загальних або спеціальних) національних правил, а не на основі конвенції, з якої вони походять, тобто: необхідність їх однакового тлумачення більше не приймається в розрахунок. Це здається реальною загрозою в деяких країнах, де цей тип імплементації відсікає зв'язок між єдиними правилами і конвенцією, з якої вони походять. Така небезпека зазвичай є незначною в країнах загального права, в яких переважає принцип, відповідно до якого положення міжнародного походження повинні бути інтерпретовані так, як дозволяє їхнє формулювання, для забезпечення виконання державами своїх міжнародних зобов’язань [221, с. 309].

Так у Сполученому Королівстві в 1956 році з метою, зокрема, надання чинності Міжнародній конвенції, що стосується арешту морських суден, 1952

року був прийнятий відповідний закон. Щодо таких питань у Сполученому Королівстві існує презумпція, що законодавчий орган у процесі надання законної сили конвенції має переважно виконати міжнародні зобов'язання країни. Таким чином, з цього випливає, що якщо яке-небудь положення Закону 1956 року, який призначений для надання конвенції чинності, має більше ніж одне значення, суд може звернутися до положень конвенції для прийняття рішення, яке значення спірного положення є більш прийнятним [221, с. 310].

Дуже важливим є також питання тлумачення міжнародних морських конвенцій, які містять законодавчі норми і, отже, мають прямий правовий вплив на національні правові системи договірних сторін. У першу чергу, це питання щодо того, як суди кожної з договірних сторін інтерпретують права та обов'язки, що випливають з такої конвенції, оскільки таке тлумачення не є обов'язковим для інших договірних сторін. У багатьох національних правових системах суди мають виняткову юрисдикцію тлумачити міжнародні конвенції. Інтерпретація, яку можуть дати конвенції органи влади, не є обов'язковою для судів.

Становить інтерес питання про тлумачення міжнародних конвенцій, особливо тих, які містять законодавчі норми, англійськими судами через особливу системи імплементації міжнародної конвенції в англійську правову систему. Суди Великобританії застосовують у зв'язку зі справою не оригінальний текст міжнародної конвенції, а текст, що міститься в національному законодавстві, за допомогою якого вона була включена в англійську правову систему. Вони не беруть до уваги оригінальний зміст конвенції, хоча вона і може бути додатком до імплементуючого законодавчого акта [221, с. 312].

Японські та німецькі суди, навпаки, зазвичай намагаються трактувати конвенцію якомога ближче до того, який зміст їй було надано при прийнятті. Для цього суди цих країн приймають до уваги походження положень конвенції та її основні цілі та принципи, зважаючи на офіційну мову конвенції та її загальний зміст [284].

Ще одним питанням, яке постає у зв'язку з імплементацією норм міжнародних конвенцій у внутрішньодержавне законодавство, є питання про

контроль за дотриманням державами своїх міжнародних зобов'язань, які вони приймають на себе з участю в договорі про уніфікацію.

На даний момент ні ММК, ні ЮНСІТРАЛ не володіють механізмами, які б могли контролювати здійснення державами прийнятих на себе зобов'язань з приведення внутрішньодержавного правового регулювання у відповідність до вимог міжнародного договору про уніфікацію. В.О. Вяткін зазначає, що єдиною близькою за змістом функцією депозитарію міжнародного договору є зберігання застережень і повідомлення про них інших учасників договору. В той же час депозитарій не дає правової оцінки зробленим при ратифікації застереженням. Аналіз відповідності внутрішньодержавного правового регулювання в державах – учасницях міжнародного договору до його однакових правил не є систематичним, а може проводитись тільки у зв'язку з певною подією [40].

Так, наприклад, стаття 9 Гаазьких правил передбачає, що національні закони можуть зберігати за боржником право сплати боргу в національній валюті за обмінним курсом на день прибуття судна в порт розвантаження відповідних вантажів. Як зазначав колишній президент ММК Ф. Берлінґ'єрі, «багато договірних держав користувалися опцією, наданою статтею 9, але офіційні відомості з цього питання відсутні» [225].

На відміну від ММК і ЮНСІТРАЛ, в інших міжнародних організаціях, зокрема в Міжнародній організації праці, існує певна система міжнародного контролю за узгодженістю внутрішньодержавного і міжнародного права. Такий контроль здійснюється у формі періодичних доповідей, повідомлень, що посилаються державами–членами генеральному директорові Міжнародного бюро праці, доповідей та рекомендацій комітету експертів, розгляду подань і скарг та ін.

У світлі викладеного вбачається доцільним розширення функцій депозитарію міжнародного договору про уніфікацію, оскільки таким депозитарієм за прийнятими в даний час договорами про уніфікацію є міжнародні організації. Цілком варто покласти на такі депозитарії функції щодо збору інформації про результати імплементації уніфікованих норм у внутрішнє законодавство держав–

учасниць, зокрема правової оцінки зроблених державою–учасницею застережень до договору, а також відповідності її дій по уніфікації положенням міжнародного договору. Такі заходи дозволять виявляти випадки порушення державами своїх зобов'язань щодо приведення внутрішньодержавного права у відповідність до положень міжнародного договору.

Проте той факт, що на даний момент відсутній чинний механізм міжнародного контролю за порядком і процесом імплементації, не означає, що державам фактично надано дозвіл на довільну зміну єдиних правил, закріплених у міжнародному договорі. Уповноважені органи окремих держав можуть взяти на себе функції контролю за виконання ратифікованих міжнародних договорів на території таких держав, таким чином забезпечивши контроль на національному рівні [40].

Незважаючи на вже згадуване постійне розширення міжнародних зв’язків між суб’єктами міжнародного приватного права, на подальшу глобалізацію економіки та очевидну необхідність в уніфікації норм у сфері торговельного мореплавства, все ж таки існують певні перешкоди для єдності права в цій сфері, на яких варто зупинитись детальніше.

Першою з перепон при досягненні мети єдиного права називають фактичну «відсутність необхідності». Як буде детальніше описано далі, до 1967 року історично ММК був єдиною міжнародною організацією, що займалася уніфікацією у сфері міжнародного морського права. Після великого розливу нафти внаслідок аварії танкера «Торрі Каньйон» Міжурядова морська консультативна організація (далі – ММКО) створила Юридичний комітет, основна місія якого полягала в розробці конвенції, яка регулюватиме питання відповідальності і компенсації за забруднення, спричинені танкерами. У 1964 році Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй створила Конференцію Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (далі – ЮНКТАД) для розгляду питань торгівлі та розвитку. Два роки потому, в 1966 році, ООН заснувала Комісію ООН з права міжнародної торгівлі (далі також – ЮНСІТРАЛ)

в якості спеціалізованого органу, покликаного проводити технічну експертизу законодавства, що регулює міжнародну торгівлю.

Неминуче діяльність цих трьох організацій торкалась і міжнародного приватного морського права, яке раніше було сферою регулювання суто ММК. Юридичний комітет ІМО став основним джерелом гармонізації документів у галузі міжнародного приватного морського права.

ММК досі продовжує працювати над своїми власними незалежними проектами і виступає в якості консультанта ІМО, ЮНСІТРАЛ і ЮНКТАД. Проте на даний момент ММК не може собі дозволити, в усіх сенсах цього слова, працювати над проектами, в яких немає ніякої необхідності досягнення єдності права або відсутня реалістична перспектива її досягнення.

Як і ММК, ІМО та інші згадані установи ООН також повинні вирішувати, чи є «необхідність» для встановлення єдиного «інструменту». Справді, Асамблея ІМО вирішила, що гармонізація міжнародного морського права за допомогою прийняття міжнародних конвенцій має бути здійснена тільки там, де наявна «нагальна необхідність». Однак, оскільки питання крайньої необхідності часто не піднімається на ранніх стадіях обговорення нової міжнародної конвенції, існує велика вірогідність, що проект нової конвенції розробляється без достатніх зусиль, що призводить до нератифікованих у результаті конвенцій.

Таким чином, аналізуючи успішність конвенції, фахівці можуть бути змушені зробити висновок, що сфера права, що регулюється нею, не підходить для гармонізації через відсутність «нагальної необхідності», а отже, час, ймовірно, був витрачений даремно.

З цього можна зробити висновок, що одним із вагомих факторів успішності конвенції є розуміння наявності «нагальної потреби» в ній ще перед початком роботи над нею [245, с. 165–166].

Другим фактором, який може чинити перешкоди в уніфікації, є відносно довгий часовий період, протягом якого конвенція набуває законної сили.

Як правило, певна сфера правових відносин потрапляє в поле зору фахівців з уніфікації, тому що держави зіткнулися з морською юридичною проблемою

відповідного напряму. Держави також можуть витратити деякий час, оглядаючи проблему, і розробити перший проект документа. Потім цей проект може бути запропоновано Юридичному комітету ІМО для включення до робочої програми. Протягом наступних років (а зустрічі Юридичного комітету проводяться кожні шість місяців або близько того) будуть обговорюватися питання, що зачіпаються в проекті, будуть підняті нові питання, а проекти будуть перероблятись нескінченну кількість разів. Нарешті текст проекту буде передано на Дипломатичну конференцію для завершення та схвалення, після чого протягом дванадцяти місяців конвенція буде відкрита для підписання, а потім для ратифікації і приєднання. Конвенція може містити вимоги щодо умов набуття нею чинності, наприклад, приєднання до неї п'ятнадцяти або більше держав. Після того як договір, нарешті, набуде чинності, він не буде справжнім інструментом уніфікації, поки його не імплементують у своє законодавство респектабельна кількість держав.

Так, необхідність в прийнятті Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом, була визнана, коли в 1969 році розроблялась Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. Тим не менш текст цієї конвенції був остаточно узгоджений лише в 2001 році.

Р. Черчилль бачить причину в затримці вступу конвенцій в силу в існуючій в міністерствах іноземних справ багатьох держав природній інертності щодо дій стосовно ратифікації конвенцій. При цьому будь-який фактор, що посилює цю інертність, наприклад, те, що конвенцією накладаються значні зобов'язання на державу, може викликати відносно тривалу затримку в її ратифікації [231].

О.Л. Маковський зазначає, що причини тривалої нечинності договорів про уніфікацію тісно пов'язані з самою суттю договорів про уніфікацію, а саме тим, що участь у них неминуче пов'язана зі зміною суті внутрішньодержавного права, що завжди вимагає значного часу [111, с. 16–17]. Вчений також зазначає, що «не менш істотним є те, що держава, щоб зважитися на ... зміну свого права, повинна мати впевненість у тому, що аналогічні кроки зроблять інші держави, тобто в

тому, що відповідний уніфікаційний договір отримає широке міжнародне визнання. Небезпека стати учасником договору (переглянувши до того ж своє законодавство), який або зовсім не набуде чинності, або не отримає широкого визнання, нерідко змушує держави займати вичікувальну позицію відносно недавно укладених угод» [111, с. 18].

Такі затримки в часі мають два важливих наслідки. По-перше, держави, які дійсно мають потребу у врегулюванні проблеми, втомившись від очікувань, можуть вирішити питання на національному рівні. По-друге, якщо конвенція містить межі фінансової відповідальності, ці обмеження можуть застаріти ще до того, як конвенція набере чинності, що унеможливить її прийняття державами (як сталося, наприклад, у випадку з Афінською конвенцією 1974 року і її протоколами).

Однак однозначне рішення проблеми тривалості прийняття конвенцій відсутнє. Прискорення процесу розробки міжнародного договору є розумним прагненням, але невиважений документ отримує ще менш підтримки, ніж той, який пройшов через тривалий процес удосконалення [245, с. 166–167].

Політичні чинники також відіграють достатньо важливу роль при уніфікації правових норм у певній сфері.

Очевидно, що при вирішенні питання про участь або неучасть у договорі про уніфікацію держави виходять передусім з економічних інтересів своїх резидентів – учасників відносин, регулювання яких підлягає уніфікації. Розраховувати на приєднання держави до процесу уніфікації можна, якщо позитивний ефект для держави переважить негативний вплив відсутності єдиного регулювання. У більш загальному плані коло держав, які беруть участь в уніфікації, залежить «від того, наскільки зміст договору становить інтерес і є прийнятним для широкого кола держав» [111, с. 20].

Найголовнішу роль у процесі уніфікації міжнародного приватного морського права відіграють міжнародні організації. В їх рамках відбуваються підготовка робочими органами проектів уніфікованих норм, пошук компромісів, що задовольняють країни з різною структурою економіки, здійснюються

переговори. Звідси випливає закономірний висновок, що найбільшого успіху може домогтися уніфікація, здійснена в рамках найбільшої міжнародної організації – ООН та її структур, за умови належного підходу до всіх стадій розробки конвенції [40].

У випадку, коли держави включаються в процес уніфікації вже після укладення міжнародного договору, питання участі в певній конвенції залежить не тільки від того, наскільки запропонована в конвенції модель регулювання правових відносин влаштовує державу, а і від ряду причин, частина з яких є політичними, оскільки участь у договорі накладає на державу певні міжнародні зобов'язання [40].

Зазвичай, перше ніж приступити до роботи над будь-якою новою конвенцією, робоча група отримує консультації в асоціацій-членів щодо чинного законодавства в окремих державах. Таким чином, коли проектна група приступає до роботи, вона чітко і повно обізнана щодо внутрішнього законодавства у великій кількості держав. Такий підхід поряд з майстерною підготовкою конвенції забезпечує в результаті її сумісність з внутрішніми законодавствами значного числа країн. Проте іноді відбувається так, що ініціюючі держави, просуваючи свої інтереси, «забувають» дослідити законодавство інших держав, у результаті чого проект запропонованої конвенції задовольняє потреби обмеженої кількості учасників [245, с. 168–169].

Як наслідок цієї проблеми, виникає інша, коли конвенції не ратифікуються впливовими групами держав через їхню незацікавленість. До цієї групи відносять, зокрема, Гамбурзькі правила, які широко розглядались як інструмент, складений для встановлення домінування інтересів вантажовласників над інтересами судновласників [245, с. 171].

Крім цього, держава може знайти фінансові та інші переваги для себе і своїх громадян, запропоновані конвенцією, вагомою причиною для її імплементації. І навпаки: уряди можуть бути менш зацікавлені, якщо вони виявляють, що конвенція вимагає, наприклад, встановити адміністративний апарат

укомплектованих високооплачуваних державних службовців для реалізації якогось аспекту конвенції [245, с. 171].

Вдаючись до політичного аспекту [78, с. 93-94], не можна не зауважити про так званий «поганий приклад». Бувають випадки, коли впливові морські держави, такі як, наприклад, США, відмовляються приєднуватись до конвенцій. Це часто може стати причиною для неприєднання до конвенцій урядів інших, менш впливових держав, які зазначають, що якщо конвенція не достатньо гарна для США, вони навіть не будуть турбуватись про те, щоб долучитись до неї [245, с. 173].

Зависока деталізація конвенцій також може перешкоджати подальшій уніфікації права. Так, наприклад, Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються рятування і надання допомоги на морі, 1910 року [235], складається з дев'ятнадцяти статей і займає всього чотири сторінки в Довіднику ММК по морських конвенціях. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року [130], призначена для заміни Конвенції 1910 року, складається вже з тридцяти чотирьох статей, а також «взаєморозуміння» і двох резолюцій. Вона займає десять сторінок у Довіднику. Це ілюструє тенденцію до більш детальної розробки текстів. Проте чим більший і складніший документ, тим менш імовірно, що національні уряди приймуть його. Це може пояснити, чому Конвенція 1910 р. ратифікована більше ніж вісімдесятьма державами, а Конвенція 1989 року – лише близько шістдесятьма.

Як приклад такої деталізації, можна навести Афінську конвенцію 1974 року [8], за якою перевізник вважається винним, якщо збитки виникають з «корабельної аварії, зіткнення, посадки на мілину, пожежі або вибуху, або дефекту на кораблі». З моменту набуття чинності Конвенції в 1987 році жодного разу не виникало проблемного випадку з визначенням «дефекту на кораблі». Проте, Афінським протоколом 2002 року дається визначення цього поняття.

Якщо визначення покликане з'ясувати значення поняття, то навряд чи таким чином досягається ця мета. Насправді, це створює безмежні можливості для міркувань при тлумаченні. Незважаючи на те, «дефект на кораблі» може бути

предметом різних інтерпретацій у різних юрисдикціях, Патрік Гріггс впевнений, що це є справедливою ціною за збереження тексту коротким і простим [245, с. 169].

Ще однією причиною невдалих спроб уніфікації зазначають так званий «високий «поріг». «Поріг» означає кількість держав, які повинні ратифікувати конвенцію, перш ніж вона набуде чинності на міжнародному рівні.

Так, поріг Афінської конвенції 1974 року складає десять держав, у той час як поріг для Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом [132], – вісімнадцять. Така різниця пояснюється тим, що поріг «Бункерної» конвенції був встановлений таким чином, що для набуття нею чинності необхідна її ратифікація більше ніж просто європейськими морськими державами, тобто вона мала стати по-справжньому універсальним інструментом, перш ніж вона почне використовуватись. Однак, як показує практика, високі «пороги» можуть затримати вступ конвенції в силу [245, с. 172].

Однозначно, тільки час покаже, чи вартує світу йти далі в напрямку міжнародно-договірної уніфікації, проте необхідно зауважити, що якщо вибір проекту здійснений з належною увагою, використовується найбільш доцільний інструмент для уніфікації, а до початку процесу розроблення проекту проведена кропітка ґрунтовна робота, певні сфери морського і морського комерційного права отримають тільки вигоди від гармонізації [245, с. 173].

Таким чином, відповідно до запропонованої в даній роботі класифікації уніфікації міжнародно-договірна уніфікація є одним із методів уніфікації права, а міжнародний договір, у свою чергу, можна назвати формою, в якій така уніфікація здійснюється. На підставі аналізу наявних у доктрині міжнародного приватного права поглядів на міжнародний договір як форму уніфікації права, а також на його різновиди, з огляду на те, що загальновстановленою метою міжнародних конвенцій у сфері міжнародного приватного морського права є врегулювання відносин між якомога більшою, необмеженою кількістю держав у всьому світі незалежно від їх політичних, правових чи економічних систем,

вбачається, що уніфікація в цій сфері відносин переважно є або намагається бути універсальною.

Враховуючи, що уніфікація правових норм у міжнародному приватному морському праві за допомогою міжнародних конвенцій на даний час є найпоширенішим застосовним методом створення єдиних правових норм для регулювання відносин в окресленій галузі, з огляду на природу міжнародних конвенцій, під час дослідження питання приведення в дію міжнародних договорів про уніфікацію права їхніми учасниками необхідно брати до уваги, що таке питання належить до сфери співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного права.

Приєднуючись до певної міжнародної конвенції, держава стає пов'язаною її нормами, а отже бере на себе зобов'язання щодо її дотримання та виконання як у сфері внутрішньодержавних відносин, так і при взаємодії з іноземними суб'єктами права завдяки процесу імплементації міжнародної конвенції в національне законодавство держави, що стала її учасницею.

Включення норм міжнародного договору в національне право окремої держави може відбуватися згідно з двома підходами: моністичним і дуалістичним. Згідно з так званою моністичною доктриною міжнародна конвенція стає частиною внутрішнього законодавства лише внаслідок її ратифікації або приєднання держави до неї. Зазвичай такий підхід використовується для надання сили національного закону конвенціям, які «виконуються самостійно», тобто не потребують додаткового законодавства для своєї реалізації у внутрішньодержавній правовій системі. Відповідно до дуалістичної доктрини, норми міжнародної конвенції стають частиною внутрішнього законодавства тільки після їх трансформації шляхом використання внутрішньодержавного права.

Питання імплементації норм міжнародних конвенцій у внутрішні законодавства окремих країн містить певні складнощі, пов'язані, перш за все, з різноманіттям існуючих правових систем, великою кількістю внутрішніх законодавчих актів, а також відсутністю єдиного підходу держав до порядку

включення міжнародних норм у національне законодавство. Крім того, що держави для надання положенням міжнародної конвенції законної сили для внутрішніх суб'єктів права використовують неоднакові інструменти, вони досить часто дотримуються й різних поглядів на порядок інтерпретації конвенції, що, безумовно, спричиняє труднощі, пов'язані з неоднаковим тлумаченням державами уніфікованих міжнародних правил.

Отже, для надання процесу і результату уніфікації права за допомогою міжнародно-правових договорів найбільшої ефективності та вигоди необхідно виважено обирати сфери відносин, які потребують такої уніфікації, належним чином створювати проект міжнародної конвенції, а до початку процесу розроблення проекту – проводити ґрунтовну роботу, досліджуючи всі передумови, причини та перепони для прийняття такої конвенції та приєднання якомога більшої кількості держав до неї.

Внаслідок проведеного дослідження можна дійти умовиводів, що з огляду на те, що уніфікація норм у міжнародному приватному морському праві здійснюється в основному за допомогою матеріальних норм міжнародних конвенцій, результат такої уніфікації має оцінюватись не тільки створенням єдиних, схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній правових норм, а й кількістю держав, що приєднались до такої уніфікації, чисельністю застережень, що містяться в конвенції та стосуються її застосування й прийняті державами при її ратифікації, наявністю одноманітного тлумачення державами норм такої конвенції та єдиною (подібною) практикою її застосування.

Аспекти та висновки дослідження, що розглядаються в цьому підрозділі, висвітлені у публікаціях автора [140; 150; 153; 155; 158].

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ УНІФІКАЦІЇ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

2.1. Морські вантажні перевезення як інститут міжнародного приватного морського права: характеристика, види та особливості правового регулювання

Масштаби здійснення морських транспортних комунікацій у Світовому океані між країнами і континентами, в тому числі з метою перевезення різних вантажів, дедалі зростають. Сучасний морський транспорт посідає перше місце у світі за загальним обсягом перевезень, причому серед цих перевезень домінує перевезення вантажів. Переважна більшість загального обсягу зовнішньоторговельних вантажів перевозиться саме морським транспортом [209].

Морський простір здавна використовується людством як один із основних шляхів здійснення транспортування вантажів. Розвиток морського транспорту і відповідно морських вантажних перевезень був важливою рушійною силою встановлення між державами зовнішньоторговельних зв’язків та формування світової економіки.

Правове регулювання морського перевезення вантажів має тривалу історію [244, с. 55]. Перші норми, що регулюють відносини судновласника з іншими особами, що беруть участь у судноплавстві, були закріплені ще в найдавніших пам'ятках права [93].

Протягом тривалого періоду часу суспільство намагалось знайти найбільш прийнятний спосіб юридичного оформлення відносин, що виникають при перевезенні вантажу морем. Найчастіше використовувався договір «товариства», згідно з яким його учасники з метою ведення морської торгівлі організовували єдине підприємство з розподілом між собою витрат і прибутків, пов'язаних з доставкою і продажем товарів. Іноді даний вид відносин морського перевезення вантажу оформлявся як договір найму (оренди) судна [217, с. 5].

Діяльність з перевезення вантажу почала виділятись з морської торгівлі тільки під кінець XVI ст. з появою чартеру – документа, який закріплював умови

перевезення, права та обов'язки сторін. Назва чартеру походить від італійського carta partita – «розділена карта (документ)», і пов'язана з тим, що він розрізався на дві частини, і кожній зі сторін (вантажовласник і перевізник) залишалась лише половина документа [134, с. 15].

Чартер відповідав інтересам обох сторін у процесі перевезення вантажу. Судновласник міг бути впевнений, що отримає винагороду за перевезення незалежно від того, чи зможе відправник повністю завантажити судно. Вантажовласники отримували гарантію надійного перевезення вантажу за відсутності постійних транспортних сполучень.

Поява чартеру пов'язана з трамповим судноплавством (від англійського слова tramps – судно-бродяга), при якому судна роблять перевезення у різноманітних напрямках, не дотримуючись певних ліній.

Виникнення і розвиток у XIX ст. лінійного судноплавства сприяли появі іншого документа, що лежить в основі договору морського перевезення вантажу – коносамента. Лінійне судноплавство характеризується роботою суден на певних маршрутах з заходами у встановлені терміни в певні пункти вивантаження і навантаження. Тому при лінійному судноплавстві багато істотних умов перевезення є визначеними заздалегідь: назва судна, порт відправлення і порт призначення, терміни відходу і приходу. Незважаючи на те, що в коносаменті міститься ряд умов морського перевезення вантажу, вони не такі докладні, як в чартері.

Історія виникнення коносамента йде корінням у період середньовіччя. У той час купець чи його довірені особи самі супроводжували вантажі на кораблі, і договір міг укладатися в усній формі. За деякими відомостями, вперше згадка про те, що судновласник зобов'язаний скласти перелік товарів, які були завантажені на борт судна, при цьому вказавши їх кількість і найменування, міститься в іспанському «Fuero Real» від 1255 року [100, с. 36]. Даний документ можна віднести до перехідного періоду, протягом якого поступово усні угоди про перевезення вантажів замінюються на складання розписок про приймання вантажу на борт судна [93].

У XVI ст. у французькому керівництві «Le Guidon de la Мег» вперше згадується слово «коносамент» (від франц. «Connaissement» – «розписка») як документ, в якому капітан вказує кількість і якість завантажених на борт вантажів [100, с. 36–38]. У цьому посібнику проводилося чітке розмежування коносамента і чартеру; під останнім розумілося зобов'язання перевізника по перевезенню не належного йому вантажу морським шляхом з порту відправлення в зазначений порт призначення. Коносамент при цьому був лише розпискою капітана, яка підтверджує кількість навантаженого на борт товару.

Спочатку коносамент розглядався тільки як додаток до чартеру. Він виконував функцію розписки про отримання вантажу судновласником, а також підсумовував основні умови договору шляхом посилання на чартер [100, с. 36]. У коносаментах зазначалася назва судна, дата відплиття, вантаж, умови сплати фрахту, умови, що звільняють перевізника від договору, або перелік обставин, через які договір не може бути виконаний, а також обіцянка доставити вантаж у хорошому стані купцеві або його довіреній особі.

Одна копія коносамента слідувала з судном, інша надсилалася стороні, яка буде отримувати вантаж, і третя копія залишалася у купця, який уклав договір з перевізником, як доказ, якщо вантаж з яких-небудь причин не буде доставлений [93].

До першої половини XIX ст. коносамент поступово набуває своєї основної функції товаророзпорядчого документа. У той час поштове повідомлення дозволяло доставити коносаменти в порт перевалки або порт призначення до приходу судна, і одержувач міг завчасно вирішити митні питання і підготувати складські приміщення. Одержувач став оплачувати вартість товару не проти отримання самого товару, а проти отримання коносамента. Тим самим коносамент отримав статус документа, уособлюючого вантаж, що знаходиться на борту судна [93].

Серед правових функцій коносамента можна виділити: 1) доказ наявності та змісту договору морського перевезення вантажу; 2) доказ факту прийняття вантажу перевізником (розписка перевізника); 3) товаросупровідний документ і

цінний папір. Коносаменти бувають іменні, тобто видані на ім'я певної особи, ордерні, тобто видані за наказом відправника або одержувача, а також видані на пред’явника [96].

Таким чином, поступово в міжнародному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень – лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна). При регулярному (лінійному) судноплавстві рух суден здійснюється між певними портами за заздалегідь оголошеним розкладом або з певною періодичністю рейсів і оформляється коносаментом, що видається морським перевізником вантажовідправнику в момент передачі вантажу. На відміну від лінійного, в трамповому судноплавстві судна експлуатуються на нерегулярній основі. Вони не закріплюються на певних напрямках, а вільно переміщаються з однієї секції фрахтового ринку в іншу, в залежності від попиту на тоннаж і пропозиції вантажів. Договір морського перевезення (договір фрахтування судна) в трамповому судноплавстві, що укладається між морським перевізником (фрахтувальником) і вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником), має форму чартеру [182, с. 14–17].

Між зазначеними договірно-правовими інститутами виділяються певні відмінності [75]. Вони викликані, перш за все, прив'язкою до відповідної форми експлуатації морського транспорту (трампова або лінійна). При укладенні зазначених договорів також використовуються різні документи. При здійсненні перевезення вантажу на підставі чартеру основним документом, що підтверджує наявність та зміст договору морського перевезення, є чартер. Укладаючи чартер, сторони (перевізник і фрахтувальник) мають можливість виробити і узгодити всі істотні умови перевезення [77, с. 234], перелік яких великий.

При укладенні договору морського перевезення вантажу за коносаментом форма договору складається з декількох документів, найбільш важливими з яких є коносамент і букінг-нот. Сторони такого договору не здійснюють детальну розробку його умов, оскільки зміст договору вже визначено встановленими в односторонньому порядку умовами роботи даної лінії. Це випливає з того, що договори морського перевезення вантажу в лінійному судноплавстві є

публічними. Відправник або приймає запропоновані умови, або відмовляється від них [211].

У статті 134 КТМ України [76] законодавчо закріплено основну ознаку, що розмежовує договори перевезення за чартером і за коносаментом. Надання для перевезення вантажу судна, його частини або окремих приміщень зазначається як обов'язкова ознака договору за чартером. При укладенні договору за коносаментом така умова не передбачається.

В юридичній літературі описують основні відмінності між договором чартеру та договором морського перевезення вантажу (договором перевезення вантажу за коносаментом) [30; 38]. Перша з таких відмінностей полягає у порядку визначення портів відправлення та призначення, подачі судна та його захід у порт завантаження. Якщо у договорі чартеру сторони обирають порти завантаження і відвантаження на власний розсуд, у договорі перевезення вантажу за коносаментом порти відправлення і призначення визначені заздалегідь, і відправник може лише обрати необхідні із тих, що оголошені лінійним перевізником як порти заходу.

Другою відмінністю між вказаними договорами є те, що у договорі морського чартеру місце і час завантаження і відвантаження визначається відповідно до вказівок фрахтувальника, в той час як при перевезеннях з використанням коносаменту, якщо місце завантаження чи відвантаження не передбачене договором, перевізник має право подати судно у звичайне для цього порту місце, а терміни прибуття і вибуття лінійних суден передбачені розкладом рейсів, що встановлюється без участі відправника чи одержувача вантажу [133, с. 183–184].

Також сторони чартеру і договору морського перевезення вантажу за коносаментом мають різний обсяг прав і обов'язків. 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 же фрахтівника чітко обумовлені укладеним договором.

Важливою відмінністю перевезень за чартером та з використанням коносаменту є те, що останні регулюються декількома чинними в даній сфері міжнародними конвенціями. В той же час відносини, які виникають при чартерних перевезеннях, на даний момент не врегульовані на рівні міжнародних нормативно-правових актів, а регулюються численними проформами.

В Україні правове регулювання договору перевезення вантажів проводиться в рамках регулювання договірних зобов'язань, заснованих на положеннях Цивільного кодексу України, з подальшою диференціацією у спеціальному законодавстві відповідно до характеристик конкретного типу транспорту: повітряного, автомобільного, залізничного, річкового і морського. Згідно з цим підходом норми Цивільного кодексу України мають однакову юридичну силу для всіх видів транспорту і використовуються тільки в тому випадку, коли спеціальне законодавство є недостатнім для регулювання конкретних відносин. Отже, основою для регулювання перевезень вантажів морем є КТМ України. Відповідно його розділи V «Морські перевезення» і VI «Фрахтування суден» присвячені саме цим відносинам [186].

Згідно зі ст. 909 Цивільного кодексу України [210] за договором перевезення вантажу 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.

За договором морського перевезення вантажу згідно з ч. 1 ст. 133 Кодексу торговельного мореплавства України [76] перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Договір морських перевезень характеризується загальними особливостями, які притаманні договорам перевезень взагалі [208, с. 58]. По-перше, це товарний характер перевезень, а також те, що вони будуються на еквівалентно-оплатних засадах, просторове переміщення пасажирів та вантажу «на» і «всередині» транспортного засобу, а також велике значення транспорту як важливого засобу комунікацій [186].

Договір морського перевезення вантажу є особливим механізмом регулювання взаємодії учасників перевезення, що є його сторонами [2], і є гарантією реалізації їх законних інтересів.

Морське перевезення вантажів за умови наявності в ньому іноземного елемента відноситься до сфери регулювання міжнародного приватного права, точніше – міжнародного приватного морського права.

У розрізі дослідження питань, пов'язаних з морськими вантажними перевезеннями як предметом уніфікації, варто зауважити, що в доктрині міжнародного приватного права відсутнє єдине визначення міжнародного перевезення. Загальноприйнятою є думка, що переміщення вантажів і пасажирів буде носити міжнародний характер, якщо місце відправлення і місце призначення знаходяться на територіях різних держав, або саме переміщення здійснюється територією іноземної держави [93].

Як зазначає О.М. Садиков, іноді можливі випадки, коли фактичного надходження вантажу на територію іноземної держави може і не статися внаслідок втрати вантажу або загибелі пасажира в країні відправлення. Однак факту укладення договору про перевезення по територіях двох різних держав достатньо для визнання міжнародного характеру такого перевезення [173, с. 7].

В узагальненому вигляді під міжнародним перевезенням розуміють переміщення вантажів або пасажирів будь-яким видом транспорту, якщо місце відправлення і місце призначення знаходяться на території різних держав або саме переміщення здійснюється по території іноземної держави, тобто процесу переміщення властива наявність іноземного елемента [72; 93].

Л.П. Ануфрієва зазначає, що міжнародним перевезенням прийнято іменувати перевезення вантажів, пасажирів і багажу, яке здійснюється принаймні між двома державами відповідно до умов, передбачених міждержавними угодами [5, с. 260].

М.М. Богуславський під міжнародним перевезенням розуміє перевезення вантажів і пасажирів між двома і більше державами, що виконується на умовах, які встановлені міжнародними угодами, що укладені цими державами [25, с. 299]. При цьому характерною особливістю правового регулювання в цій сфері вчений називає те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, що однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Дослідник звертає увагу на те, що навряд чи знайдеться інша область права, в якій є така кількість міжнародних угод про уніфікацію правових норм, як в цій області. Зазвичай такі угоди містять вимоги до перевізної документації, визначають порядок прийому вантажу до перевезення і видачі його в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру пред'явлення до перевізника претензій та позовів. Якщо ж єдині матеріально-правові норми відсутні, то використовуються норми національного права відповідно до колізійних норм транспортних конвенцій або національного законодавства [25, с. 299–300].

Міжнародні перевезення класифікуються за видами в залежності від транспорту, який використовується для перевезення, що безперечно впливає і на специфіку самих відносин з міжнародних перевезень. Морські перевезення займають вагоме місце в системі міжнародних перевезень і, як і перевезення будь-яким видом транспорту, мають власні особливості, які виражаються в правовому регулюванні відповідних правових відносин [93].

Як зазначає О.Л. Маковський, діяльність, пов’язана з освоєнням Світового океану, здійснюється з використанням спеціальних технічних засобів – морських суден в широкому сенсі цього слова (самохідних і несамохідних, плавучих або стаціонарних установок, призначених для роботи в морському середовищі, і так

далі) [27, с. 3–5]. Морські судна завжди були засобом підвищеної небезпеки, а рівень їх оснащеності навіть збільшує важливість «людського фактора» на море.

Ще однією особливістю даних відносин є те, що будь-яка діяльність, що здійснюється у світовому океані, завжди пов'язана з певним ризиком, що, безсумнівно, накладає відбиток і на правове регулювання відносин, що виникають у процесі такої діяльності. Так, наприклад, договір перевезення вантажу, що використовується в національному цивільному праві, набуває на морському транспорті істотних специфічних рис.

Крім того, всі види такої діяльності в переважній більшості випадків здійснюються поза межами однієї держави, тобто мають міжнародний характер, який і впливає на регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства [27, с. 5].

Дж. Олсоп, зазначаючи, що закони землі і моря побудовані принципово по-різному, підкреслює, що принципи морського права мають ненаціональний, загальний характер [219, с. 170].

О.В. Косовська зазначає, що морське перевезення вантажів, що здійснюється між різними державами, за своєю природою є приватним інститутом, що відноситься до сфери міжнародного приватного права. Маючи при цьому всі риси, характерні для групи міжнародних транспортних зобов'язань, морське перевезення є самостійним і специфічним правовим інститутом. Це визначається умовами здійснення перевезення морськими шляхами із застосуванням таких транспортних засобів, як різного роду морські судна, і наявністю особливого ризику, що супроводжує будь-яку діяльність з торговельного мореплавства [92].

За своїм призначенням та основними правовими ознаками договір міжнародного морського перевезення однотипний з договором морського перевезення у внутрішньому сполученні [81]. Така схожість зумовлена, з одного боку, єдністю предмета обох договорів, з іншого боку – широким використанням норм національного транспортного права в процесі розробки міжнародних договорів [3].

В.В. Алтунін зазначає, що суть договору міжнародного морського перевезення вантажів полягає в тому, що на підставі угоди сторін морська транспортна організація приймає на себе зобов'язання доставити вантаж до пункту призначення, за що вантажовласник зобов'язується сплатити відшкодування. Інші обов'язки сторін лише конкретизують і доповнюють основний зміст договору перевезення.

Основне правове значення договору морського перевезення полягає в наступному:

1. Договір є правовою підставою виникнення зобов'язань з перевезення, що складаються між вантажовласниками і транспортною організацією.

2. Для здійснення транспортного процесу необхідна конкретизація умов морського перевезення, встановлених міжнародними угодами і правилами національного законодавства, з урахуванням потреб і можливостей вантажовласників і транспортних організацій, що також вимагає договірного оформлення їх відносин.

3. Договір перевезення є підставою майнової відповідальності сторін при невиконанні ними зобов'язань з перевезення. Відповідно, при неналежному виконанні зобов'язань з перевезення не повинні застосовуватися основи позадоговірної (деліктної) відповідальності. Це суперечило б природі відносин і призводило б до використання цивільно-правових санкцій не у відповідності до їх призначення [3].

Відмінності договорів міжнародного морського перевезення вантажу від перевезення внутрішнього сполучення полягають у наступному.

По-перше, у джерелах правового регулювання. Договір міжнародного морського перевезення регламентується насамперед міжнародними договорами і тільки при їх відсутності – правилами національного законодавства, причому як вітчизняного, так і іноземного.

По-друге, однією зі сторін договору міжнародного морського перевезення зазвичай є іноземна фізична або юридична особа (вантажовласник, перевізник, одержувач).

По-третє, відмінності є в порядку оформлення договору перевезення (застосування міжнародного транспортного договору), в його умовах (терміни доставки, провізні платежі, відповідальність перевізника), а також в порядку вирішення можливих суперечок [93].

З огляду на описані особливості міжнародного морського перевезення вантажів, складність і різноманітність режимів регулювання міжнародних перевезень морськими видами транспорту, а також багатство відповідного правового матеріалу є природним наслідком цих особливостей.

Внутрішній зв'язок між морським транспортом, міжнародною торгівлею і тенденцією глобалізації триватиме до тих пір, поки продовжуватиметься економічне збагачення від споживання товарів і послуг [237]. Відповідно розвиватимуться і міжнародні морські перевезення вантажів, що, у свою чергу, потребуватиме все більш досконалої нормативної бази для регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства.

Специфіка торгового мореплавства є такою, що воно завжди супроводжувалось значними ризиками, однак, з огляду на все більшу завантаженість морських шляхів [252; 275], збільшення швидкості та водотоннажності суден, збільшуються небезпеки, пов’язані з морським перевезенням вантажів, що, у свою чергу, спричиняє і збільшення кількості спорів, що виникають у зв’язку з перевезеннями.

Транспортування вантажів морем є одним із основних видів діяльності у сфері міжнародного торговельного мореплавства, правовідносини у сфері якого в основному регулюються в договірному порядку, а договір перевезення по суті встановлює режим відповідальності у відносинах між перевізником і вантажовласником [259, с. 17].

Таким чином, унікальний характер договору міжнародного перевезення вантажу морським шляхом, що засвідчується або покривається транспортними документами, є справжньою причиною, що пояснює необхідність єдиних правил у цій сфері [293, с. 125].

Отже, у результаті проведеного аналізу відмінностей між договором чартеру та договором морського перевезення вантажу за коносаментом, з огляду на предмет даного дослідження, необхідно зазначити, що в той час як морські перевезення вантажів, що відбуваються з використанням коносамента, регулюються в основному за допомогою матеріальних норм, що містяться в міжнародних конвенціях, відносини, що складаються у зв'язку з перевезеннями за договором чартеру, на даний момент практично не врегульовані на рівні міжнародних нормативно-правових актів, а регулюються за допомогою так званого неконвенційного права (зокрема, нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що являють собою типові умови договору).

Специфіка міжнародних морських вантажних перевезень, а також особливості договору міжнародних морських перевезень зумовлюють неоднорідність правового регулювання відносин у цій сфері, що виражається в багатоманітності та складності правових режимів регулювання міжнародних перевезень морськими видами транспорту [271].

2.2. Методи подолання колізій норм про морські вантажні перевезення

В сучасних умовах нормативно-правове регулювання різноманітних відносин між суб'єктами міжнародного приватного права вже не може здійснюватися за допомогою лише національного законодавства окремих країн.

У тому випадку, якщо норми двох або більше держав суперечать одна одній, при застосуванні права неодмінно постає питання про те, як вирішити цей конфлікт. Проблема колізії різних за змістом норм морського права двох держав, так само як і необхідність вдаватися до складних шляхів пошуку її вирішення, відпадає, якщо норми морського права, що містяться в законодавстві різних держав, по суті є однаковими. Міжнародний характер торговельного мореплавства, надзвичайно часті і складні переплетіння в цій галузі людської діяльності «різнонаціональних» елементів привели до того, що в морському праві процес його міждержавної уніфікації почався раніше, охопив більш широке коло правовідносин і виявився більш плідним, ніж у багатьох інших областях права, пов'язаних з міжнародним економічним оборотом [26, с. 19].

Досліджуючи питання уніфікації, не можна оминути увагою питання методів регулювання відносин, що складаються між учасниками міжнародних морських перевезень вантажів. Оскільки зобов'язання, які випливають з договорів міжнародних морських вантажних перевезень, відносяться до предмета міжнародного приватного права, до них застосовуються ті ж методи правового регулювання, які використовуються в цій галузі права.

Проблема методів міжнародного приватного права в правовій доктрині загалом не викликає значних труднощів, але деякі розбіжності в поглядах науковців на зазначене питання все ж існують. Останнім часом у науці міжнародного приватного права [73] ведуться певні спори стосовно співвідношення та взаємодії колізійного та матеріально-правового методів у міжнародному приватному праві, зниження значення колізійного методу регулювання та у зв’язку з цим посилення тенденції до підвищення ролі матеріально-правового методу регулювання в міжнародному приватному праві.

У процесі історичного становлення міжнародного приватного права спочатку дана галузь розглядалася як така, що опосередковує вибір права і застосування в певних випадках іноземного права до приватноправових відносин з іноземним елементом. З огляду на те, що кількість міжнародних договорів, які містять матеріальні норми права, була досить обмеженою, доктрина виходила з того, що міжнародне приватне право складається виключно з колізійних норм [60].

В якості прикладу можна навести думку М. Вольфа, який вважав, що «міжнародне приватне право слід також відрізняти від тих норм приватного права, які стали спільними для багатьох країн внаслідок міжнародних конвенцій. Закони, введені в різних країнах у зв'язку з такими конвенціями, за своєю природою є звичайними самостійними «внутрішніми» законами або законами «внутрішнього» матеріального права (municipal law); вони не пов'язані із застосуванням іноземних законів» [39, с. 21–22].

Керуючись положенням, що метод галузі виявляється в нормах, які її складають [180, с. 111], підкреслимо, що проблема нормативного складу міжнародного приватного права є дискусійною. Так на думку Л.П. Ануфрієвої, той факт, що колізійний метод регулювання у всі часи кваліфікувався як корінний метод міжнародного приватного права, не може бути підґрунтям для зведення міжнародного приватного права лише до колізійних норм [4, с. 63].

Ще на початку XX ст. П. Казанський зазначав: «…Головне завдання міжнародного цивільного (приватного) права і полягає саме в цьому – у вирішенні так званих зіткнень законів. Помилково тільки було б думати, що воно обмежується цим. Всупереч пануючій думці воно містить і свої власні, особливі початки. Є підстава думати, що в майбутньому міжнародне цивільне право замість того, щоб вказувати, право якої держави має застосовуватися до таких відносин, саме буде в подробицях визначати їх» [70, с. 499].

С.Б. Крилов, обґрунтовуючи позицію, що міжнародне приватне право не можна розглядати як суто колізійне, вважає, що зміст міжнародного приватного права «ширше змісту права колізійного» [94, с. 13].

Розвиваючи дану думку, І.С. Перетерський і С.Б. Крилов зазначають: «…розглядати міжнародне приватне право лише як «колізійне», тобто присвячене тільки «розмежуванню» різних законодавств, – значить звужувати ... дійсний характер міжнародного приватного права» [95, с. 18].

М.М. Богуславський зауважує, що «включаючи уніфіковані норми до складу міжнародного приватного права, що підлягають застосуванню в силу колізійних норм, ми з урахуванням специфічних особливостей права дотримуємося широкої концепції міжнародного приватного права» [25, с. 26].

«Таким чином, – підсумовує І.Л. Кичигіна, – обмеження міжнародного приватного права одними колізійними нормами видається, по-перше, необґрунтованим теоретично, по-друге, не відповідає сучасному рівню правового регулювання цивільно-правових відносин з іноземним елементом, який характеризується зростанням ролі саме договірно-уніфікованих норм» [74, с. 108].

На різних етапах розвитку міжнародного приватного права роль колізійного методу в процесі регулювання міжнародно-правових відносин була різною. Після Другої світової війни широкого обговорення отримало питання щодо уніфікованих норм матеріально-правового характеру, що містяться в міжнародних договорах. Це зумовило більш гостру постановку проблеми стосовно ще одного методу регулювання в міжнародному приватному праві – матеріально-правового. Позитивна відповідь на питання щодо входження матеріально-правових норм до складу міжнародного приватного права означала закономірну згоду і на їх участь у регулюванні відносин, що є предметом міжнародного приватного права. Єдиним логічним висновком із зазначеного могло стати лише визнання наявності ще другого методу регулювання – матеріально-правового, забезпеченого матеріальними нормами прямої дії, уніфікованими міжнародними угодами.

Після 50-х років XX ст. такі норми стали визнаватися в якості повноправних норм міжнародного приватного права і, отже, служити одним із засобів реалізації особливого його методу – матеріально-правового [4, с. 63–64].

Таким чином, поєднання у складі міжнародного приватного права колізійних та матеріально-правових норм ґрунтується на необхідності двома різними методами регулювати однорідні за своїм характером відносини.

В літературі з міжнародного приватного права при розгляді питання щодо методів регулювання міжнародно-правових відносин звичайно зазначають, що за наявності іноземного елемента у відносинах, які регулюються міжнародним приватним правом, виникає феномен, іменований «колізією» законів (від лат. «collisio» – зіткнення). Суд чи інший правозастосовний орган, зустрічаючись при вирішенні спорів та розгляді інших справ з відносинами, ускладненими іноземним елементом, стає перед необхідністю обрати право, якому підпорядковуються такі відносини [58, с. 16].

В умовах поглиблення процесів інтеграції, розвитку міждержавних сфер виробництва й обігу, ускладнення суспільних відносин, що лежать у сфері міжнародного господарського і цивільного обороту, колізійно-правовий метод перестав задовольняти потребам міжнародного життя, тим самим проявив деяку свою недосконаліть. На думку Л.П. Ануфрієвої, «це пов'язано, по-перше, з «багатоетапністю» регулювання, яка полягає у тому, що спочатку колізійна норма вказує на правопорядок, що має бути застосований, а потім в його рамках здійснюється відшукання тієї матеріальної норми, яка забезпечує регулювання даного відношення в справжньому сенсі, тобто допомагає відповісти на шукане питання по суті. По-друге, дія колізійної норми нерідко пов'язана з певними явищами негативного характеру, які ускладнюють відшукання «кінцевої», тобто матеріальної, норми, такими як, скажімо, «приховані колізії», «колізії колізій», «негативні і позитивні колізії», необхідність вирішення попередніх колізійних питань, неможливість застосування іноземного права в силу дії імперативних приписів національного правопорядку, а також застереження про публічний порядок та ін.» [4, с. 67].

Як вже зазначалося, одним із варіантів вирішення цієї проблеми для міжнародної спільноти стало створення міжнародних договорів, що містять єдині правила. Уніфікація матеріально-правових норм за допомогою укладення

міжнародних договорів застосовується, в основному, до тих відносин, що виникають у міжнародному господарському житті при здійсненні підприємницької діяльності. Як правило, це відносини у сфері міжнародної торгівлі та галузях, обслуговуючих її (морських, повітряних, автомобільних і залізничних перевезеннях), інтелектуальній власності [83].

Колізійний метод, навпаки, є основним у регулюванні сімейних, спадкових, трудових та інших відносин з іноземним елементом, тобто тих відносин, які не стосуються здійснення підприємницької діяльності та залишаються тісно пов'язаними з національним правом держав, в яких вони виникають.

Розглядаючи питання співвідношення колізійного та матеріально-правового методів у міжнародному приватному праві, уваги заслуговує і аспект щодо позитивних та негативних характеристик у процесі здійснення цих методів.

Окремі вчені припускають, що колізійно-правовий метод у майбутньому взагалі може бути витіснений матеріально-правовим. Так, наприклад, Є.В. Кабатова зазначає, що «процес порівняння матеріально-правових норм для відшукання єдино необхідної не є новим для міжнародного приватного права, однак якщо раніше він використовувався як виняток, то в даний час застосовується досить широко» [68, с. 6–7].

На наш погляд, думка щодо заміни колізійного методу іншими механізмами, так само як і про зниження ролі колізійного методу, є не зовсім обґрунтованою через ряд причин [46, с. 157–161; 55, с. 43]. По-перше, колізійний метод залишається на сьогоднішній день актуальним, адже, як зазначалося вище, матеріально-правовий метод не може повністю задовольнити регулювання відносин у приватних сферах життя, наприклад, шлюбно-сімейні відносини, по-друге, незважаючи на зміну поглядів відносно ролі колізійного методу, він залишається служити головній меті – вирішенню колізійної проблеми, тобто проблеми вибору права.

Дуже ємко та влучно виражає свій погляд на питання щодо ролі колізійного методу в міжнародному приватному праві В.О. Канашевський. Він вважає ідеальною ситуацію, коли держави створили б загальні норми, що застосовуються

до всіх видів цивільно-правових відносин, а у разі відсутності таких виникає необхідність в залученні для регулювання цих відносин національного законодавства, пошук якого здійснюється відповідно до колізійної норми [71, с. 28].

Необхідність колізійного методу, таким чином, виявляється у наступному: по-перше, він використовується в якості загального субсидіарного начала, що дозволяє заповнювати прогалини, які утворюються при уніфікації матеріально-правових норм; по-друге, він є основою для врегулювання питань, що виникають на окремих ділянках співробітництва, виходячи з потреб співробітництва та з урахуванням конкретних умов його реалізації; по-третє, він застосовується у випадках, коли застосування однакових матеріально-правових приписів за тих чи інших причин зустрічає ускладнення [59, с. 41].

Проте застосування колізійного методу пов’язано з окремими недоліками та труднощами [28], які певною мірою знижають ефективність його дії: по-перше, застосування колізійної норми, що відсилає до права іноземної держави, ускладнює діяльність суду чи іншого органу держави, який зобов'язаний в силу міжнародного договору або внутрішнього закону на підставі колізійної норми застосовувати іноземне право, а встановити його зміст та тлумачити його не так просто. По-друге, застосування цього методу не може забезпечити однаковість при вирішенні конфліктних ситуацій, оскільки норми національних правових систем можуть по-різному підходити до регулювання одних і тих же відносин. Отже, кінцевий результат буде залежати від того, в суді якої держави вирішується спір. По-третє, при колізійному методі застосовуються, як правило, норми загального характеру, покликані регулювати всі приватноправові відносини, не розраховані на відносини з іноземним елементом [122, с. 75].

Одним із способів подолання цих труднощів є застосування в комплексі з колізійним матеріально-правового методу, переваги якого полягають в наступному: по-перше, його використання створює значно більшу визначеність для учасників відповідних відносин, оскільки і їм, і тим органам, які будуть їх застосовувати (наприклад, у разі виникнення спорів), матеріально-правові норми

завжди відомі заздалегідь; по-друге, при застосуванні цього методу створюється однакове регулювання, що виражається у використанні норм міжнародних конвенцій або можливостей так званої приватноправової уніфікації матеріальних норм [122, с. 76].

Крім цього, створення спільними зусиллями держав, які беруть участь у міжнародному співробітництві, єдиних норм в області міжнародних господарських відносин викликається не тільки потребою усунути розбіжності у внутрішньому праві цих держав, які ускладнюють співпрацю між ними, але і тією обставиною, що внутрішнє право нерідко виявляється «непристосованим» для регулювання настільки своєрідних відносин [74, с. 181].

Незважаючи на численні позитивні сторони матеріально-правового методу, він має і певні недоліки, до яких можна віднести те, що норми міжнародних угод можуть по-різному розумітися, тлумачитися і застосовуватися в різних державах. До того ж більшість із них носять диспозитивний характер (тобто вони не є обов'язковими, а можуть використовуватися сторонами за їх розсудом) [122, с. 76].

Таким чином, матеріально-правовий метод у міжнародному приватному праві має свої об'єктивні обмеження, тому застосування поруч з ним інших методів, головним чином колізійного, є необхідним для успішного регулювання міжнародних приватноправових відносин, а отже, тенденція щодо посилення взаємодії цих методів, адаптації їх до нових вимог міжнародного цивільного обороту останнім часом набуває великої актуальності.

Якщо вести мову про сферу міжнародних морських перевезень вантажів, в ній безперечно переважає матеріально-правовий метод регулювання відносин, міжнародний аспект якого втілюється як в нормах міжнародних договорів, так і в так званій неконвенційній уніфікації.

Останнє зумовлено тим, що морські перевезення вантажу розділені на два види: ті, що відповідають лінійній та трамповій формам судноплавства. Таким чином, морські перевезення, що відбуваються з використанням коносаменту, регулюються в основному міжнародними конвенціями, ті ж, що виконуються за

договором рейсового чартеру, за відсутності чинних міжнародних договорів у своїй сфері, регулюються диспозитивними нормами національних законодавств і численними проформами, що являють собою зразкові умови договору.

У світі склалось декілька режимів регулювання відносин у сфері міжнародних морських перевезень вантажів. Так питання розподілення відповідальності на даний момент встановлюється декількома чинними конвенціями, серед яких Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила з Протоколом 1979 року, Гамбурзькі правила, а також Роттердамські правила, які на даний момент не набрали законної сили.

Говорячи про міжнародні конвенції, що регулюють лінійні перевезення, не можна оминути увагою Конвенцію про кодекс поведінки лінійних конференцій [85], яка була прийнята в 1974 році.

Відповідно до зазначеної Конвенції лінійною конференцією або конференцією є група, що складається з двох або більше перевізників, що експлуатують судна, які надають послуги з міжнародних лінійних перевезень вантажів на певному напрямку або напрямках в обумовлених географічних межах і які мають угоду або домовленість, незалежно від їх характеру, в рамках яких вони здійснюють перевезення за єдиними або загальним тарифними ставками і на будь-яких інших узгоджених умовах щодо надання лінійних послуг.

Метою прийняття даної Конвенції було сприяння впорядкованому розширенню світової морської торгівлі, розвиток регулярних і ефективних лінійних послуг, адекватних потребам торгівлі, і забезпечення балансу інтересів тих, хто надає послуги лінійного судноплавства, і тих, хто користується ними [171, с. 62].

Зазначена Конвенція була прийнята для забезпечення інтересів перевізників, судновласників і вантажовідправників при здійсненні послуг з міжнародних лінійних перевезень вантажів, у тому числі уніфікації єдиних тарифних ставок на певному напрямку.

У Конвенції містяться норми, що регулюють відносини національних судноплавних ліній різних держав, що здійснюють перевезення в певному

географічному напрямку; їх право утворювати спеціальні групи (іменовані «лінійними конференціями»); відносини судноплавних ліній з вантажовідправниками та інші.

Питання застосування даної Конвенції в різних державах нерозривно пов'язано зі сферою антимонопольного законодавства [188], отже воно виходить за межі предмета даного дослідження.

Таким чином, незважаючи на те, що відносини стосовно договору міжнародного морського перевезення вантажів врегульовані в основному за допомогою матеріально-правового методу, головною метою якого, як зазначено вище, є уникнення колізій, склалась ситуація, коли наявність декількох чинних конвенцій в одній сфері спричиняє колізії як безпосередньо між їхніми нормами, так і між їхніми нормами і окремими внутрішніми нормами національних законодавств.

Більшість світової торгівлі в даний час користується Гаазько-Вісбійськими правилами, але цей режим є лише однією частиною існуючого права в цій галузі. Більше чверті світової торгівлі все ще регулюється старими Гаазькими правилами, а більше тридцяти країн (хоча це і є в основному країни, що мають лише невелику частину світової торгівлі) є учасниками Гамбурзьких правил. Ще більше ускладнює ситуацію те, що не кожна країна дотримується одного з цих трьох режимів [63]. Китай, наприклад, який є однією з найбільших світових торгових націй, має національний морський кодекс, який включає в себе елементи як Гаазько-Вісбійських, так і Гамбурзьких правил (разом з національними елементами, які є унікальними для китайського законодавства). Навіть країни Північної Європи, які вже давно є основними партнерами у міжнародних зусиллях по досягненню єдності в цій області, включили значні елементи Гамбурзьких правил у свої внутрішні версії Гаазько-Вісбійських правил [282, с. 256].

З приводу колізії конвенцій у сфері їх застосування існує наступний судовий прецедент. Так, рішенням французького Апеляційного суду міста Екс-ан-Прованс від 2 грудня 1999 року по справі між *Roscoe Shipping Co. та інші* проти

Compagnie Sénégalaise d'Assurance et de Réassurance – the «World Apollo» було визначено, що «Конвенція про коносаменти 1924 р. застосовується до договорів перевезення, щодо яких коносамент видано в Сенегалі, незважаючи на ратифікацію Сенегалом Конвенції 1978 року (Гамбурзьких правил), так як Сенегал не денонсував Конвенцію 1924 року».

За останні десятиліття або близько того однорідність права міжнародного перевезення вантажів морем все частіше підривається одностороннім прийняттям морськими юрисдикціями «гібридних режимів перевезення», які відходять від загальноприйнятих єдиних міжнародних правил.

У даний час наявні декілька «гібридних режимів перевезення». Так, наприклад, в Японії, В'єтнамі і Кореї прийняті аналогічні норми у сфері морських перевезень вантажів, Німеччина має достатньо своєрідний «подвійний» режим. Як країна, що підписала Гаазькі правила, вона використовує Гаазькі правила для торгівлі з іншими їх учасниками, але застосовує національні правила, засновані на Гаазько-Вісбійських правилах в торгівлі з учасниками цих правил. Країнами Північної Європи, серед яких Данія, Фінляндія, Норвегія та Швеція, у 1994 році було прийнято Північні морські кодекси, Австралія у 1998 році представила свій «гібридний режим» шляхом прийняття Положення про перевезення вантажів морем, США у 1999 році було запропоновано прийняти Акт про перевезення вантажів морем (COGSA«99») [289] на заміну існуючого Акта про перевезення вантажів морем 1936 року [230].

Китайський морський кодекс, який згадувався вище, є прикладом агресивного законодавства, яке містить багато унікальних елементів і таким чином сприяє більшій дисгармонії міжнародного права, що регулює перевезення вантажів морським шляхом.

Як і слід було очікувати від одностороннього національного законодавства, концептуальна структура і деталі Північних морських кодексів, австралійського Положення і COGSA«99» є абсолютно різними. Австралійська реформа є найбільш консервативною з трьох, у тому сенсі, що закон у значній мірі зберігає положення Гаазьких правил, відносно помірно включаючи ідеї з Гамбурзьких

правил. Північні режими мають структуру і стиль, які набагато ближче до Гамбурзьких правил. COGSA«99», мабуть, є найрадикальнішим з трьох, оскільки включає значно перероблені елементи як Гаазько-Вісбійських, так і Гамбурзьких правил, а також принципово нові визначення та ідеї [260, с. 369].

Прийняття Скандинавськими країнами нових кодексів було викликано прагненням до створення модернізованого правового регулятора, у першу чергу, відносин морського перевезення вантажів, який би відповідав сучасному рівню високотехнологічного судноплавства та викликам глобальної економічної інтеграції. Отже, розділи 13 (перевезення генеральних вантажів) та 14 (фрахтування суден) всіх скандинавських морських кодексів були істотно перероблені з урахуванням положень міжнародних конвенцій, до яких Скандинавські країни приєдналися. Незважаючи на те, що нордичні країни приєднались до Гаазько-Вісбійських правил, з метою модернізації були використані частково положення більш сучасних Гамбурзьких правил, що і є свідченням гібридного характеру регулювання цих відносин в даній сфері [187, с. 107].

Очевидно, що держави, які прийняли «гібридні режими», залишаючись учасниками міжнародної конвенції, порушили їхні міжнародно-правові зобов'язання щодо сумлінності підтримки конвенції, що невідворотно веде до виникнення колізій законів [260, с. 375–377]. Деякі дослідники зазначають, що єдиним юридично вірним і морально виправданим курсом поведінки для таких держав є денонсування конвенцій і будь-яких протоколів, до яких вони приєднались [260, с. 374].

Гібридні режими також можуть генерувати ряд питань щодо конфліктів законів. По-перше, держави, які застосовують гібридні режими, замінили традиційний період відповідальності «від такелажу до такелажу» на відповідальність «від порту до порту» у випадку Австралії і північних режимів, і «від дверей до дверей» – у випадку США. Як наслідок, прослідкується тенденція, коли гібридні режими набагато частіше вступають у протиріччя з зарубіжними законами про перевезення, особливо там, де такі закони також мають вигляд

обов'язкових норм або викладені в кодексах. Наприклад, новозеландський Закон про перевезення вантажів 1979 року [229] застосовується в обов'язковому порядку до всіх внутрішніх перевезень вантажів у Новій Зеландії, включаючи вантажно-розвантажувальні роботи у межах порту Нової Зеландії [260, с. 375].

По-друге, держави, які застосовують гібридні режими, розширили сферу обов'язкового застосування своїх гібридних правил шляхом розширення категорій відповідних сполучних факторів, які викликають їх обов'язкове застосування, тим самим провокуючи пошук зручного суду серед вантажовласників, які прагнуть покласти на перевізника більшу відповідальність, ніж це допустимо відповідно до Гаазьких або Гаазько-Вісбійських правил [260, с. 375].

У цьому відношенні австралійські правила є найменш радикальним з трьох гібридних режимів. Стаття 10 Гаазько-Вісбійських правил була змінена таким чином, що гібридний режим застосовується в обов'язковому порядку до всіх зовнішніх перевезень. Цікаво, однак, що режим не буде застосовуватися в обов'язковому порядку по відношенню до внутрішніх перевезень, де Гаазькі, Гаазько-Вісбійські або Гамбурзькі правила, або «модифікація» цих правил «за законом Договірної держави» регулюють внутрішнє перевезення «за згодою або відповідно до закону». Таким чином, гібридний режим Австралії матиме обмежене застосування по відношенню до внутрішнього перевезення, застосовуючись тільки до перевезення з країни, яка не є учасником жодної з конвенцій, і якщо в коносаменті відсутнє положення щодо застосування однієї з цих конвенцій.

Гібридний режим нордичних морських кодексів йде далі, ніж австралійська версія, застосовуючись в якості обов'язкового lex fori (закону суду) у справах, порушених в будь-якій скандинавській країні щодо: (а) всіх перевезень вантажів між нордичними країнами; (б) всіх внутрішніх і зовнішніх перевезень вантажів між третіми країнами і нордичними країнами; і (в) всіх нескандинавських перевезень, до яких в обов'язковому порядку застосовуються Гаазько-Вісбійські правила. Допускається вибір іноземного суду до перевезень категорії (в), але

тільки в тому випадку, якщо обирається право країни, яка є учасником Гаазько-Вісбійських правил.

Проект COGSA «99» йде ще далі. COGSA 1936 застосовується в обов'язковому порядку до всіх океанських перевезень до та із США. У проекті COGSA 1999 року пропонується обов'язкове застосування COGSA щодо всіх мультимодальних перевезень вантажів до або зі США, за умови, що частина перевезення відбувається морем, а також застосування «від часу, коли вантаж отриманий перевізником, до часу, поки він не доставлений перевізником особі, уповноваженій його отримувати» [289]. Перевізник за договором, який визначається як сторона, яка укладає договір перевезення з вантажовідправником, буде нести відповідальність за весь період, незалежно від того, хто фактично виконує перевезення. Так, наприклад, щодо договору перевезення машин із заводу, що розташований в Новій Зеландії, через Окленд (місто в Новій Зеландії) в Лос-Анджелес автомобільним і морським транспортом, проект COGSA «99» має на меті ввести обов'язкову відповідальність не тільки для океанського перевізника, а й для новозеландських експедитора, автоперевізника, портів Окленда, вантажників, складів, а будь-кого ще, хто зберігав вантаж або поводився з ним, коли він був в Новій Зеландії. Крім того, що це може не мати практичного значення, якщо новозеландські сторони не підкоряються юрисдикції судів США і не мають в США ніяких активів, стосовно яких може бути виконано рішення суду США, новозеландські сторони можуть зіткнутись такокж з незручностями ведення судових справ у двох країнах (Новій Зеландії і в США) [260, с. 375–377].

По-третє, держави, які застосовують «гібридні режими» також обмежують використання положень щодо іноземних арбітражів і юрисдикцій у коносаментах та інших транспортних документах для захисту застосування цих режимів, що суперечить принципу автономії волі сторін і далі заохочує вибір неналежного суду. Якщо в нордичних країнах принаймні дозволений обмежений вибір суду або місця арбітражу, в Австралії та США вибір іноземної юрисдикції та арбітражні застереження в документах щодо морського перевезення є недійсними. Таким чином, судовий процес або арбітраж може мати місце тільки в Австралії або США

[289] відповідно. Недійсність іноземних арбітражних застережень явно порушує міжнародні зобов'язання цих держав відповідно до Нью-Йоркської конвенції про визнання і приведення у виконання іноземних арбітражних рішень 1958 року. Іноземні суди і арбітри навряд чи керуватимуться позиціями США і Австралії, однак, ймовірно, дозволять арбітражу проходити паралельно в їхній юрисдикції. Все це може призвести до численних суперечливих арбітражних рішень у різних юрисдикціях, а також подальших конфліктів визнання і приведення у виконання цих рішень [260, с. 377–378].

Так, наприклад, якщо в Новій Зеландії буде порушено провадження щодо внутрішнього перевезення з країни, що має іноземний гібридний режим, результат буде в значній мірі залежати від країни походження: там, де перевезення відбувається з країни з гібридним режимом, яка досі є учасником Гаазько-Вісбійських правил, як, наприклад, Австралія чи нордичні країни, суд Нової Зеландії також застосовуватиме Гаазько-Вісбійські правила, а не австралійський або нордичні гібридні режими, оскільки перевезення в обов'язковому порядку регулюється Гаазько-Вісбійськими правилами. Зазначена конвенція регулюватиме такі внутрішні перевезення, навіть якщо коносамент містить застереження про вибір права або посилання на відповідний австралійський або нордичний гібридний режим. Проте, щодо внутрішнього перевезення вантажів з країни з іноземним гібридним режимом, яка не є учасницею Гаазько-Вісбійських правил, результат буде іншим. У таких випадках Гаазько-Вісбійські правила не мають обов'язкового застосування, і результат буде залежати від загальних колізійних норм з урахуванням умов коносамента [260, с. 378].

З приводу колізії між положеннями конвенції і внутрішньодержавного права в рішенні італійського Трибуналу Ля Спеції від 3 вересня 1998 року по справі *Seafortune S.r.l.* проти *La Spezia Container Terminal-L.S.C.T. S.p.a.* роз’яснюється ієрархія між міжнародним публічним і міжнародним приватним правом, згідно з яким: «Положення Брюссельської конвенції 1924 року про коносаменти, якій Італія надала силу закону, у зв'язку з особливим характером,

властивим всім єдиним правилам, які переважають над нормами державного права; зокрема ст. 10 Конвенції превалює над відповідним положенням міжнародного приватного права Кодексу мореплавання Італії» [266].

Враховуючи зазначене, безперечним є те, що необхідні оновлення та модернізація, особливо тоді, коли закон, складений майже 100 років тому, все ще регулює галузь, яка помітно змінилася за той же час. Поправкам Вісбі вже теж більше 50 років, і вони внесли тільки декілька змін у вихідні Гаазькі правила. Навіть Гамбурзьким правилам вже більше 40 років. Ініціатори проекту в ранні 1920-ті роки не могли передбачити контейнерну революцію, а розробники Вісбійських і Гамбурзьких правил не передбачили наслідки, які контейнерна революція в кінцевому підсумку спричинить щодо сучасних комерційних практик, у тому числі неймовірне зростання мультимодальних перевезень, більш помітну роль транспортних посередників, а також потенціал для нових технологій (таких як електронна комерція) [282, с. 257].

Гарний приклад, який ілюструє чинне міжнародне законодавство у сфері морських перевезень, – договір перевезення з Лімассолу на Кіпрі в Порт Саїд в Єгипті. Коносамент видається вантажовідправнику в Лімассолі. В коносаменті зазначене англійське право. Тим не менше є ускладнення: Кіпр є учасником Гаазьких правил, Великобританія є учасником Гаазько-Вісбійських правил, а Єгипет є учасником Гамбурзьких правил. За вибором позивача позов про відшкодування пошкодження вантажу може бути поданий в будь-якій з трьох країн – Кіпру, Великобританії чи Єгипті, в яких застосовуються різні матеріальні норми, зокрема різні межі відповідальності, різні способи захисту, різні періоди, протягом яких позов має бути поданий, і так далі. Коли справа доходить до мультимодальних перевезень, судновласники стикаються з все більшим числом конвенцій, а також національних норм, а існуючі норми не забезпечують достатньої правової ясності щодо того, які правила застосовуються, і в якій мірі сторони можуть за договором погодити умови мультимодального договору [272, с. 284–285].

Таким чином, відносини у сфері морських перевезень вантажів у міжнародному приватному морському праві, зважаючи на їх історичну пристосованість до уніфікації, регулюються в основному шляхом використання матеріально-правового методу, міжнародний аспект якого втілюється в нормах міжнародних конвенцій та актах так званої приватноправової уніфікації.

В даний період існує декілька режимів правового регулювання міжнародних морських перевезень вантажів. Так, розподілення відповідальності під час здійснення перевезень встановлюється декількома чинними конвенціями, серед яких Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила з Протоколом 1979 року, Гамбурзькі правила, а також Роттердамські правила, які на даний момент не набрали законної сили.

Окрім того, що деякі морські держави беруть участь одночасно у кількох міжнародних конвенціях, вони також в односторонньому порядку приймають так звані «гібридні режими перевезення», які відходять від загальноприйнятих єдиних міжнародних правил, модернізуючи їх з урахуванням інтересів окремих держав. Зазначене ускладнює регулювання відносин у сфері міжнародного морського перевезення вантажів та призводить до виникнення значної кількості колізій при розгляді спорів у цій області.

Таким чином, незважаючи на те, що відносини у сфері міжнародних морських перевезень вантажів врегульовані в основному за допомогою матеріально-правового методу, головною метою якого є уникнення колізій, склалась ситуація, коли наявність декількох чинних конвенцій в одній сфері спричиняє колізії як безпосередньо між їхніми нормами, так і між їхніми нормами і окремими внутрішніми нормами національних законодавств.

Отже, для досягнення правової визначеності і передбачуваності у цій області існує потреба в загальноприйнятій єдиній міжнародній конвенції, яка б врегулювала відносини у сфері морських перевезень вантажів у відповідності до вимог сучасності. Досліджені в цьому підрозділі аспекти дослідження та висновки висвітлені також у публікаціях автора [144; 146; 147; 148; 156; 271].

2.3. Недоговірна уніфікація норм про морські вантажні перевезення

Відповідно до розробленої в даній праці класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві, в залежності від методу створення єдиних норм виділяються міжнародно-правова (коли єдині норми створюються шляхом міжнародного договору або модельного закону) та приватноправова уніфікація. Остання по своїй суті є недоговірною (неконвенційною) і включає в себе розробку урядовими та неурядовими організаціями документів приватноправового характеру, які направлені на регулювання відносин між суб'єктами міжнародного приватного права.

Г.Г. Іванов зазначає, що існують два шляхи недоговірної уніфікації міжнародного приватного морського права: 1) коли держава, не вдаючись до яких-небудь міжнародних правових засобів (наприклад, до допомоги міжнародних організацій, до укладення міжнародного договору про уніфікацію), змінює або створює своє законодавство таким чином, щоб воно було одноманітно з нормами права іншої держави; 2) коли держави узгоджують свої правові норми без будь-яких зобов'язань зробити ці норми обов'язковими [26, с. 40].

Перший із зазначених шляхів, однак, не завжди відповідає вимогам сучасності – темпи розвитку міжнародних комерційних відносин значно випереджають швидкість розробки та набрання чинності норм внутрішньодержавного права, які б їх врегулювали. Тому співпраця суб'єктів міжнародного приватного права з розробки необов'язкових актів, що містять уніфіковані норми, які врегульовують відносини у певній сфері, останнім часом набула великої актуальності. Зазначене може бути яскраво продемонстровано на прикладі недоговірної уніфікації норм про міжнародні морські перевезення вантажів, що регулюються чартером.

Практика фрахтування суден є досить тривалою, з огляду на те, що до розвитку лінійних океанських перевезень, тобто перевезень вантажу судами за штатним розкладом з одного порту в інший, перевезення здійснювалися або на підставі разових договорів, або в рамках договірних відносин, що охоплюють

тривалий період часу. Міжнародна торгівля, як і раніше, виконується великою мірою шляхом залучення суден на підставі договорів чартер-партії [31, с. 37].

Отже, протягом довгого часу використання чартерів для перевезень були вироблені найбільш вживані умови чартеру, на основі яких у подальшому різними організаціями судновласників, фрахтувальників, брокерів були розроблені стандартні форми чартерів (проформи).

Сьогодні відомо понад 400 чартерних проформ. Існують проформи для чартерів, що призначені для перевезення вугілля, коксу, зерна, рису, арахісу, солі, фруктів та добрив. Для деяких вантажів розроблено кілька чартерів залежно від напрямків вантажопотоків. Перевезення вантажів, для яких немає спеціальних проформ, як правило, здійснюються на основі чартеру «Дженкон», рекомендованого БІМКО [133].

Можна виділити рекомендовані або схвалені великими міжнародними або національними організаціями судновласників і суднових брокерів (наприклад, БІМКО, Федерацією національних асоціацій суднових брокерів і агентів (FONASBA), Генеральною радою Британського судноплавства, Японською судноплавною біржою), а також приватні проформи чартерів, розроблені в односторонньому порядку великими вантажовідправниками або їх спілками, або погоджені представниками зацікавлених сторін.

Сторони, обираючи проформу для певного перевезення, повинні мати на увазі, що рекомендовані та/або схвалені проекти документів зазвичай більш повно та справедливо врегульовують відносини між сторонами, захищають всіх учасників, оскільки вже є результатом вірогідно тривалих переговорів між зацікавленими сторонами та досягнутого між ними компромісу.

Основний зміст більшості проформ чартерів складають пункти, що стосуються наступних п'яти умов:

1) характеристика наданого для перевезення судна і порядок його подання;

2) вантажі, що перевозяться (кількість, можливість допусків і заміни);

3) виконання вантажно-розвантажувальних робіт і розрахунки за діспач і демередж;

4) оплата фрахту і заставне право судновласника;

5) порядок видачі коносаментів [182].

Таким чином, стандартні проформи чартерів є досить великим документом, до складу яких включено близько 30-40 пунктів. Останнім часом прослідковується тенденція до розширення змісту проформ чартерів, включення до них до 80 і більше пунктів, а також більш докладного визначення в них взаємних прав і обов'язків сторін. Така тенденція є свідченням того, що при здійсненні чартерних морських перевезень норми національних морських законодавств використовуються досить обмежено, залишаючи основне регулювання відносин між сторонами у нерегулярному (трамповому) судноплавстві умовам проформ.

За правовою природою проформи є зразковими умовами договору. В залежності від особливостей перевезення вантажів, виду і напрямків перевезення сторони мають право обрати будь-яку проформу. Крім цього, вони можуть змінювати умови обраної проформи, вносити до неї доповнення, які зазвичай зводяться в доданий до проформи адендум (від англ. Addendum – додаток) [93].

Використання типових проформ має позитивне значення для учасників перевезень, оскільки за допомогою них сторони пришвидшують процес розробки та погодження умов договору, маючи можливість обговорювати тільки ті питання, які індивідуалізують договір.

Таким чином, здаються вірними погляди [93], що проформи, відіграючи роль свого роду міжнародного регулятора відносин, що складаються у сфері перевезень за допомогою чартеру, певною мірою сприяють уніфікації цих правових відносин.

Значну роль у розробці та розповсюдженні стандартних форм морських контрактів відіграє БІМКО, будучи зараз найбільшою міжнародною асоціацією судноплавства, що налічує понад 2100 членів у всьому світі. Організація також отримала визнання у всьому світі за чіткість, послідовність і визначеність своїх стандартних морських контрактів.

Метою БІМКО є створення гнучких комерційних угод, які є справедливими для обох сторін. Впевненість сторін в очікуваному комерційному результаті, прогнозовані ризики та зручні форми контрактів є причинами того, що розроблені цією організацією форми контрактів є всесвітньо визнаними та широко використовуються. Визначальною особливістю документаційної роботи БІМКО є здатність прогнозувати, реагуючи на потреби промисловості в стандартних договорах і положеннях.

Діяльність з нагляду за розробкою нових форм і положень, перегляд, уніфікація існуючих галузевих документів веде Документарний комітет БІМКО. Він також несе відповідальність за отримання остаточного затвердження всіх документів, прийнятих організацією. Документарний комітет є найбільшим і найстарішим з усіх комітетів БІМКО: його членами є судновласники, оператори суден, представники клубів взаємного страхування (P&I clubs) та національних асоціацій судновласників та кораблебудівельників. В Комітеті також є ряд спостерігачів від Міжнародної групи клубів P&I, Міжнародної палати судноплавства, Міжнародної асоціації незалежних власників танкерів (INTERTANKO), Федерації національних асоціацій суднових брокерів та агентів (FONASBA) та Асоціації морського права США.

Комітет уважно розглядає будь-які пропозиції щодо нових контрактів або положень, які він отримує та активізує, залучаючи відповідну редакційну групу для розробки або перегляду договору. Комітет затверджує всі контракти та положення та відповідає за загальну якість документів, розроблених БІМКО. Проекти поточних документів розглядаються Комітетом щонайменше двічі до остаточного прийняття. Після того як нові статті та контракти публікуються, члени Комітету також беруть активну участь у їх просуванні. Члени Комітету також висувають пропозиції щодо нових контрактів та положень, а також направляють діяльність БІМКО в напрямку тих проектів, які повинні мати пріоритет.

Комітет тісно співпрацює з іншими організаціями щодо конкретних питань, пов'язаних із розробкою міжнародного морського законодавства,

товаросупровідної документації, уважно розглядає будь-які пропозиції щодо нових документів, отриманих від членів Ради, інших органів, пов'язаних із судноплавством. Якщо Комітет вважає, що запропонований новий документ повинен бути розроблений, то проект додається до поточної програми роботи BIMCO [226].

Документарний комітет може в будь-який час видати як «схвалений» (“approved”) документ будь-який транспортний документ для загального користування та може прийняти як «схвалений» документ будь-яку форму транспортного документа, яка може бути видана будь-якою подібною організацією для загального користування або погоджена представниками зацікавлених сторін (правило 20 Правил БІМКО, що прийняті на Загальних зборах у Римі в червні 2017 р.) [227].

Такий підхід до прийняття стандартних контрактів у галузі, а саме: відкритість процесу розробки документа, участь всіх зацікавлених осіб у цьому процесі, можливість вплинути на зміст остаточного документа, забезпечує загальне визнання таких контрактів, їхнє розповсюдження та широке використання сторонами.

Юридична сила проформ, що приймаються БІМКО, має особливість: документи, які є «схваленими», є обов’язковими тільки для членів даної організації.

Оскільки членами організації є практично всі найбільші судновласницькі компанії світу, можна дійти висновку, що велика кількість документів, що прийнята БІМКО, є показником достатньо успішної приватноправової уніфікації.

Також безспірним є той факт, що правова регламентація договору чартеру характеризується майже повною відсутністю міжнародних нормативно-правових актів та наявністю великої кількості проформ, які досить детально регламентують відносини сторін договору чартеру. Однак не можна не погодитись з ідеями тих дослідників, які вважають помилковим твердження, що чартер взагалі залишається поза сферою міжнародно-правового впливу. Сформована в цій області система проформ чартерів, що готуються переважно в рамках

міжнародних організацій, певним чином замінює відсутність міжнародних угод, що регулювали б відносини між сторонами при перевезеннях за чартером [182].

О.М. Садиков, досліджуючи договір чартеру, доходить висновку про те, що проформи чартерів можуть замінити нормативне регулювання [173, с. 207].

Проте з такою думкою погоджуються не всі дослідники. Так, наприклад, К.Ф. Єгоров пише, що в іноземному морському законодавстві правові норми, що регламентують відносини з фрахтування, носять диспозитивний характер, провідна роль договірної практики є ще більш очевидною, хоча звідси не випливає, що типові чартерні проформи можна розглядати як джерела права [48, с. 4].

Як справедливо зазначає у своїй статті В.Б. Липавський, з яким погоджується Т.Т. Кумалагова, «одним з недоліків використання чартерних проформ є те, що сторони вносять до них зміни, які не узгоджуються з іншими умовами даної проформи, ведуть до двозначностей і тим самим порушують баланс інтересів» [101, с. 20].

Крім того, деякі проформи архаїчного типу не є структурованими, містять неточну термінологію, яка важко піддається тлумаченню. Дана проблема також посилюється тим, що судова практика часто йде таким чином, що значення, яке вкладалось зацікавленими сторонами при розробці відповідної проформи у неї, нівелюється [65, с. 255].

Питання імперативної міжурядової регламентації деяких відносин сторін за чартером неодноразово виносилося на обговорення ЮНКТАД та ЮНСІТРАЛ. Однак, незважаючи на те, що спроби уніфікувати дану сферу відносин за допомогою міжнародного договору робились з початку XX ст., єдиної міжнародної конвенції, що б врегулювала питання морських перевезень з використанням чартеру, досі немає.

Однією з останніх спроб встановити міжнародно-правовий режим для чартерних перевезень стали Роттердамські правила, при розгляді яких делегацією Китаю було внесено пропозицію про те, щоб включити у сферу регулювання правил чартерні перевезення, вказуючи при цьому на те, що це буде сприяти

більшій уніфікації права в галузі морського перевезення вантажів. Однак, як стає очевидно, остаточна редакція п. 1 ст. 6 Роттердамських правил виключає перевезення за чартером зі сфери свого регулювання [96].

Супротивники міжнародної уніфікації сфери чартерних перевезень за допомогою конвенцій зазначають, що така уніфікація навряд чи потрібна з огляду на те, що існуюча система фрахтування суден з використанням стандартних проформ чартерів у цілому задовольняє потреби міжнародної торгівлі. Проформи чартеру дають сторонам можливість вносити в них необхідні зміни і доповнення, домовлятись про окремі умови, що дозволяє привести чартер у відповідність із зовнішньоекономічною угодою. Прийняття єдиного обов'язкового міжнародного акта є недоцільним, оскільки призведе до обмеження свободи сторін. Навпаки, зацікавлені міжнародні організації повинні зосередитись на удосконаленні існуючих проформ чартерів, а саме: усуненні застарілих, неясних і неточних пунктів проформ і на підготовці узгоджених визначень основних термінів, які використовуються в чартерах [182].

Є.Д. Стрельцова, справедливо захищаючи легітимність результатів «приватної» правотворчості, зазначає, що часто документи, які є результатом приватноправової уніфікації, піддаються критиці з огляду на те, що вони нібито не відображають концепцію публічного порядку або не захищають інтереси слабкої сторони контракту. Однак погоджуємось з твердженнями дослідниці, що така критика у більшості випадків є безпідставною, враховуючи, що зазвичай стандартні форми контрактів взагалі та їхні окремі положення зокрема є результатом погодженої роботи всіх зацікавлених учасників. Звісно, не можна повністю застрахуватись від випадків, коли сторона контракту використовує його умови з метою перерозподілу контрактних ризиків на свою користь. Проте в будь-якому разі стандартні форми контрактів та їхні окремі умови не є однобічними та примусовими, навпаки, вони розробляються з урахуванням інтересів усіх учасників комерційної діяльності [183, с. 101].

Розгляд питання «приватної» правотворчості є пов'язаним з достатньо розповсюдженою в даний час концепцією так званого «м'якого права» [44].

Ю.С. Безбродов підтримує використання саме такого поняття, зазначаючи, що воно приписує певного роду акти до правових (вони приймаються відповідно до статутів – міжнародних договорів, для досягнення цілей і вирішення завдань, визначених в них, тобто в рамках правової сфери), але в той же час відділяє їх від «чисто» нормативно-правових, так як такі акти не містять обов'язкових правил поведінки (тобто норм права), забезпечених властивими нормам міжнародного права засобами. Крім того, такі акти не є правозастосовними, тому що не містять правила, що стосуються конкретного випадку, а розраховані на неодноразове застосування [21, с. 162].

«М’яке право» – це рекомендації, що містяться в модельних кодексах, типові закони та угоди, в той час як «жорстке право» – норми, що закріплені в міжнародних договорах [21, с. 103].

Виділяють причини появи «м'яких» норм. У першу чергу, це новизна регульованих питань, коли рекомендаційний рівень доцільніше обов'язкового, оскільки міжнародному праву ще не відомі важелі регулювання подібних відносин. Другою причиною зазначають те, що на вибір рекомендаційної форми вплинула неузгодженість інтересів різних держав. Дійсно, «м'яким» правовим моделям легше «відбитися» в національних правових системах, тим самим вони виявляються більш життєздатними, ніж норми обов'язкові. Нарешті такі «м’які» норми допускають можливість суб'єктивного підходу держав до регульованих відносин. Модельні норми, будучи «м'якими» за своєю природою, можуть досить серйозно модифікуватися, що привабливо для держав не тільки з різними інтересами, а й різними правовими культурами [21, с. 109].

Вважаємо за доцільне за аналогією виділити причини переваг чартерних проформ як однієї із форм «м’якого права». Так, першою причиною можна назвати фактор того, що проформи, маючи більш рекомендаційний, ніж обов’язковий характер, швидко пристосовуються до поточних умов та вимог міжнародного комерційного обороту. Крім того, фактор протилежних інтересів сторін чартерного перевезення та прагнення кожного «перетягнути ковдру» на себе значно ускладнює процес вироблення єдиного регулятора відносин у цій

сфері у вигляді міжнародного договору. Можливість зацікавлених учасників перевезення щоразу самостійно обирати умови проформ є другою причиною розповсюдженості їхнього застосування. Нарешті опція сторін суб'єктивно підходити до кожної чартерної проформи, модифікувати її шляхом внесення до неї доповнень та змін, є третьою важливою причиною обговорюваного явища. Проформи характеризуються гнучкістю і здатністю пристосовуватися як до своєрідності регульованих відносин, так і до інтересів суб'єктів, які вступають у ці відносини.

Беручи до уваги той факт, що типові проформи виступають у ролі свого роду регулятора відносин між учасниками чартерних морських перевезень, а також їхню популярність в окресленій сфері, очевидним є те, що вони є досить успішним інструментом неконвенційної уніфікації.

У світлі розгляду інструментів регулювання міжнародних приватноправових відносин взагалі та відносин у сфері міжнародних морських вантажних перевезень зокрема необхідно також зазначити, що поряд з засобами приватноправової уніфікації, міжнародними договорами та національним законодавством джерелами правового регулювання відносин у зазначеній сфері зазвичай розглядаються правовий звичай та судовий прецедент.

Судовий прецедент є одним із джерел міжнародного приватного права для країн англосаксонської системи права і являє собою норму, що створена судом у результаті розгляду конкретної правової ситуації (казусу) і застосовується при вирішенні подібних судових справ. У країнах континентальної правової системи судовий прецедент офіційно не визнається джерелом права. Проте останнім часом законодавство деяких європейських країн все більше уваги приділяє прецеденту, надаючи йому в окремих випадках правотворюючого значення [120, с. 343-345].

Під правовим звичаєм розуміють правило поведінки, що склалося на практиці, за яким компетентними державними органами визнається юридично обов'язковий характер. Очевидно, звичаї поступаються місцем внутрішньодержавному законодавству і міжнародним договорам за рівнем

значимості, проте в цілому ряді випадків саме вони є незамінними в якості джерел правового регулювання [93].

Найбільше поширення правовий звичай отримав у міжнародному приватному морському праві. О.М. Садиков зазначав, що це пояснюється історичними умовами розвитку морського судноплавства, а також наявністю в цій галузі специфічних за своєю природою інститутів (насамперед, виконання вантажно-розвантажувальних операцій), для яких загальне нормативне регулювання є малозастосовним [173, с. 198].

Зазвичай міжнародні звичаї носять неписаний характер. Однак часто міжнародні звичаї піддаються неофіційній кодифікації.

У міжнародному приватному праві прийнято розрізняти міжнародні та національні звичаї. До національних звичаїв у торговому мореплаванні відносяться в основному звичаї морських портів, де відбивається специфіка ведення вантажно-розвантажувальних операцій в даному порті тощо [93].

Враховуючи, що в міжнародному торговельному мореплавстві приймають участь суб'єкти різних національностей в різноманітних країнах та портах, в деяких договорах морського перевезення містяться посилання на звичаї відповідних портів, які мають свою специфіку, географічне розташування, можливості, прохідність, кліматичні особливості та ін.

На практиці звичаї отримують реальної сили, коли законом, що застосовується, або договором не передбачено порядку регулювання певного питання. Отже, звичаї регулюють і доповнюють спосіб виконання договору морського перевезення, не змінюючи його суті [182].

До міжнародних належать зводи звичаїв, що видаються міжнародними організаціями. До числа таких неофіційних кодифікацій зазвичай відносять, зокрема, Міжнародні правила з уніфікованого тлумачення торгових термінів (ІНКОТЕРМС) в редакції 2010 року [249].

С.В. Бахін зауважує, що віднесення ІНКОТЕРМС до кодифікації міжнародних звичаїв не зовсім вірно відображає їхню сутність [20]. Якщо спочатку вони дійсно закріплювали звичаї, що склались, з часом, враховуючи

факт, що для вкорінення звичаїв, що формуються, необхідний значний період, у них почали викладати правила, які випереджали відповідні звичаї, що склались на практиці. Таким чином, в останні роки Міжнародна торгова палата не тільки коригує правила, сформовані на практиці, а й, керуючись логікою, якій підпорядкована структура ІНКОТЕРМС, включає в нього нові, які, на її погляд, необхідні для забезпечення міжнародного обороту [19, с. 263–264].

І.С. Зикін з цього приводу зазначає, що простежується прагнення Міжнародної торгової палати не обмежуватися пасивним слідуванням за сформованими звичайними правилами, а впливати на них з метою удосконалення, пристосування до мінливих умов [62, с. 235].

Таким чином, можна зауважити, що міжнародні організації, які займаються уніфікацією міжнародних звичаїв, розповсюджують свою діяльність вже не тільки на кодифікацію правил, що склались, а і на їх удосконалення, адаптацію до умов комерційного обороту, впровадження їх в життя, тлумачення їх умов тощо.

Так, наприклад, Міжнародний морський комітет (далі – ММК), який починав свою діяльність із уніфікації шляхом прийняття морських конвенцій, в останній час залучений і до розробки морських кодексів і правил та звичаїв комерційного обороту. В 1990 році ММК прийняв Єдині правила про морські накладні (Uniform Rules for Sea Waybills). Крім цього, разом з ЮНСІТРАЛ ММК працював над стандартами для електронного документообігу (EDI), що включає «електронний коносамент» [292].

У цьому зв’язку доцільним вбачається зупинитись на ролі міжнародних організацій в уніфікації норм в сфері МПрМП. Коріння зусиль щодо уніфікації у сфері торговельного мореплавства сягають ще Середньовіччя, коли були зроблені спроби «універсальної» кодифікації єдиних принципів, що містилися у різних морських кодексах. Ці прагнення були підтримані юристами, що спеціалізувались у галузі морського права, на початку XIX ст., коли, серед іншого, було загальновизнано, що суди з морського права мали компетенцію судів міжнародного права. У другій половині XIX ст., коли в національних

законодавствах багатьох країн світу з'явилися колізійні норми, прагнення до єдності в галузі морського права отримало додаткового імпульсу [292].

В цей період з метою забезпечення єдиного врегулювання усіх правовідносин, які стосуються морської сфери, створюється декілька асоціацій: в 1857 році в Лондоні – Національна асоціація соціальних наук, яка в 1864 році склала перші кодифіковані норми щодо загальної аварії; в 1873 році виникла Асоціація для реформування та кодифікації права народів, колиска Асоціації міжнародного права, що спряла прийняттю Йорк-Антверпенських правил 1890 року; трохи пізніше був створений Інститут міжнародного права в Генті, який посприяв прийняттю Віденських міжнародних конвенцій [256, с. 6].

На початку 1880-х років планувалося проведення дипломатичної конференції для здійснення запропонованої кодифікації, і така конференція була організована і проведена урядом Бельгії в Антверпені в 1885 році. Проте ані Конференції 1885 року, ані другій дипломатичній конференції, що проходила в Брюсселі в 1888 році, не вдалося виконати поставлені амбітні завдання [292].

Саме в той період був створений Міжнародний морський комітет – міжнародна неурядова неприбуткова організація, заснована в Антверпені в 1897 році, мета якої полягає у сприянні здійсненню усіма належними засобами і заходами уніфікації морського права у всіх його аспектах. Для цього вона повинна сприяти створенню національних асоціацій морського права і співпрацювати з іншими міжнародними організаціями [233, ст. 1].

Очевидно, що ММК офіційно був організований як пряме продовження двох невдалих дипломатичних конференцій. Після конференції 1888 р. Асоціація міжнародного права (далі – АМП) втратила зацікавленість щодо продовження роботи над «великою» уніфікацією морського права, і в кінцевому рахунку між АМП та тими, хто був зацікавлений в продовженні робіт з уніфікації, було погоджено, що для досягнення цієї мети має бути сформована спеціальна організація [292].

Про угоду з АМП було оголошено в циркулярному листі Міжнародного морського комітету від 2 липня 1896 року. Таким чином, цікавим є те, що ММК

вже існував і функціонував, хоч і обмежено, протягом деякого періоду до дати його офіційного створення в 1897 році [292].

В серпні 1896 року був підписаний другий циркулярний лист, яким пропонувалося сформувати «Бельгійську асоціацію з уніфікації морського права». На першому засіданні асоціації в Антверпені 22 листопада 1896 року Огюст Бернар був обраний президентом, Шарль Лежан – віце-президентом, а Луї Франк – генеральним секретарем. Не є випадковим збігом обставин і те, що ці ж особи були обрані на точно такі ж позиції в ММК, отже цей факт, в сукупності з заявами, зробленими у виступі на першому засіданні Асоціації Лежаном, є свідченням того, що рушійні сили були ідентичними у формуванні як ММК, так і Бельгійської Асоціації [292].

Бельгійський рух був швидко підхоплений в інших країнах. Засновники Міжнародного морського комітету, а також представники інших країн (серед яких Данія, Франція, Німеччина, Італія, Нідерланди, Норвегія і Великобританія), які проводили активну роботу з організації національних асоціацій з морського права, зібралися в Брюсселі в червні в 1897 року для того, щоб офіційно заснувати ММК як головну міжнародну організацію, що буде продовжувати спроби уніфікувати світове морське право, а також прийняти конституцію ММК. Ця перша міжнародна конференція ММК безпосередньо призвела до утворення кількох нових національних асоціацій-членів. І хоча Бельгійська асоціація відзначила своє сторіччя в 1996 році, а ММК не скликав свою сторічну конференцію до 1997 року, зараз зрозуміло, що Комітет фактично (неофіційно) вже існував, нехай і протягом короткого періоду часу тоді, коли його складові національні асоціації-члени тільки засновувались [292].

На Антверпенській конференції 1897 року ММК прийняв дуже коротку і дещо розпливчасту конституцію, яка діяла, доки на Лондонській конференції два роки по тому не була прийнята нова довша і значно складніша конституція.

Комітет зустрічався періодично на міжнародних конференціях, які об’єднували разом представників асоціацій, обговорювали та оцінювали підготовчу роботу, що проводилась асоціаціями-членами або спеціальними

субкомітетами, а також, за необхідності, оцінювали за допомогою більшості голосів асоціацій, які були представлені, проекти угод, що стосувалися галузі морського права. Роботи проводилися дуже розсудливо та виважено; для того, щоб в результаті отримати проект міжнародної конвенції, національні асоціації-члени, міжнародні субкомітети та самі міжнародні конференції мали зібрати, порівняти, відібрати та виключити масу елементів порівняльного права, щоб нарешті дійти до «спільного знаменника» та створити єдину норму-регулятор відносин у сфері торговельного мореплавства [256, с. 15].

Та всі ці зусилля могли зійти нанівець, якщо вищезазначені тексти не отримали б сили закону. Розуміючи це, засновники Міжнародного морського комітету шукали шляхи створення міжурядової організації, яка, як передбачалося, діяла б на постійній основі, отримувала би проекти конвенцій та приймала б їх до обговорення, з метою подальшого створення міжнародних конвенцій з заданої теми. Незважаючи на те, що така задумка здавалася зухвалою, уряд Бельгії погодився приймати проекти документів ММК, щоб скликати уряди для дипломатичних конференцій і бути депозитарієм засобів для ратифікації конвенцій [256, с. 15–16].

Вже згадувані невдалі дипломатичні конференції 1880-х років також заклали основу для партнерства між урядом Бельгії та ММК, що привело до знаменитої серії «Брюссельських дипломатичних конференцій з морського права». Ці конференції розглядали і в кінцевому рахунку приймали конвенції і протоколи, підготовлені ММК протягом восьми десятиліть до появи Юридичного комітету Міжнародної морської організації і проводилися в період з лютого 1905 року по грудень 1979 року [292].

З точки зору міжнародного права кожну таку сесію Дипломатичної конференції можна назвати окремою міжнародною конференцією: вона мала свій склад учасників, сама створювала свої органи, не була пов’язана рішеннями попередньої сесії, тобто була цілком самостійною та автономною, а не просто черговим етапом роботи постійно діючої міжнародної організації [65, с. 41].

У 1997 році у зв’язку з наданням Міжнародному морському комітету Організацією Об'єднаних Націй консультативного статусу, постало питання, що стосувалося юридичного статусу ММК. Хоча ММК визнавався бельгійським урядом і навіть мав неоподатковуваний статус, він по суті не мав статусу юридичної особи. Тому в 2001 році статтю 2 Конституції були внесені відповідні зміни, а 9 листопада 2003 року король Бельгії Королівським указом проголосив Комітет «міжнародною неприбутковою асоціацією» [292].

Сьогодні ММК має Виконавчу раду, що складається із службовців і радників з усього світу. В цілому ММК складається з близько 11000 людей у всьому світі, пов’язаних у тій чи іншій формі з морським правом. Серед них, зокрема, юристи, комерсанти у судноплавній галузі та вантажній промисловості, страховики і брокери, банкіри та інші [242].

Необхідно зауважити, що з утворенням юридичного комітету Міжнародної морської організації (далі також – ІМО) в 1968 році роль організації дипломатичних конференцій в галузі морського права перейшла від уряду Бельгії до ІМО. Це ні в якому разі не зводить підготовчу роль ММК нанівець, оскільки міжнародні субкомітети і наступні конференції Комітету проводили початкову підготовку майже всіх конвенцій, що розглядались Юридичним комітетом ІМО, за винятком тільки кількох, які належали до сфери міжнародного публічного права або не мали успіху. Комітет продовжував складати проекти конвенцій для розгляду та прийняття спільно ІМО і Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (далі – ЮНКТАД).

Досліджуючи витоки співпраці ММК з ІМО, необхідно зауважити, що їхня взаємодія почалась відразу ж після катастрофи танкера «Торрі Каньйон» на південному заході Англії 18 березня 1967 року. Британський уряд тоді звернувся з проханням до Міжурядової морської консультативної організації (далі – ММКО), як тоді називалась ІМО, з проханням розглянути проблеми, що виникли внаслідок цього інциденту. ММК, у свою чергу, створив Міжнародний комітет з вивчення проблеми відповідальності, яка виникла внаслідок аварії, і почав співпрацювати з ММКО. Водночас ММКО був створений Юридичний комітет,

який погодився на співробітництво з ММК. Кооперація між ММКО та ММК з цього питання була безперервною до прийняття Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC) 29 листопада 1969 року [242].

Ця співпраця продовжувалась і протягом підготовки ММК проекту Конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу, яка була прийнята в Афінах 13 грудня 1974 року, і проекту Конвенції про обмеження відповідальності по морських вимогах (LLMC), яка була прийнята в Лондоні 19 листопада 1976 року [242].

Ще однією міжнародною конвенцією, яка була розроблена в результаті співпраці ММК з ІМО на основі проекту Комітету, була Конвенція про рятування 1989 року. Рішення переглянути попередню Конвенцію про рятування 1910 року було викликано аварією танкера «Амоко Кадіс» на узбережжі Франції в березні 1978 року, яка призвела до величезних за масштабами негативних наслідків для екології. Під час цієї катастрофи капітани рятуючого та того, що потребує допомоги, суден довгий час не могли домовитись про розмір винагороди за рятування, тим самим втрачаючи цінний час, а існуючі норми з рятування не дозволяли винагороджувати рятувальників, що не змогли врятувати судна, які перевозили нафту або газ, але їм вдавалось запобігти значним нафтовим розливам чи іншим способом запобігти нанесенню шкоди навколишньому середовищу. Отже, ММК запропонував підготувати проект нової Конвенції про рятування, якою вводив поняття спеціальної компенсації, що застосовувалась у вищезгаданих випадках та дозволяла рятувальнику принаймні відновити свої фактичні витрати у відношенні зусиль по захисту навколишнього середовища. Цей проект був підготовлений під головуванням професора Ерлінга Сельвіга і був представлений на конференції ММК, яка відбулася в Монреалі в травні 1981 року. Переглянутий проект конвенції, затверджений Конференцією, був представлений на розгляд ІМО. Після розгляду та затвердження проекту з деякими поправками Юридичного комітету ІМО, спостерігачів ММК, які відвідують всі сесії Юридичного комітету, остаточний проект був представлений на Дипломатичній

конференції, що відбулася в Лондоні в квітні 1989 року, і Конвенція була схвалена і набула чинності 14 липня 1996 року [242].

ММК також складено проекти Конвенцій для розгляду спільно ІМО і Конференцією ООН з торгівлі та розвитку, у тому числі Міжнародної конвенції 1993 року про морські застави та іпотеки і Міжнародної конвенції 1999 року стосовно арешту морських суден. На додаток до своєї подальшої роботи по морських конвенціях ММК бере участь у формуванні та підтримці морських кодексів, а також різних правил та звичаїв комерційного обігу. Як доказ цього, у 1990 році ММК прийняв Єдині правила про морські накладні (Uniform Rules for Sea Waybills) і більшу частину часу свого існування був зберігачем Йорк-Антверпенських правил щодо загальної аварії. Комітет співпрацював також з Комісією Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (далі – ЮНСІТРАЛ) над стандартами для електронного документообігу (EDI), що включає «електронний коносамент» [292].

На початку 1990-х років ММК розпочав роботу над вивченням питання щодо суцільної реформи міжнародного морського транспортного права. Абсолютно незалежно, кількома роками пізніше, ЮНСІТРАЛ приступила до аналогічної програми. Отже, ММК і ЮНСІТРАЛ домовилися про спільну роботу над проектом, і по закінченні 10 років це привело до прийняття Конвенції ООН про договори повного або часткового міжнародного перевезення вантажів морем у 2008 році, яка відома як Роттердамські правила.

Слід зазначити, що ММК співпрацював з Міжнародним фондом для компенсації шкоди від забруднень нафтою (IOPC Fund), маючи статус спостерігача та будучи представленим на більшості засідань різних органів Фонду та беручи активну участь у їх роботі, зокрема в контексті підготовки до перегляду CLC 1969 року і інших конвенцій Фонду [242].

Не можна не помітити, що діяльність ММК протягом всього його існування виходила за вузькі рамки реформування окремих положень приватного права, які були встановлені ним на початку діяльності. ММК тим самим слідує за еволюцією права, яка, на думку Альберта Лілара та Карло ван де Боша, є

незворотною, оскільки стираються межі між класичними категоріями права, таким чином, створюючи змішування публічного та приватного права. Свідченням цього є прийняття ММК у співпраці з іншими організаціями таких конвенцій, як Конвенція про уніфікацію деяких правил про імунітет державних суден 1926 року, Конвенція про уніфікацію деяких правил про морські привілеї та морську заставу 1926 року, Конвенція про уніфікацію деяких правил про цивільну юрисдикцію у справах про зіткнення суден 1952 року, Конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року та інші [256, с. 18].

Враховуючи все більше залучення Комітету до питань публічного права, а також зростаючий зв'язок між приватним та публічним правом, Конституція 1992 року поширила сферу дії ММК на «морське право у всіх його аспектах» [233].

ММК був однією з перших неурядових організацій, якій було надано консультативний статус в ІМО, завдяки чому його спостерігачі присутні на практично всіх засіданнях Юридичного комітету ІМО [242]. Для спрощення роботи ММК з допоміжними органами Організації Об'єднаних Націй, такими як ЮНКТАД, ЮНСІТРАЛ та Управлінням з морського права, ММК в 1997 році був наданий консультативний статус при ООН [65].

Деякі фахівці стверджують, що значення ММК впало порівняно з тим, яке він мав раніше, обґрунтовуючи це тим, що сфера морської світової торгівлі вже не захоплює суспільну увагу і не має поваги попередніх поколінь. Причину того, що галузь потерпає від нестачі уваги широкої громадськості, вони знаходять в нехтуванні завданням культивації, освіти і залучення значної кількості молодого покоління економістів, бізнесменів і вчених, а також національних і міжнародних політичних діячів до справ, якими займається ММК. Вони зазначають, що продовження цієї недбалості заважатиме досягненню мети міжнародної єдності в області морського права, галузевих практик і торгових звичаїв [292].

Враховуючи історичні свідчення, що в морському правовому полі серед усіх міжнародних міжурядових організацій ММК мав найбільший успіх у прийнятті міжнародних конвенцій та приведенні їх у силу, в даний час здається доцільним обдумати необхідність змін щодо методів роботи Комітету. Фахівці зазначають,

що головним завданням ММК вже не може бути формулювання міжнародних конвенцій: традиційний процес переговорів, доопрацювання, прийняття та ратифікації конвенцій є занадто тривалим і трудомістким, отже рішення надходять надто пізно, щоб бути ефективним механізмом вирішення актуальних проблем. У зв'язку з цим ІМО та деякі інші міжнародні міжурядові організації почали використовувати методи практично «миттєвої поправки» технічних вимог у міжнародних конвенціях, але цей метод не підходить для внесення поправок в основні положення конвенцій з морського права. У той час як традиційні роботи над конвенціями мають залишатись важливою частиною майбутньої діяльності ММК, особливо в тих областях, де змішуються публічне та приватне право, іншим пластом роботи Комітету має стати розвиток і зміна звичаєвого права, яке бере початок в узгоджених стандартизованих практиках галузі, що досі залишаються основою міжнародного морського права в його щоденному застосуванні. У міру того, як ММК буде брати участь у подальшій розробці стандартизованих практик, він буде досягати мети міжнародної єдності у сфері міжнародного морського приватного права [292].

Ще однією областю роботи ММК, що сприятиме досягненню міжнародної єдності, може бути розробка типових національних законів, які часом є більш ефективними рішеннями деяких проблем, ніж будь-які міжнародні конвенції або стандартизовані підходи практики. Другим напрямком роботи є сфера освіти, що має включати в себе заходи щодо підвищення обізнаності як на регіональному рівні, наприклад під егідою ЕСКАТО (Економічної та соціальної комісії для Азії і Тихого океану), так і для окремих країн, що розвиваються. Не менш важливою частиною просвітницької роботи є подальше проведення міжнародних конференцій ММК, семінарів і колоквіумів в урядових органах і в засобах масової інформації [292].

Отже, головним завданням для Комітету в XXI ст. є продовження своєї роботи та підвищення її видимої корисності в сучасному світі.

ММК є свого роду «зберігачем» Йорк-Антверпенських правил про загальну аварію [67], які були востаннє переглянуті в Нью-Йорку в 2016 році. Вперше ці

Правила були розроблені, за версією різних спеціалістів, приблизно у VIII ст. до нашої ери [183]. Будучи зведенням загальноприйнятих у міжнародному торговому мореплавстві правил, вони регулюють розподіл між судновласником і вантажовласником збитків, яких ті зазнали внаслідок загальної аварії, пропорційно до вартості судна, вантажу і фрахту. Правила неодноразово переглядались за час свого існування, причому процес розробки нової редакції правил, зміни певних їх положень відбувається за участі всіх зацікавлених у процесі осіб, з урахуванням їх інтересів та пропозицій в умовах нерідко гострих дискусій.

О.Л. Маковський, кажучи про Йорк-Антверпенські правила, зазначав, що звичаєм їх робить «загальність та тривалість їх застосування». Міжнародні звичаї характеризуються високим ступенем абстрагування від конкретних обставин певних правовідносин, вони є загальними правилами поведінки, завдяки чому їх і можна закріпити як норми права [65, с. 32].

Існує також інший шлях застосування міжнародних звичаїв, ніж санкціонування їх національним законодавством і перетворення їх у такий спосіб на норми права у сфері дії відповідного законодавства. Сторони, ґрунтуючись на принципі «автономії волі», можуть самі обрати право, що врегулює їхні відносини. Зазвичай такий метод є ефективнішим, з огляду на те, що на практиці умови про розподіл загальної аварії згідно з Йорк-Антверпенськими правилами включаються майже в усі чартери та коносаменти, що використовуються у міжнародних перевезеннях [65, с. 33].

Однак, як влучно зазначає О.Л. Маковський, застосування міжнародних звичаїв, які об’єднано в певний міжнародний договір, забезпечує більшу одноманітність правового режиму для всіх відносин, до яких ці звичайні норми будуть застосовуватись [65, с. 33–34].

Важливою є також уніфікація спеціальної, насамперед технічної та професійної, термінології. Прикладом подібної уніфікації є розроблені Балтійською і міжнародною морською радою (БІМКО), ММК, Федерацією національних асоціацій суднових брокерів і агентів (ФОНАСБА) і Генеральною

радою британського судноплавства і видані в 1980 році Визначення термінів, що використовуються в чартерах, які стосуються сталії [19, с. 67].

Існує думка, що використання типових законів або добровільних принципів [23], галузевих положень або керівних принципів може бути значно ефективнішим за міжнародні договори для досягнення міжнародної єдності в довгостроковій перспективі [260, с. 381].

В цьому сенсі треба зауважити, що міжнародно-правова уніфікація, що здійснюється за допомогою міжнародного договору, поступається приватноправовій. Мається на увазі, що укладення міжнародного договору часто є складним та довгим процесом, а також має інші об'єктивні перешкоди, проте, якщо порівнювати кінцеві результати у вигляді міжнародного договору або прийнятого з цього питання акта міжнародної організації, наприклад, стандартної форми контракту, юридично обов'язковий для сторін договір буде більш ефективно, чітко та зрозуміло регулювати певні відносини.

Таким чином, при міжнародно-договірній уніфікації зацікавлені сторони отримують, як правило, юридично обов'язковий гарантований результат. Внаслідок же приватноправової уніфікації створюються акти, договори, проформи тощо, які є більш універсальними за рахунок того, що можуть застосовуватись учасниками правовідносин на їхній розсуд та за їхнім вибором.

Отже, з огляду на викладене в даномі підрозділі дослідження, особливістю уніфікації відносин щодо міжнародних морських перевезень, які виконуються за договором рейсового чартеру, є її приватноправовий характер та відповідно відсутність чинних міжнародних договорів у цій сфері. Чартерні перевезення вантажів регулюються значною мірою за допомогою типових проформ, які, з огляду на їх розповсюдженість та широке застосування, є свідченням досягнення достатньо успішної приватноправової уніфікації у своїй сфері.

В ході дослідження питання недоговірної уніфікації норм про міжнародні морські перевезення вантажів виділено причини переваг чартерних проформ в окресленій сфері, серед яких: рекомендаційний характер проформ, що дозволяє їм швидко пристосовуватися до поточних умов та вимог міжнародного комерційного

обороту; можливість зацікавлених учасників перевезення щоразу самостійно обирати умови проформ; гнучкість проформ, тобто опція сторін суб'єктивно підходити до кожної чартерної проформи, модифікувати її шляхом внесення до неї доповнень та змін.

Проаналізувавши особливості приватноправової уніфікації у сфері морських вантажних перевезень, можна дійти висновку, що, незважаючи на окремі її переваги порівняно з уніфікацією за допомогою міжнародних договорів, не можна, приймаючи до уваги певну недосконалість актів приватноправової уніфікації, нівелювати роль міжнародно-договірної уніфікації в цій сфері [151].

Також безсумнівним є те, що Міжнародний морський комітет був створений в часи, коли світова економіка потребувала уніфікації норм у сфері торговельного мореплавства, і довгий період він залишався практично єдиною організацією, що займалась розробкою міжнародних конвенцій з міжнародного морського приватного права. Незважаючи на те, що після створення Юридичного комітету ІМО ММК передав частину своїх функцій та повноважень ІМО, він все одно залишається впливовою організацією та проводить постійну плідну роботу з продовження уніфікації норм у сфері морського права. Проте, беручи до уваги загальну світову тенденцію міжнародної співпраці, політика ММК поступово переглядається для того, щоб займатися вже не тільки і не стільки створенням нових конвенцій, а до того ж встановлювати єдність норм у більш широкому смислі, працюючи над звичаєвим правом та приймаючи типові закони для різних країн.

Аспекти дослідження та висновки, викладені в цьому підрозділі дисертаційної роботи, висвітлені також у публікаціях автора [139; 149; 151].

РОЗДІЛ 3. МІЖНАРОДНО-ДОГОВІРНА УНІФІКАЦІЯ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

3.1. Гаазькі правила та Гаазькі правила з Протоколом 1968 року (Гаазько-Вісбійські правила) як перший досвід міжнародно-правової регламентації правил про договір перевезення вантажу морем

Вкрай важливим аспектом міжнародних перевезень вантажів є регулювання питання розподілення відповідальності, яке, як зазначалось, на даний момент встановлюється декількома чинними конвенціями, серед яких: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року (Гаазькі правила), так звані Гаазько-Вісбійські правила 1968 року з Протоколом 1979 р., Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила), а також Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року (Роттердамські правила), яка на даний момент не набрала законної сили.

Кожна з цих конвенцій приймалася для встановлення єдності правового регулювання в зазначеній сфері, причому на її прийняття чинили вплив як економічні, так і політико-суспільні чинники.

Так в кінці XIX ст. розбіжності в регулюванні відповідальності морських перевізників за договорами фрахтування, засвідченими коносаментами, стали особливо гострими та привернули значну увагу і викликали занепокоєння у всіх учасників таких перевезень. Вже протягом довгого періоду часу положення коносаментів, що звільняли судновласника від відповідальності за його недбалість або недбалість його працівників у разі пошкодження вантажу, були предметом жвавого конфлікту. У країнах, де домінували інтереси вантажовласників (зокрема, в США), положення про недбалість визнавались недійсними; в інших країнах, де переважали інтереси перевізників (наприклад, в Англії і Франції), такі положення були широко розповсюджені під прикриттям майже необмеженої свободи укладення контрактів [294, с. 609–610].

Отже, економіка і суспільство того часу гостро потребували єдності в регулюванні перевезень вантажів морем, зокрема уніфікації в галузі розподілення

відповідальності між судновласниками та вантажовласниками при перевезеннях вантажів з використанням коносаментів.

До кінця XIX ст. світ був розділений на країни-перевізники (зокрема, Англія, Франція) та країни-вантажовідправники (серед яких США), а національна політика часто переносилася в міжнародну сферу шляхом прийняття суперечливих норм, що забезпечували застосування національних стандартів до коносаментів, які включали в себе міжнародні контакти. В країнах, де переважала доктрина свободи укладення договорів (зокрема, у Франції та Великобританії), сторони були вільні у виборі застосовуваного права; там, де перевізники були обмежені в праві звільнятися від відповідальності за недбалість (як в США), суд оголошував право, застосовне до всіх контрактів, що укладені або виконуються в рамках юрисдикції суду [294, с. 609–610].

Таким чином, враховуючи різноманітність національних законів, одне положення, включене до коносамента, яким було оформлене закордонне перевезення, могло бути дійсним в одній країні і недійсним в іншій, а також вирішення питання про відповідальність перевізника могло змінюватися в залежності від того, у суді якої країни розглядалася справа. У результаті була створена складна ситуація: безпека у міжнародних угодах була зведена до мінімуму, обертаність коносаментів була під загрозою, а світова торгівля була серйозно ускладнена [294, с. 609–610].

США, попередньо досягнувши компромісу між конфліктуючими інтересами перевізників і вантажовідправників у своєму внутрішньому законодавстві (Законом Хартера 1893 р.), взяли на себе ініціативу, закликаючи до єдиного міжнародного регулювання відповідальності перевізників. За США прослідували інші дві країни-вантажовласники, прийнявши аналогічні закони: Австралія в 1904 році та Канада в 1910 році [65, с. 147].

Одночасно з прийняттям норм у національних законодавствах окремих країн відбувалося створення єдиних правил і на міжнародному рівні. В 1920 році під тиском з боку колоній Англія погодилася на уніфікацію норм, які регулювали зазначені відносини, та вирішила взяти за основу Канадський закон 1910 року.

З 30 серпня по 3 вересня 1921 року на конференції в Гаазі Асоціацією міжнародного права були прийняті Гаазькі правила, «модель коносамента», які сторони мали приймати добровільно. Проте ці правила не мали значного успіху, оскільки вони не задовольняли ані вантажовласників, ані судновласників [65, с. 147-148]. Прийнятного для всіх компромісу було досягнуто в результаті численних обговорень 25 серпня 1924 року в Брюсселі, коли було прийнято Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів [250], більш відому як Гаазькі правила.

Конвенція 1924 року не була задумана як всеосяжний і самодостатній засіб регулювання перевезення вантажів морем. Вона спрямована на регулювання певних єдиних правил, що стосуються коносаментів; не регулює їх обертаність та стосується тільки збитків, що виникають у період між завантаженням на борт судна і розвантаженням з борту судна щодо вантажів, крім живих тварин та вантажів, що перевозяться на палубі (пункти (b), (c), (e) статті 1) [295, с. 387].

Якщо окремою угодою не обумовлено більшу суму, максимальна відповідальність судна або перевізника за втрату або пошкодження вантажів не буде перевищувати 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, якщо характер і вартість таких вантажів не були оголошені відправником до навантаження та внесені до коносаменту [250, ст. 4, п. 5].

Ця Конвенція являє собою компроміс між морськими інтересами судновласників та вантажовласників, а також на більш абстрактному доктринальному рівні закріплює автономію волі сторін у міжнародній торгівлі [223, с. 60]. Необхідно зауважити, що навіть сама назва конвенції демонструє, що простір уніфікації був обмежений «деякими правилами» [223, с. 63].

Відомий дослідник А.Н. Янопулос зазначає, що Конвенція, збалансувавши різноманітну політику морських держав та інтереси вантажовідправників та перевізників, повинна була стандартизувати відповідальність перевізників на міжнародному рівні та однаково вирішувати спори в результаті можливого судового процесу в судах будь-якої з договірних держав. На жаль, оптимізм, який переважав на момент підписання Конвенції, виявився дещо ілюзорним, хоча

більшість морських держав ратифікували або приєдналися до Конвенції, а інші, формально не приєднуючись, перейняли норми, закріплені в ній, у внутрішнє законодавство. Незважаючи на цю суттєво формальну однорідність національних законодавств, залишалися проблеми, пов'язані з визначенням відповідальності перевізника та законності положення про недбалість у коносаментах. Норми, закріплені Конвенцією, були прийняті в різних країнах із змінами і текстовими варіаціями і за допомогою різноманітних законодавчих методів, що нерідко спричиняло суперечливі інтерпретації єдиних норм [295, с. 387]. Так, наприклад, поняття *"due diligence"* було перекладено та закріплено в різних країнах по-різному, що деяким чином могло змінювати те значення, яке йому надавалося при прийнятті Конвенції [223, с. 64].

Крім того, розбіжності в області застосування єдиних норм і нормах вибору застосовного права щодо коносаментів у різних країнах призводили до плутанини і невизначеності. Залежно від місця судового розгляду один і той же коносамент міг бути або не бути предметом регулювання Конвенції. Як і раніше, відповідальність перевізника могла відрізнятися в деяких випадках залежно від розсуду суду, а положення про недбалість могло бути дійсним в одній країні і недійсним в іншій всупереч букві і духу Конвенції. В той же час А.Н. Янопулос підкреслює, що незадовільний стан законодавства не серйозно обмежував фактичну єдність, оскільки всі великі судноплавні компанії включили в свої коносаменти норми Конвенції [65, с. 388].

Проте були і певні труднощі, пов'язані із застосуванням Гаазьких правил. Ці труднощі були викликані значною мірою через те, що в протоколі підписання Конвенції передбачався альтернативний порядок набуття нею чинності в договірних державах: вони могли надати Конвенції силу закону або запровадити її правила до свого національного законодавства, надавши їм форму, властиву своєму законодавству.

Отже, наприклад, Англія обмежила сферу дії конвенційних правил лише перевезеннями вантажів із своїх портів, тобто експортними перевезеннями, в той час як дія Закону США 1936 року про морське перевезення вантажів

поширюється на всі договори перевезення вантажів з портів та в порти США [230]. Згідно з японським законом про міжнародне перевезення вантажів морем 1958 року Конвенція застосовується не тільки до договорів перевезення в японські порти з іноземних і з японських портів в іноземні, але і до перевізників між іноземними портами [65, с. 162].

Враховуючи таке різноманіття встановленої в державах світу сфери дії Конвенції, справедливо поставало питання, чи будуть суди країн-учасниць застосовувати норми Конвенції.

Ще однією із складнощів, що виникли під час застосування Гаазьких правил, був факт, що обмеження відповідальності в сумі 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу в силу численних девальвацій та інфляційних явищ вже не задовольняло світову торгівлю, а саме поняття місця або одиниці вантажу неоднозначно трактувалось у законодавствах та судах різних країн.

До того ж питання щодо права працівників перевізника на захист, який надавався нормами Конвенції, також залишалося відкритим. Нарешті індустріальні західні країни, на частку яких припадало 2/3 світових лінійних перевезень, стали використовувати коносаменти значно рідше, що спричинило звуження сфери застосування імперативних норм Конвенції 1924 року [65, с. 149–150].

У зв’язку з виявленими недоліками Конвенції, вперше в історії уніфікації морського права було приділено спеціальну увагу її суперечливим аспектам шляхом доручення розгляду недоліків Конвенції спеціальному Підкомітету ММК з міжнародних конфліктів. Комітет з конфліктів визнав, що міжнародна єдність не була забезпечена навіть між державами, які підписали та ратифікували Конвенцію, не кажучи вже про держави, які не підписали її. Єдиний шлях для досягнення єдності з цього питання Комітет вбачав у збільшенні кількості держав–учасниць Конвенції. [223, с. 65–66].

На Стокгольмській конференції 1963 року ММК прийняв, з метою сприяння досягненню єдності в цій області, ряд запропонованих поправок до Гаазьких правил у формі «проекту протоколу або конвенції», який в 1968 році був

представлений на Дипломатичній конференції в Брюсселі [295, с. 388]. Зазначені поправки було одноголосно прийнято називати Правилами Вісбі на честь шведського міста, в якому вони були підписані членами ММК.

Зазначеним протоколом вносяться поправки в Конвенцію, зокрема в частині встановлення максимальної відповідальності перевізника або судна, закріплюючи норму, яка обмежує відповідальність сумою, що не перевищує еквівалент 10 000 франків за місце або одиницю або 30 франків за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище [168, ст. 2].

Статтею 2 Протоколу також закріплюється, що ні перевізник, ні судно не вправі скористатися обмеженням відповідальності, передбаченим у цьому пункті, якщо доведено, що шкода стала результатом дії або упущення перевізника, здійснених з наміром завдати шкоди або за самовпевненості і з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Статтею 5 Протоколу було встановлено, що Конвенція застосовується до міжнародних перевезень, незважаючи на національність судна, перевізника, відправника, одержувача чи іншої заінтересованої особи, а також включено у сферу дії Конвенції перевезення з порту держави–учасниці Конвенції. Крім цього, Конвенція застосовується, якщо договір, що міститься в коносаменті або посвідчений ним, передбачає, що правила цієї Конвенції або законодавства будь-якої держави, що вводить їх в дію, застосовуються до цього договору.

Положення, яке закріплює норму стосовно обов’язковості застосування положень Конвенції кожною з держав-учасниць [168, ст. 5, п. 2], покликане нейтралізувати наслідки застосування законодавств, в яких положення Конвенції застосовуються тільки при перевезенні із портів держав, що прийняли Конвенцію. Частина третя статті 5 Протоколу надає можливість державам-учасницям на свій розсуд розширити сферу застосування Конвенції.

Основним недоліком ст. 5 Протоколу, як вважають спеціалісти, є те, що в ньому не згадані правила, що стосуються порту вивантаження, а також залишається неврегульованим питання щодо застосування норм Конвенції при

перевезеннях між портами держав, що не приєдналися до Конвенції [65, с. 163]. До того ж Конвенцією залишається неврегульованим питання стосовно того, яка саме національна версія Конвенції буде застосовуватися у випадку необхідності, оскільки при наданні Конвенції законної сили в межах конкретної країни вона може трактуватись по-різному. Отже, досі існують суттєві відмінності в регулюванні порушеного питання в національних законодавствах країн-учасниць Конвенції [223, с. 73].

Статтею 6 Протоколу закріплено, що у відносинах між сторонами цього Протоколу Конвенція 1924 року і Протокол розглядаються і тлумачаться разом як один єдиний документ. Сторона цього Протоколу не зобов'язана застосовувати положення Протоколу до коносаментів, виданих у державі, яка є стороною Конвенції, але не стороною Протоколу [168, ст. 6, п. 2]. Приєднання ж до Протоколу тягне за собою приєднання до Конвенції 1924 року [168, ст. 12, п. 2].

Відповідно з положеннями, передбаченими п. 1 ст. 13, Протокол 1968 року набрав чинності 23 червня 1977 року після ратифікації його десятьма країнами (в т.ч. Англією, Францією, Данією, Великобританією, Норвегією, Сінгапуром, Швейцарією, Швецією).

У 1979 році Правила Вісбі були змінені Протоколом [169], який вступив в силу 14 лютого 1984 року (також – Протокол SDR). Зазначений Протокол не вніс суттєвих правових змін до Конвенції і не змінив порядок правового регулювання договірних відносин при міжнародних морських перевезеннях вантажів за коносаментом. У результаті його прийняття одиниця відшкодування із золотого франка була переведена в «спеціальні права запозичення» (SDR) і склала відповідно 666,67 SDR за місце або одиницю і 2 SDR за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище [169, ст. 2]. Приєднання до цього Протоколу рівносильне приєднанню до Гаазьких правил [169, ст. 7, п. 2].

Гаазько-Вісбійські правила не містять визначення договору, а лише прив’язують поняття договору перевезення до документа, що видається по ньому – коносамента. Відповідно до п. «б» ст. 1 вони застосовуються тільки до договорів

перевезення, засвідчених коносаментом або аналогічним документом, і тому вони побічно виключають чартер. Це положення призводить до певної невизначеності, оскільки згідно з п. 3 ст. 3 перевізник повинен видати коносамент на вимогу вантажовідправника, а стаття 6 наділяє перевізника свободою договору за відсутності коносаменту.

Конвенція не застосовується до чартерів, проте якщо судно надається за чартером і при цьому видаються коносаменти, вони підкоряються умовам Конвенції [250, ст. 5, п. 2].

Стосовно періоду відповідальності перевізника: на підставі не дуже чіткого визначення перевезення вантажів у п. «е» статті 1 Гаазько-Вісбійських правил, визначено, що вони застосовуються для вантажів від початку навантаження товарів на судно до завершення їхнього вивантаження з судна. Таким чином, оскільки дуже часто (а у разі лінійних перевезень завжди) перевізник приймає вантаж під свою відповідальність до його завантаження на борт і доставляє його одержувачу на складі в порту розвантаження, бувають періоди, коли товар знаходиться у розпорядженні перевізника, до яких Гаазько-Вісбійські правила не застосовуються. Це створює невизначеність, оскільки застосовні норми можуть варіюватися від порту до порту.

Всі коносаменти, які регулюються Гаазько-Вісбійськими правилами, містять певні стандартні умови, що визначають ризики, прийняті перевізником. Вони є абсолютними і не можуть бути змінені шляхом іншої угоди, а перевізник може користуватися імунітетами, якщо сторони не домовляться про інше. Загалом, положення, що звільняють перевізника від відповідальності за недбалість під час завантаження, обробки, укладання, зберігання, перевезення і розвантаження товарів, або положення, що зменшують його зобов'язання виявляти належну дбайливість щодо забезпечення морехідності судна, вважаються нікчемними, недійсними і не мають сили (пункти (1), (2), (8) статті 3).

Перевізник, однак, звільняється від відповідальності за недбалість у «судноводінні або в управлінні судном» і від абсолютної гарантії морехідності (пункти (1), (2) (а) ст. 4). Обов’язки перевізника резюмуються у фразі «розумної

дбайливості» («due diligence»), яка стосується і приведення судна в морехідний стан до та на початку рейсу, і його належного пристосування для перевезення вантажів, а також перевізник зобов’язаний піклуватися про вантаж (пункти (a), (b), (c) п.1, п. 2 ст. 3).

В Гаазьких правилах з подальшими протоколами не закріплено, що означає приведення судна в морехідний стан, проте з цього питання склалась певна судова практика.

Верховний суд Австралії в рішенні по справі Great China Metal Industries Co. Ltd. проти Malaysian International Shipping Corp. – The «Bunga Seroja» від 22 жовтня 1998 року дає таке визначення морехідності: «Морехідність повинна оцінюватися з урахуванням умов, з якими може зіткнутися судно. Стандарт придатності піднімається з поліпшенням знань про суднобудування і судноплавства. В п. 1 ст. 3 терміна «морехідність» слід надавати значення, яке він має в системі загального права; нічого в Правилах у цілому або в підготовчих матеріалах не припускає інше» [266].

В рішенні Відділу Королівської лави Комерційного суду Англії у справі Papera Traders Co. Ltd. and Others проти Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. та інших – The «Eurasian Dream» [2002] йдеться про те, що «морехідність не є абсолютним поняттям; воно є відносним стосовно природи корабля, окремого плавання і навіть певної стадії рейсу, на якій знаходиться судно, і повинна оцінюватись відповідно до стандартів та практики галузі на відповідний період часу, якнайменш до тих пір, поки ці стандарти і практики є розумними.

Складовими цього обов’язку є: (a) судно повинно бути в належному стані і відповідним чином укомплектоване і оснащене для зустрічі звичайних ризиків, які ймовірно виникнуть при виконанні ним необхідних послуг. Цей аспект обов'язку пов'язаний з наступними питаннями: (I) фізичний стан судна та його обладнання; (II) компетенція / ефективність капітана і екіпажу; (III) належним чином підготовані сховища і документація; (б) судно повинно бути придатним для перевезення вантажу в сенсі, що воно має бути в належному стані, щоб отримати вказаний вантаж» [266].

Щодо обов’язку перевізника привести судно в належний стан для перевезення вантажів (пп. «с» п. 1 ст. 3 Гаазьких правил) також є прецедент в італійському праві. Так, Апеляційний суд Венеції 1 березня 1999 року прийняв рішення по справі Plaumann & Co. GmbH проти Adriatica di Navigazione - «Egizia».

За обставинами справи Гамбурзька компанія Plaumann & Co. GmbH придбала 480 тонн цибулі, яка була завантажені в Олександрії (Єгипет) на т/х «Egizia», який належить Adriatica di Navigazione, і перевезена до Трієста (Італія). В коносаменти був внесений пункт щодо того, що партія складається з швидкопсувних товарів і судно не несе відповідальності за завдану шкоду. При розвантаженні виявилось, що товар серйозно пошкоджений і його не можна продавати для споживання людьми. Plaumann & Co. подав позов до Трибуналу Венеції проти Adriatica di Navigazione про відшкодування збитків. Позов був відхилений судом Венеції, та Plaumann & Co. звернувся до апеляційного суду Венеції, який вирішив, що:

«(1) Положення коносамента, яке звільняє перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну швидкопсувним вантажам, що знаходились в трюмах, є недійсним, так як воно суперечить пп. «с» п. 1 ст. 3 Гаазько-Вісбійських правил, яка прямо передбачає, що перевізник зобов'язаний привести трюми в належний і безпечний для прийому, перевезення і збереження вантажів стан, а також п. 8 ст. 3, яка передбачає, що будь-яке застереження про звільнення перевізника від відповідальності є недійсним» [266].

У цьому зв’язку, варто зауважити, що КТМ України закріплює, що перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан, при цьому визначено, що включено в цей обов’язок: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу [76, ст. 143].

Відповідно до Гаазько-Вісбійських правил перевізник звільняється від відповідальності при наявності 17 підстав, зокрема, у наступних випадках: а) за

втрату або пошкодження товару, що виникають внаслідок неморехідності, якщо вона не викликана порушенням перевізником його зобов'язання проявляти належну дбайливість, і б) за втрату або пошкодження вантажу, що виникають з вини капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном, а також за втрату або пошкодження вантажу через пожежі, спричинені з вини екіпажу (п. 2 ст. 4).

Перевізник звільняється від відповідальності за умови забезпечення морехідності судна за втрати та збитки, що виникли внаслідок: 1) форс-мажорних ситуацій (які до прийняття Конвенції були єдиною підставою для звільнення від відповідальності в деяких морських державах); 2) навігаційних помилок або помилок в управлінні судном персоналу; 3) дій або упущень відправника або його агентів; 4) будь-яких дій, необхідних для рятування життя та майна на морі, включаючи «розумну девіацію» та 5) інших причин, що виникли не через дії і не за вини перевізника та його агентів або службовців. Тягар доведення відсутності вини в такому випадку буде лежати на особі, яка вимагає звільнення від відповідальності [223, с. 61].

Українське законодавство, дотримуючись аналогічного підходу, у ст. 176 КТМ України закріплює перелік підстав для звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу, який є аналогічним до переліку, закріпленому в Гаазько-Вісбійських правилах. Відмінністю є те, що за змістом зазначеної статті перелік підстав є вичерпним, а 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 статті 177 КТМ України за аналогією з Гаазько-Вісбійськими правилами закріплено право перевізника посилатись на навігаційну помилку.

Відповідно до п. 1 ст. 4 Гаазько-Вісбійських правил якщо втрата або пошкодження вантажу були викликані неморехідністю, на перевізника покладається тягар доведення того, що він проявив розумну дбайливість.

З цього питання існує прецедент, а саме рішення Відділу Королівської лави Комерційного суду Англії по справі Paper Traders Co. Ltd. and Others проти

Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another - The «Eurasian Dream» (2002), згідно з яким, зокрема, «якщо вантажовласники стверджують, що пожежа, яка знищила або пошкодила вантаж, була обумовлена неморехідністю судна, тягар доведення того, що судно було неморехідним до і на початку рейсу і що втрата або пошкодження були викликані цією неморехідністю, лежить на них. Якщо вантажовласники звільняються від зазначеного тягаря доведення, він переходить на перевізника, який має довести, що він і ті, за кого він відповідає, здійснювали належну дбайливість, щоб забезпечити морехідність судна у відповідних питаннях. Якщо перевізнику не вдається зробити це, він не має права посилатись на виключення, передбачені п. 2 ст. 4, в тому числі на випадок пожежі. Пожежа є викликаною неморехідністю судна, якщо вона б не почалась, якби капітан і екіпаж були належним чином проінструктовані і навчені». В тому ж рішенні зазначено, що виключення за п.2 ст. 4 не може служити підставою для порушення перевізником «першочергового зобов'язання» забезпечити морехідність судна відповідно до п.1 ст. 3 і звільнення перевізника від відповідальності за втрати та пошкодження, спричинені невиконанням цього обов’язку [266].

Судом Генуї (Італія) 4 грудня 2002 року в рішенні по справі Llloyd Italico Assicurazioni S.p.A. проти Grandi Traghetti S.p.A. di Navigazione – m/v «Maringa» було зазначено, що «вантажоодержувач несе тягар доведення того, що втрата або пошкодження вантажу сталися, коли вантаж перебував у розпорядженні перевізника, на якому, у свою чергу, для того, щоб бути звільненим від відповідальності, лежить тягар доведення того, що втрата або пошкодження були викликані однією із надзвичайних небезпек, перелічених у п. 2 ст. 4 Гаазько-Вісбійських правил» [266].

Далі в рішенні апеляційного суду Генуї від 6 червня 2002 року по справі Ignazio Messina & Co. S.p.A. проти Pietro Trombi – m/v “Jolly Rubino” вказано: «Відповідно до п. 2 статті 4 Гаазько-Вісбійських правил, якщо перевізник доведе, що втрата або пошкодження були викликані однією із обставин надзвичайної небезпеки, повинно бути презюмовано, що ні його вина, ні вина його службовців або агентів не викликали або не стали причиною втрати або пошкодження, після

чого позивач може подолати таку презумпцію, довівши, що втрата або пошкодження фактично були викликані або мали причиною особисту вину перевізника або вину його службовців чи агентів» [266].

В КТМ України міститься аналогічна норма, відповідно до якої перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки) [76, ст. 143].

Ризики, небезпеки і випадковості в море є однією з підстав для звільнення перевізника від відповідальності (пп. «с» п. 2 ст. 4 Гаазьких правил). Шторм і сильне хвилювання вважаються звичайними явищами, але їх результати можуть бути визнані і непереборною силою. Так, наприклад, Паризький торговий суд визнав обґрунтованим звільнення перевізника від відповідальності при штормі з силою вітру до 10 балів, з високими хвилями і сильною хитавицею. У своїх мотивах суд підкреслив, що дані, що характеризують стан моря і бортову качку під час рейсу, не повинні розглядатися окремо. Якщо їх взяти ізольовано, вони не можуть вважатися надзвичайними, але у своїй сукупності є прикладом форс-мажорних обставин [61, с. 21–23].

В Гаазьких правилах чітко не врегульовано, чи надається службовцям перевізника право на захист, який надавався нормами Конвенції. Проте вже відповідно до Гаазько-Вісбійських правил, за винятком звільнення від відповідальності відповідно до пп. «а» і «б» п. 2 ст. 4, перевізник несе відповідальність за вину його службовців або агентів. Поняття службовців та агентів, як видається, досить обмежені, оскільки п. 2 ст. 4-біс передбачає, що вони не включають незалежних підрядників. Оскільки сфера застосування Гаазько-Вісбійських правил обмежується періодом між початком навантаження на і завершенням розвантаження з судна, дії, що виконуються на березі у портах навантаження і вивантаження, не підпадають під дію правил.

З цього приводу існує судовий прецедент. Так, італійський трибунал Ля Спеції 18 лютого 2003 року при розгляді справи Royal Fish S.r.l. проти Agenzia Marittima Lardon & Co., ігноруючи підготовчі матеріали Гаазько-Вісбійських

правил, зазначив, зокрема, що «стаття 4-біс (2) Гаазько-Вісбійських правил поширюється також на незалежних підрядників» [266].

Важливим аспектом, врегульованим у Гаазько-Вісбійських правилах, є також порядок відправлення повідомлення про втрату, пошкодження або затримку вантажу: воно повинно бути направлено до або під час доставки, а якщо втрата або пошкодження не є очевидними – протягом трьох днів з моменту поставки (п. 6 ст. 3). У разі відсутності такого повідомлення передача вантажу отримувачу є справжнім доказом поставки товарів відповідно до опису в коносаменті або транспортному документі.

Відповідно до ст. 83 КТМ України якщо під час прийому вантажу, що перевозиться за коносаментом, одержувач письмово не заявив перевізнику про нестачу або пошкодження вантажу, то вважається, якщо інше не буде доведено, що одержувач отримав вантаж згідно з умовами коносаменту. У випадку, якщо втрата, нестача або пошкодження не могли бути виявлені при звичайному способі приймання вантажу, то заява перевізнику може бути зроблена одержувачем протягом трьох діб після прийняття вантажу. Таким чином, законодавство України в загальному підтримує підхід щодо повідомлень про втрату або пошкодження вантажу, закріплений в Гаазько-Вісбійських правилах.

Як Гаазькі, так і Гаазько-Вісбійські правила містять три положення, що стосуються зобов'язань і відповідальності вантажовідправника в різних частинах тексту. По-перше, у п. 5 ст. 3 передбачається, що вантажовідправник гарантує перевізнику під час навантаження точність марок, число місць, кількість та вагу вантажу, наданого йому. По-друге, у п. 3 ст. 4 передбачається, що вантажовідправник не несе відповідальності за втрати або збитки, понесені перевізником або судном, що виникли внаслідок будь-якої причини без його дій, вини або недбалості, маючи на увазі тим самим, що вантажовідправник несе відповідальність за втрату або збитки, понесені перевізником, які спричинені дією, виною або недбалістю вантажовідправника. По-третє, у п. 6 ст. 4 передбачається, що вантажовідправник несе відповідальність за всі збитки і витрати, що прямо або побічно випливають з або є результатом навантаження

небезпечних вантажів, на навантаження яких перевізник, знаючи їх природу, не погодився б. Таким чином, передбачена пряма відповідальність у першому і третьому випадках і винна відповідальність у другому випадку.

Правила стосовно перевезення небезпечних вантажів закріплені в п. 6 статті 4 Гаазько-Вісбійських правил. У правилах відсутнє визначення небезпечних вантажів, але в той же час міститься посилання на легкозаймистий, вибуховий або небезпечний характер вантажу [253].

Вантажовідправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну небезпечними вантажами, навантаженими без відома перевізника про їх небезпечний характер. З цього випливає, що якщо перевізник був в курсі про небезпечний характер вантажу, вантажовідправник не несе відповідальності.

Відповідно до п. 3 ст. 3 Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил перевізник після отримання вантажу повинен на вимогу вантажовідправника видати коносамент, відповідно до п. 7 ст. 3 після того, як товари завантажені, перевізник повинен видати на вимогу відправника «бортовий» коносамент. П. 3 ст. 3 встановлює дані про вантаж, які повинні бути зазначені в коносаменті, а також передбачає, що перевізник не зобов'язаний зазначати дані, якщо він має серйозні підстави підозрювати, що вони точно не відповідають вантажу. Згідно з поправкою, прийнятою Правилами Вісбі, п. 4 ст. 3 Гаазько-Вісбійських правил забезпечує захист добросовісного тримача коносамента, закріплюючи, що докази протилежного опису вантажу не допускаються, якщо коносамент було передано третій стороні, що діє добросовісно.

Існує значний масив судових прецедентів, які регулюють питання трактування поняття коносаментів (п. «б» ст. 1). Так, в Англії у 2003 році розглядалась справа J. C. MacWilliams Co. Inc. проти Mediterranean Shipping Company S.A. – «Рафаела С.», обставини якої викладені нижче.

Чотири контейнери з друкарською технікою перевозились з Дурбана (ПАР) до Фелікстоу (Велика Британія) на теплоході «Розмарі», а потім з Фелікстоу до Бостона (США), кінцевого пункту призначення, на теплоході «Рафаела С». Обидва судна були власністю або зафрахтовані Mediterranean Shipping Co. SA

(MSC), Женева. Іменний коносамент був виданий MSC в Дурбані. На шляху до Бостона техніка була сильно пошкоджена. Одне з питань, яке вирішили арбітри і яке було предметом суперечки, полягало в тому, чи був іменний коносамент коносаментом або аналогічним документом про право власності відповідно до Англійського закону про перевезення вантажів морем 1971 року, який надає Гаазько-Вісбійським правилам сили закону.

Якщо Гаазько-Вісбійські правила не застосовуються, має застосовуватись межа відповідальності за Законом США про перевезення вантажів морем в розмірі 500 американських доларів за контейнер. Рішенням арбітрів, яке було підтримано Господарським судом, було закріплено, що це не так.

Після звернення в апеляційний суд було вирішено, що:

«(1) іменний коносамент, видача якого вимагається для доставки, є коносаментом або аналогічним документом на право власності, до якого застосовуються Гаазько-Вісбійські правила» [266].

В Німеччині Верховним судом землі Гамбург (Апеляційний суд) розглядалась справа «Теплохід «Нью-Йорк Експрес» (рішення від 2 листопада 2000 року): два контейнери з технікою перевозились з Бремерхафена в Ньюарк/штат Нью-Джерсі на теплоході «Нью-Йорк Експрес». Перевізник видав терміновий вантажний документ, який передбачав застосування німецького права. Після завершення розвантаження в Ньюарку і в ході обробки вантажу на терміналі оператором терміналу, який був субпідрядником перевізника, частина вантажу була пошкоджена. Вантажоодержувач вимагав відшкодування збитків від перевізника за договором перевезення. Питання, яке мало бути вирішено судом, полягало в тому, чи є терміновий вантажний документ коносаментом. Апеляційним судом було вирішено, що: «[1] терміновий вантажний документ не є коносаментом або аналогічним йому документом на право власності за змістом п. «б» ст. 1 Гаазько-Вісбійських правил або п. 662 Німецького торговельного кодексу» [266].

Сфера застосування меж відповідальності відповідно до Гаазько-Вісбійських правил охоплює втрату або пошкодження, завдані вантажу або у

зв'язку з ним. Відповідно до ст. 4 Гаазьких правил у разі відсутності окремої угоди, яка обумовлює більшу суму, максимальна відповідальність судна або перевізника за втрату або пошкодження вантажів не буде перевищувати 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, якщо характер і вартість таких вантажів не були оголошені відправником до навантаження та внесені до коносаменту.

Згідно з Гаазько-Вісбійськими правилами з Протоколом 1979 року межі відповідальності складають 666,67 розрахункових одиниць за місце або одиницю і 2 розрахункових одиниці за кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище.

Стаття 181 КТМ України відображає ідентичні межі відповідальності перевізника.

Правилами Вісбі 1968 року закріплюється, що ні перевізник, ні судно не вправі скористатися обмеженням відповідальності, передбаченим у цьому пункті, якщо доведено, що шкода стала результатом дії або упущення перевізника, здійснених з наміром завдати шкоди або за самовпевненості і з усвідомленням можливості заподіяння збитку (пп. «е» п. 5 ст. 4).

Важливим також здається проаналізувати положення конвенцій у сфері морського перевезення вантажів щодо свободи договору.

Гаазько-Вісбійські правила в цілому дозволяють свободу договору в ситуаціях, в яких вони не застосовуються. Фактично згідно з п. 8 ст. 3 будь-яке положення, яке звільняє перевізника від відповідальності інакше, ніж передбачено правилами, є недійсним, а згідно зі ст. 6 перевізник може укласти будь-яку угоду щодо своїх зобов'язань і відповідальності у випадку, якщо не було і не буде видано коносамента, а транспортовані вантажі не є звичайними комерційними поставками; правила додатково забезпечують у статті 7, що свобода договору допускається до навантаження та після розвантаження.

З цими положеннями пов'язаний наступний судовий прецедент. Так, Касаційний суд Франції 22 травня 2007 року розглядав справу CMA-CGM Antilles-Guyane проти Axa Corporate Solutions Assurance та інших, обставини якої

викладені нижче. Контейнер-холодильник з харчовими продуктами був відправлений на борту «Fort Fleur d'Epée» з Гавра для перевезення в Пуент-а-Пітр. Було досягнуто згоди, що доставка буде здійснена біля борту. Прибувши до пункту призначення, перевізник після повідомлення про прибуття вантажу вантажоодержувачу вивантажив контейнер і залишив його на причалі. Одержувач не мав можливості забрати контейнер, і харчові продукти зіпсувались через відсутність постачання електроенергії в контейнері. Страховики після врегулювання претензій вантажоодержувача подали позов проти перевізника. Рішенням Торгового трибуналу, залишеним в силі Апеляційним судом Парижа, перевізника було притягнуто до відповідальності за втрату вантажу на тій підставі, що обов’язком перевізника є переконатися, що одержувач був у змозі прийняти поставку контейнера біля борту судна. Перевізник звернувся до Касаційного суду, заявивши, що рішення Апеляційного суду є порушенням ст. 7 Гаазько-Вісбійських правил, оскільки положення щодо доставки вантажу біля борту звільняє перевізника від відповідальності за будь-які втрати або пошкодження вантажу у зв'язку з опікою та піклуванням про нього після його вивантаження з борту судна.

Рішенням Касаційного суду було встановлено, що «якщо було погоджено доставку вантажу у пункт призначення біля борту, доставка вважається такою, що не відбулася, якщо перевізник після направлення повідомлення про прибуття вантажу одержувачу не доведе, що вантажоодержувач був би в змозі забрати вантаж» [266].

В доктрині висловлювалися різні думки щодо значення Конвенції 1924 року [49]. Манка, зважаючи на факт, що учасницями Конвенції є велика кількість держав, називав її «королевою» морських договорів [65, с. 148], в той час як А.Н. Янопулос підкреслював, що оптимізм, який превалював під час підписання Конвенції, виявився в основному ілюзорним [65, с. 148]. Проте є фактом те, що Конвенція була ратифікована майже усіма провідними морськими державами світу [234, с. 467-470]. Серед країн, що не приєднались до цієї конвенції, були, зокрема, Канада та СРСР. Однак Канадський Акт про перевезення вантажів водою

1936 року закріплює основні особливості Конвенції 1924 року [223, с. 58], глава VIII Кодексу торгового мореплавства СРСР 1968 року відтворювала основні положення цієї Конвенції, а всі коносаменти радянських судноплавних підприємств містили умови, що давали можливість у необхідних випадках застосовувати норми Конвенції 1924 року [65, с. 149].

У 80-ті роки XX ст. більшість світових морських перевезень здійснювалося під прапорами країн–учасниць Конвенції або країн, які включили основні її положення в національне законодавство, а умова про застосування Конвенції включена майже в усі коносаменти та чартери [65, с. 149].

На даний момент учасниками Гаазьких правил в їх першопочатковому вигляді є близько 80 держав світу [265]. При цьому, близько 30 держав приєднались до Протоколу Вісбі [263], а ще 22 – до протоколу SDR [262].

Отже, необхідність прийняття на початку XX ст. єдиного міжнародного договору, що врегулював би питання, які виникають при перевезенні вантажів морем з використанням коносаментів, зокрема щодо розподілення відповідальності між вантажовласниками та перевізниками, не викликала сумнівів. Таким документом стала Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 року (Гаазькі правила).

Різноманітність та неоднаковість проаналізованої закордонної судової практики, що склалась у зв’язку із застосуванням окремих положень Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, дозволяє констатувати, що Гаазькі правила, будучи чинною та ратифікованою значною кількістю держав світу конвенцією у сфері міжнародних перевезень вантажів за допомогою коносаментів, не змогли остаточно та однозначно вирішити питання єдності права в регульованій сфері.

Основний внесок Гаазьких правил у розвиток уніфікаційних процесів у сфері договірного регулювання міжнародних перевезень вантажів полягає в тому, що вони вперше на міжнародному рівні закріпили мінімальну відповідальність перевізника, досить чітко розподілили ризики між ним та вантажовласником, тим самим створивши основу для страхування вантажів та подальшого розподілення відповідальності [138].

3.2. Гамбурзькі правила 1978 року як спроба досягнення балансу інтересів сторін договору міжнародного морського вантажного перевезення

Незважаючи на компромісний характер, Гаазькі правила навіть із змінами і доповненнями Протоколу 1968 року в більшій своїй частині підтримує швидше інтереси судновласників, ніж інтереси вантажовідправників. Як наслідок, це викликало певне невдоволення серед країн, що розвиваються, які в більшості не мають достатньо великого морського флоту і входять в коло держав–вантажовідправників. Це призвело до необхідності перегляду Гаазьких правил і Правил Вісбі [182].

В процесі використання Гаазьких правил стали очевидними і правові труднощі, які були спричинені недосконалістю конвенції, про що йшлося вище.

Правила Вісбі не вважаються засобом, який на достатньому рівні модернізував Гаазькі правила, наслідком чого стало те, що через десять років після їх прийняття було запропоновано Гамбурзькі правила.

Країни, що розвиваються, все частіше були не задоволені існуючими єдиними правилами щодо перевезення, які вони бачили як застарілі, неефективні, зміщені на користь інтересів перевізників з промислово розвинених країн, і такі, що спричиняють надмірно високі страхові і транспортні витрати, розпочали агітацію за фундаментальні реформи в режимі міжнародних перевезень. Пропозиції, зроблені через ММК для зміни Гаазько-Вісбійських правил, були заблоковані. У 1968 році Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) почала роботу з цього питання. І хоча промислово розвинені країни спромоглися добитись того, щоб обговорення реформ перейшли від ЮНКТАД до Ради Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), яка вважалась менш політизованим форумом, вони були не в змозі перешкоджати веденню переговорів щодо реформи в цілому. Це все привело до підписання в березні 1978 року на конференції в Гамбурзі Конвенції ООН про морське перевезення вантажів, що отримала найменування «Гамбурзькі правила», а не просто модернізації або зміни шаблона Гаазько-Вісбійських правил. Таким чином, Гамбурзькі правила являють собою фундаментальний розрив з минулим.

Гамбурзькі правила ніколи не були широко прийняті: хоча вони набули чинності в 1992 році, великі морські юрисдикції не імплементували їх і досі [260, с. 361].

Конвенція 1978 року охоплює більше аспектів договору морського перевезення вантажів, ніж Конвенція 1924 року. На відміну від Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, в Гамбурзьких правилах міститься визначення договору перевезення. Згідно з п. 6 ст. 1 Гамбурзьких правил договір перевезення – будь-який договір, відповідно до якого перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший; однак договір, що охоплює перевезення морем, а також перевезення яким-небудь іншим способом, розглядається як договір морського перевезення для цілей цієї Конвенції лише в тій мірі, в якій він стосується перевезення морем.

Гамбурзькі правила точно виключають їх застосування до інших перевезень, крім перевезень морем у випадку, якщо договір передбачає перевезення й іншими способом.

Порівняно з Гаазько-Вісбійськими правилами Гамбурзькі правила мають ширшу сферу застосування і застосовуються також до договору перевезення з порту, розташованого в недоговірній державі, в порт вивантаження, що знаходиться в договірній державі [84, ст. 2].

Гамбурзькі правила не застосовуються до чартерів. Однак, коли коносамент видається відповідно до чартеру, положення Конвенції застосовуються до такого коносаменту, якщо він регулює відносини між перевізником і власником коносамента, що не є фрахтувальником (п. 3 ст. 2).

Гамбурзькі правила певним чином усувають недоліки Гаазько-Вісбійських правил, збільшуючи період їхнього застосування та відповідно період відповідальності перевізника до часу, протягом якого вантаж знаходиться у віданні перевізника в порту навантаження, під час перевезення і в порту розвантаження. Таким чином, у договорі «від порту до порту» Гамбурзькі правила зазвичай застосовуються до всього періоду, протягом якого товар знаходиться у віданні перевізника [84, ст. 4]. Проте у випадку укладення договору «від дверей до дверей» або коли термінали перевізника знаходяться за межами території

порту, Гамбурзькі правила припиняють свою дію, не регулюючи перевезення вантажів до їх прибуття в порт навантаження і після залишення ними порту розвантаження.

Якщо в Гаазько-Вісбійських правилах викладені положення, що стосуються зобов'язань перевізника привести судно в морехідний стан до та на початку рейсу і піклуватися про вантаж, в Гамбурзьких правилах вони відсутні, оскільки вважалося достатнім забезпечити у п. 1 ст. 5, що перевізник несе відповідальність, якщо не доведе, що він і його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути обставин, що спричинили втрату, пошкодження або затримку, та їх наслідків.

Що стосується транспортних документів, то і в Гаазько-Вісбійських правилах, і в Гамбурзьких правилах передбачено, що перевізник повинен видати коносамент, але в Гамбурзьких правилах вже є положення, згідно з яким перевізник видає документ «інший ніж коносамент» без зазначення, однак, того, коли перевізник може зробити це і який характер має такий документ [224].

Відповідно до п. 1 ст. 14 Гамбурзьких правил, коли перевізник або фактичний перевізник приймає вантаж у своє відання, перевізник на вимогу вантажовідправника зобов'язаний видати вантажовідправнику коносамент.

Стаття 15 Гамбурзьких правил врегульовує зміст коносамента значно детальніше, ніж Гаазько-Вісбійські правила. На відміну від Гаазько-Вісбійських правил, в пп. «f» п. 1 ст. 15 Гамбурзьких правил міститься вимога позначати в коносаменті дату прийому вантажу перевізником в порту завантаження.

Однак перелік реквізитів коносамента, зазначених у ст. 15 Гамбурзьких правил, не є обов’язковим. Згідно з п. 3 цієї статті, відсутність у коносаменті будь-яких даних, зазначених у цій статті, не впливає на юридичний характер документа як коносамента за умови, що він задовольняє вимоги, що містяться в п. 7 ст. 1, тобто представляє документ, який підтверджує договір морського перевезення і приймання або завантаження вантажу перевізником і відповідно до якого перевізник зобов'язується здати вантаж по цьому документу.

Стаття 16, на відміну від Гаазько-Вісбійських правил, надає перевізнику право перевіряти опис вантажу і вносити в коносамент відповідні застереження, замість того, щоб відмовитися зазначати дані про вантаж, коли він має розумні підстави підозрювати, що вони недостовірні.

У п. 2 ст. 16 Конвенції встановлюється презумпція зазначення в коносаменті доброго зовнішнього стану вантажу, якщо перевізник або інша особа, яка видає коносамент від його імені, не вказує в ньому зовнішній стан вантажу.

Відповідно до п. 3 ст. 16 Гамбурзьких правил коносамент є доказом prima facie прийому, а в разі видачі «бортового» коносамента – завантаження перевізником вантажу, як він описаний в коносаменті. Доведення перевізником протилежного не допускається, якщо коносамент переданий третій стороні, включаючи вантажоодержувача, який діяв добросовісно, покладаючись на опис вантажу, що міститься в коносаменті. Виключення передбачене тільки для даних, щодо яких, і в тій мірі, в якій було внесене застереження, допустиме згідно з пунктом 1 вказаної статті.

Щодо положень про відповідальність перевізника і розподіл тягаря доведення, особливістю Гамбурзьких правил є те, що вони, на відміну від Гаазько-Вісбійських правил, поширюються на відповідальність за затримку. І хоча основою відповідальності в обох конвенціях є вина перевізника, зміст конвенцій в частині виключень із загального правила щодо того, що вина тягне за собою відповідальність, а також щодо розподілу тягаря доказування значно відрізняється.

Відповідно до Гамбурзьких правил перевізник завжди несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку з вини перевізника, його службовців або агентів, якщо обставини, що викликали втрату, пошкодження або затримку, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні, як це визначено в ст. 4, якщо тільки перевізник не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути таких обставин і їх наслідків.

Конвенція не містить правила, що звільняє перевізника від відповідальності за «навігаційну помилку», тобто за дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном, що є ще одним негативним для перевізників та їх страховиків положенням [222, с. 327]. Саме це було причиною відмови багатьох держав від ратифікації Гамбурзьких правил [182].

Згідно з п. 4 ст. 5 Гамбурзьких правил перевізник несе відповідальність: за втрату або пошкодження вантажу або затримку в здачі, викликані пожежею, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів; за такі втрату, пошкодження або затримку в здачі, які, якщо це доведено особою, що заявляє вимогу, сталися з вини перевізника, його службовців або агентів при прийнятті всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб ліквідувати пожежу та уникнути або зменшити її наслідки. Пунктом 6 ст. 5 Конвенції передбачена підстава для звільнення перевізника від відповідальності, крім як по загальній аварії, в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в здачі виникли в результаті заходів з порятунку життя або розумних заходів з порятунку майна на море.

Гамбурзькими правилами впроваджено перевезення живих тварин. Якщо ст. 1 Гаазько-Вісбійських правил живі тварини виключаються з визначення вантажу, то п. 5 ст. 1 Гамбурзьких правил передбачено, що вантаж включає живих тварин. Внаслідок виключення живих тварин з поняття «вантаж» Гаазько-Вісбійські правила жодним чином не захищають вантажовідправника в разі загибелі або пошкодження, які настали під час морського перевезення тварин.

Відповідно до п. 5 ст. 5 Гамбурзьких правил відносно живих тварин перевізник не несе відповідальності за втрату, пошкодження або затримку в здачі, що є результатом будь-яких особливих ризиків, властивих цьому виду перевезення. Якщо перевізник доведе, що він виконав спеціальні інструкції щодо тварин, дані йому вантажовідправником, і що за даних обставин втрата, пошкодження або затримка в здачі могли б бути віднесені на рахунок таких ризиків, передбачається, що втрата, пошкодження або затримка в здачі були

викликані цими ризиками, якщо немає доказів того, що цілком або частково втрата, пошкодження або затримка в здачі сталися з вини перевізника, його службовців або агентів.

Варто зауважити, що ні Гаазько-Вісбійські, ні Гамбурзькі правила не закріплюють, що початковий тягар доказування лежить на позивачеві.

Гамбурзькі правила ігнорують альтернативу перенесення тягаря доказування за втрату, пошкодження або затримку з перевізника на позивача, крім випадку пожежі, коли позивач має довести, що пожежа виникла по вині перевізника (п. 4. «а» ст. 5).

Гамбурзькими правилами розширено категорії осіб, за яких перевізник несе відповідальність, порівняно з Гаазько-Вісбійськими правилами. В п. 1 ст. 5 Гамбурзьких правил міститься посилання на службовців або агентів перевізника, але так як незалежні підрядники не виключаються з їх числа в інших положеннях, до агентів також можуть включатися незалежні підрядники, які надають послуги в межах порту. Крім того, відповідно до п. 1 ст. 10 перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку, за які відповідальним є фактичний перевізник.

В частині відповідальності службовців, агентів і незалежних підрядників необхідно зазначити, що Гаазько-Вісбійські правила і Гамбурзькі правила не регламентують відповідальність службовців або агентів, а лише регулюють, відповідно у п. 1 ст. 4-біс і в п. 2 ст. 7, що якщо проти них поданий позов, вони мають право на захист та межі відповідальності перевізника. Тому може виникнути питання, чи тягне формулювання, прийняте в обох конвенціях щодо того, що службовці або агенти також є відповідальними за зобов'язання перевізника.

Відповідно до ст. 10 Гамбурзьких правил режим відповідальності стосовно перевізника поширюється також на фактичного перевізника, очевидно, маючи на увазі, що позивач має право прямо позиватися проти нього.

Важливим аспектом, врегульованим в обговорюваних конвенціях, є також повідомлення про втрату, пошкодження або затримку вантажу.

Відповідно до Гамбурзьких правил повідомлення повинно бути надіслано не пізніше робочого дня після доставки або, якщо втрата або пошкодження не є очевидними, протягом 15 днів після доставки (ст. 19). Як і Гаазько-Вісбійські, Гамбурзькі правила передбачають, що у разі відсутності такого повідомлення передача товару отримувачу є доказом поставки товарів відповідно до опису в коносаменті або транспортному документі.

Згідно з п. 5 ст. 19 Гамбурзьких правил жодна компенсація не підлягає сплаті за шкоду, спричинену затримкою в здачі, якщо повідомлення в письмовій формі не було зроблено перевізнику протягом 60 календарних днів після дня передачі вантажу вантажоодержувачу.

Щодо відповідальності вантажовідправника в Гамбурзьких правилах, то відповідно до ст. 12 вантажовідправник не відповідає за збитки, яких зазнали перевізник або фактичний перевізник, або за пошкодження, отримане судном, якщо тільки така шкода або пошкодження не сталися з вини вантажовідправника, його службовців або агентів. Службовець або агент вантажовідправника також не несе відповідальності за таку шкоду або пошкодження, якщо тільки збиток або пошкодження не були викликані виною з його боку.

Стаття 12 Гамбурзьких правил відповідає п. 3 ст. 4 Гаазько-Вісбійських правил, а ст. 13 відповідає п. 6 ст. 4, але явно закріплює, що вантажовідправник повинен інформувати перевізника про небезпечний характер вантажу.

Один з аспектів відповідальності вантажовідправника, а саме відповідальність за неправильний опис товарів, однак, розглядається в частині IV Гамбурзьких правил, яка стосується транспортних документів: ст. 17 фактично містить положення, аналогічне викладеному в п. 5 ст. 3 Гаазько-Вісбійських правил.

Як і в Гаазько-Вісбійських правилах, в Гамбурзьких правилах немає визначення небезпечних вантажів, у них міститься лише посилання на вантажі небезпечного характеру. Відповідно до ст. 13 Гамбурзьких правил вантажовідправник зобов'язаний повідомити перевізника про небезпечний характер вантажу і необхідні запобіжні заходи, які повинні бути прийняті, і несе

відповідальність перед перевізником за збитки, спричинені їх навантаженням, якщо перевізник так або іншим чином не був повідомлений про небезпечний характер вантажу.

Враховуючи, що на даний час близько 70% всіх вантажів, що перевозяться, є небезпечними, для врегулювання їх перевезень прийнято ряд міжнародних нормативних документів, зокрема: Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74) [126]; Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 року [128]; Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів [287]; Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів [251] та інші. Отже, виконання учасниками перевезень вимог всіх цих документів є надзвичайно важливим для збереження екологічного стану планети.

Проблема обмеження відповідальності певно була і залишається однією з ключових при перегляді старих версій конвенцій і прийнятті нових, тому безперечно потребує уваги.

Межі відповідальності, які згідно з Гаазько-Вісбійськими правилами складають 666,67 розрахункової одиниці за місце або одиницю і 2 розрахункових одиниці за кілограм (п. 5 ст. 4), були збільшені в Гамбурзьких правилах до 835 розрахункових одиниць і 2,5 розрахункової одиниці відповідно (п. 1 ст. 6) для держав–членів МВФ. Для держав, які не є членами МВФ, передбачена можливість використання валютних одиниць, і в цьому випадку межа відповідальності становить 12500 валютних одиниць за місце або одиницю вантажу, або 37,5 валютної одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу [84, ст. 26].

У порівнянні з Протоколом 1968 року гранична сума відповідальності перевізника за Конвенцією Гамбурзькими правилами підвищена на 25% [182].

Межа економічних збитків у зв'язку з затримкою, що не врегульована в Гаазько-Вісбійських правилах, згідно з Гамбурзькими (п. 1 ст. 6) становить 2,5-кратний розмір фрахту, що підлягає сплаті у відношенні затриманого вантажу.

Відповідно до ст. 8 Гамбурзьких правил обмеження відповідальності не застосовується, якщо доведено, що втрата, пошкодження або затримка в здачі є результатом дії або упущення перевізника, скоєних або з наміром заподіяти таку втрату, пошкодження або затримку, або внаслідок безвідповідальності і з розумінням імовірності виникнення такої втрати, пошкодження або затримки.

Гамбурзькими правилами (ст. 20) термін позовної давності було збільшено, порівняно з терміном, закріпленим Гаазько-Вісбійськими правилами, до двох років.

Свобода договору регулюється в Гамбурзьких правилах наступним чином: в ст. 23 закріплено, що будь-яка умова в договорі є нікчемною в тій мірі, в якій вона відходить від положень Конвенції, але перевізник може збільшити свою відповідальність і зобов'язання в рамках Конвенції. Вони також посилюють захист вантажовідправника або вантажоодержувача, передбачивши, що, якщо було зазнано збитків у зв'язку з умовою, що є недійсною в силу цієї статті, перевізник повинен виплатити компенсацію (п. 4 ст. 23).

Серед категорії питань, які врегульовані Гамбурзькими правилами і не врегульовані Гаазько-Вісбійськими правилами, вирізняється питання щодо перевезення на палубі.

Гаазько-Вісбійські правила виключають зі сфери своєї дії вантаж, який перевозиться на палубі, якщо такий вантаж дійсно декларується як такий, що перевозиться на палубі і насправді так перевозиться (п. «с» ст. 1). Касаційний суд Португалії у справі Kintampo в 2000 році приходить до наступного висновку: «Стаття 91А параграфа I (С) книги II Торгового кодексу відповідає статті 1 (с) Гаазько-Вісбійських правил, у результаті чого положення Конвенції не застосовуються до товарів, які за договором зазначені як такі, що перевозяться на палубі і насправді так перевозяться, і вимагає таку заяву тільки для того, щоб захистити третю сторону – тримача коносамента, а не для того, щоб дозволити перевізнику обмежити відповідальність. Рішення про те, що перевізник, який перевозить вантажі на палубі без зазначення цього в коносаменті, не може

скористатися обмеженням відповідальності, не суперечить статті 91 книги II Торгового кодексу, яка надає чинності Гаазько-Вісбійським правилам».

Гамбурзькі правила передбачають три ситуації, в яких дозволяється перевезення вантажу на палубі: коли це відповідає звичаю в даній галузі торгівлі, вимагається законодавчими нормами або правилами і коли це відповідає угоді з вантажовідправником (п. 1 ст. 9).

При цьому вказівка про те, що вантаж повинен або може перевозитись на палубі, повинна бути включена в коносамент або інший документ, що підтверджує договір морського перевезення. При відсутності такої вказівки перевізник несе тягар доведення того, що угода про перевезення вантажу на палубі була укладена; однак перевізник не має права посилатися на таку угоду щодо третьої сторони, включаючи вантажоодержувача, яка сумлінно придбала коносамент (п. 2 ст. 9).

Відповідно до п. 3 ст. 9 Гамбурзьких правил у тих випадках, коли вантаж перевозився на палубі всупереч зазначеним ситуаціям або коли перевізник не може відповідно до п. 2 ст. 9 посилатися на угоду про перевезення вантажу на палубі, перевізник, незважаючи на положення п. 1 с. 5, несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, а також за затримку в здачі, викликані виключно перевезенням вантажу на палубі, і межа його відповідальності визначається відповідно до положень ст. 6 або ст. 8 цієї Конвенції залежно від обставин.

У той же час п. 4 ст. 9 Гамбурзьких правил закріплює, що перевезення вантажу на палубі всупереч прямій угоді про перевезення в трюмі розглядається як дія або упущення перевізника в сенсі ст. 8, відповідно з наслідками втрати права на обмеження відповідальності.

КТМ України в частині питання про перевезення вантажів на палубі в певній мірі відтворює положення Гамбурзьких правил, закріплюючи, що «вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути поміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв» [76, ст. 146].

Таким чином, зазначена норма відповідає ст. 9 Гамбурзьких правил і наводить три випадки, за яких є можливим перевезення вантажу на палубі судна:

1) за наявності письмової згоди відправника;

2) якщо перевезення певної категорії вантажів на палубі допускається відповідно до законодавства;

3) якщо перевезення певної категорії вантажів на палубі допускається відповідно до звичаїв.

На відміну від Гаазьких правил Гамбурзькі правила містять норми щодо юрисдикції та арбітражу. В них закріплено правило про множинність юрисдикції [84, ст. 21].

Гамбурзькими правилами дозволяється передача спору, який може виникнути у зв'язку з перевезенням вантажу на підставі цієї Конвенції, до арбітражу, за умови наявності письмової угоди між сторонами (п. 1 ст. 22).

Гамбурзькі правила регулюють правила щодо арбітражу паралельно до правил щодо юрисдикції: особа, яка заявляє позов до перевізника, може насправді вибрати як місце арбітражу будь-яке з місць, зазначених відповідно в п. 3 ст. 22, причому ці місця відповідають тим, які зазначені в правилах про юрисдикцію відповідно в п. 1 ст. 21.

Згідно зі ст. 3 Гамбурзьких правил при тлумаченні і застосуванні положень цієї Конвенції належить враховувати її міжнародний характер і необхідність сприяння для досягнення одноманітності. Включення цього тексту в основну частину Конвенції 1978 року може допомогти судам певних правових систем тлумачити і застосовувати положення Конвенції незалежно від норм національного законодавства [182].

Аналізуючи норми Гамбурзьких правил, очевидним є те, що вони, порівняно з Гаазькими та Гаазько-Вісбійськими правилами, більш детально врегульовують певні питання, що постають у зв’язку із здійсненням перевезення вантажів морем, проте не можна не враховувати, що їх було запропоновано як «контрпропозицію» з міжнародної гармонізації права у цій галузі. Їх прийняття спричинило майже «війну» між прихильниками Гаазьких правил і прихильниками

Гамбурзьких правил, причому серед останніх в основному є держави, що розвиваються.

Результатом такої поляризації стало те, що уряди держав застопорилися, не маючи шансів на позитивний розвиток міжнародного співробітництва, оскільки рухаючись в будь-якому напрямку вони стикались із опором однієї з лобістських груп [298, с. 274].

У відповідності до п. 1 ст. 30 Гамбурзькі правила набули чинності 1 листопада 1992 року. На даний час учасниками Гамбурзьких правил є 34 країни світу.

Таким чином, Гамбурзькі правила на момент їх прийняття були певною мірою більш сучасним та модернізованим регулятором відносин у сфері морських перевезень, усунувши окремі недоліки Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил. Однак очевидно, що головною перепоною Гамбурзьких правил є їх радикальний підхід до відповідальності перевізника за вантаж, що свідчить про недотримання балансу інтересів сторін договору міжнародного морського перевезення вантажів, і відповідно призвело до небажання деяких країн світу приєднуватись до конвенції та дотримуватись її положень.

Отже, прийняття Гамбурзьких правил не вирішило питання щодо набуття нормами у сфері міжнародного морського перевезення вантажів єдності, а можна сказати, навпаки, ускладнило ситуацію, створивши ще один режим регулювання в цій сфері [145; 270].

3.3. Роттердамські правила 2008 року як перспективний компромісний режим регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень

Новели Роттердамських правил. З огляду на існування Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, з прийняттям Гамбурзьких правил були створені умови для застосування декількох режимів для міжнародного перевезення вантажів морем. У той час як деякі країни денонсували Гаазькі правила і стали учасниками Гамбурзьких правил (зокрема Єгипет, Ліван, Румунія), є такі, які досі є учасниками Гаазько-Вісбійських правил, і такі, які є учасниками тільки Гаазьких правил (наприклад, Гана). Деякі країни (наприклад, Домініканська Республіка, Угорщина, Кенія) не денонсували Гаазькі правила, але в той же час ратифікували Гамбурзькі правила [234, с. 599–606, 706]. Існує ще ряд інших країн, які включили положення різних міжнародних конвенцій у своє національне законодавство. Тому в даний час існує суміш з міжнародних правил для перевезення вантажів морем, яка створює багато плутанини і невизначеності.

Приблизно на початку 1990-х років міжнародною спільнотою, в тому числі ММК і ЮНСІТРАЛ, широко визнавалося, що є гостра необхідність одноманітності в міжнародному праві з перевезення вантажів морем, стало зрозуміло, що необхідно продовжити роботу над питанням розподілення відповідальності за вантаж під час морських перевезень [258, с. 312].

Професор Вільям Тетлі пропонує дві альтернативи для досягнення єдності: «повільним шляхом», тобто втіленням проекту ЮНСІТРАЛ з уніфікації права у всіх його аспектах, про який йтиметься нижче, та «прискореним шляхом», тобто внесенням змін до Гаазьких правил (шляхом перегляду меж обмежень, включенні положень Гамбурзьких правил щодо юрисдикції та арбітражу, виключенні «навігаційної помилки», розширенні відповідальності до схеми «від порту до порту» і введенні відмінності між «фактичним перевізником» і «перевізником за договором» (як в Гамбурзьких правилах) [285, с. 7].

ЮНСІТРАЛ, усвідомлюючи, що перед нею поставлено дуже важливе практичне питання, вирішення якого потребує тісної співпраці з промисловістю, звернулась до ММК з проханням співпрацювати з низкою міжнародних

організацій, провести дослідження з цих питань і виступити з певними пропозиціями. Ідея полягала не в тому, щоб не переглянути Гаазькі або Гамбурзькі правила, а в пошуку всеосяжного законодавства, яке буде включати в себе питання відповідальності і буде спрямоване на регулювання всього договору морського перевезення і механізмів, за допомогою яких документи, пов'язані з цим договором, будуть працювати не тільки для цілей перевезення, але, що більш важливо, для цілей міжнародної торгівлі [298, с. 275].

Проект документа, підготовлений ММК і представлений в грудні 2001 року перед ЮНСІТРАЛ, був результатом консультацій між представниками промисловості і національних асоціацій, членами ММК. Тому він вже містив у собі багато компромісів, які були досягнуті за допомогою глибоких дискусій між декількома комітетами і конференціями ММК. Такий метод роботи дозволив зосередити подальшу дискусію в ЮНСІТРАЛ в основному на торгових реаліях і попередньо окреслив основні питання, які вимагають подальшого обговорення і можливого компромісу [298, с. 275].

ЮНСІТРАЛ приступила до роботи з цих питань в 2002 році на основі наданого ММК проекту. Після декількох років підготовки фінальна версія Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів була схвалена Комісією ЮНСІТРАЛ в ході її 41-ї сесії в червні–липні 2008 року на Конференції ММК в Афінах. Асамблея ООН прийняла Конвенцію в грудні 2008 року, що означало, що вона буде відкрита для підписання і пізніше ратифікації. Оскільки Конвенція була відкрита для підписів у Роттердамі у вересні 2009 року, її було вирішено називати Роттердамськими правилами [247, с. 255].

Незважаючи на величезний обсяг робіт на багатьох рівнях, який вівся над Конвенцією, сьогодні очевидно, що всі ці зусилля не могли, на жаль, гарантувати досконалість обговорюваного документа. Як зазначають самі учасники процесу міжнародної уніфікації, мета щодо досягнення ідеального міжнародного законодавства є практично утопічним ідеалом, так як на всіх етапах роботи повинні були бути зроблені компроміси, які не завжди були доцільними та

відповідали загальній структурі або стратегії самої конвенції [298, с. 275]. Зазначене питання більш детально буде досліджено в пункті 3.2.2 даної роботи.

Враховуючи, що Роттердамські правила складаються з 96 статей, у той час як правила Гаазькі правила містили 16 статей, а Гамбурзькі – 34 статті, а також беручи до уваги, що Роттердамські правила на сьогоднішній день є найбільш амбітною спробою уніфікації у своїй сфері, зрозуміло, що вони являють собою суміш різних правил. Розуміючи, що Гаазькі правила були в значній мірі розроблені для захисту інтересів судновласників, Гамбурзькі правила захищали в основному інтереси вантажовідправників, Роттердамські правила, розроблені як ММК, так і ЮНСІТРАЛ, що представляють обидві сторони «барикад», повинні являти собою компроміс інтересів основних груп [258, с. 320].

В преамбулі до Роттердамських правил зазначено, що «прийняття єдиних правил, що регулюють міжнародні договори повністю або частково морського перевезення, сприятиме правовій визначеності, підвищить ефективність міжнародного перевезення вантажів і буде сприяти появі нових можливостей доступу для раніше віддалених сторін і ринків і, таким чином, відіграє найважливішу роль у сприянні торгівлі та економічному розвитку як на національному, так і на міжнародному рівні» [286].

Роттердамські правила пропонують наступне визначення договору перевезення: «договір, за яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж з одного місця в інше. Такий договір передбачає морське перевезення і може передбачати перевезення іншими видами транспорту на додаток до морського перевезення».

Як зазначає Франческо Берлінг'єрі, поняття договору, запропоновані Гамбурзькими та Роттердамськими правилами, відрізняються головним чином у частині опису зобов'язань перевізника, який згідно з Гамбурзькими правилами лише перевозить вантажі морем з одного порту в інший, а згідно з Роттердамськими правилами – перевозить вантажі з одного місця в інше. Гамбурзькі правила точно виключають їх застосування до інших перевезень, крім перевезень морем у випадку, якщо договір передбачає перевезення й іншими

способом, в той час як Роттердамські правила розширюють сферу їх застосування до перевезень також іншими видами транспорту, якщо сторони про це домовились [224].

Це нове положення в конвенції було покликане врегулювати і перевезення внутрішнім транспортом, який є допоміжним до перевезення морем, оскільки сучасний договір перевезення морем в лінійному сполученні є значною мірою договором змішаного перевезення [299].

Важливим аспектом є також розширення географічної сфери застосування Правил порівняно з попередніми конвенціями.

Згідно з Роттердамськими правилами географічними факторами застосування Конвенції є місця отримання і здачі вантажу, а також порти навантаження і розвантаження (ст. 5). Перші два фактори були додані у зв'язку з тим, що Правила застосовуються також до контрактів «від дверей до дверей», за якими місця отримання та здачі вантажу можуть знаходитись і на суші всередині країни. Саме така сфера застосування пояснює, чому в Роттердамських правилах не міститься жодних посилань на місце видачі коносамента (або іншого транспортного документа) або на дію Правил у разі їх включення до транспортного документа, оскільки ефект від такого включення може бути різним у різних юрисдикціях [224]. Формулювання, що міститься в Роттердамських правилах, повинно було спростити розподіл зобов'язань у транспортному ланцюгу і сприяти єдності і їх послідовному застосуванню в підході до оцінки зобов'язань перевізників [282, с. 328–329].

Іншим важливим питанням, по-різному врегульованим в міжнародних конвенціях, є сфера їх застосування. Стаття 6 Роттердамських правил окреслює випадки, коли в лінійних перевезеннях вони не застосовуються (такі випадки виявляються з посиланням на документи (чартери та інші договори на використання судна), а потім, навпаки, ті випадки, коли в нелінійних перевезеннях правила застосовуються: таким чином, правила застосовуються до нелінійних перевезень у випадку видачі транспортного документа або

транспортного електронного запису, і не поширюються на нелінійні перевезення, коли договір перевезення зазвичай засвідчується чартером [224].

Для демонстрації зазначених положень можна навести наступний приклад: декілька вантажовідправників привезли свої автомобілі до порту завантаження. Коли кількість автомобілів досягне певного рівня, корабель відправиться в пункт призначення. В той час як маршрут є фіксованим, розклад є плаваючим. Коносаменти є виданими за договором, який не є договором чартеру. Положення п. 2 ст. 6 Роттердамських правил вводить цей тип договору на нелінійних перевезеннях у сферу застосування Правил.

Слід зазначити, що Роттердамські правила застосовуються у стосунках між перевізником і вантажоодержувачем, контролюючою стороною або держателем, які не є первісною стороною відповідно до ст. 7. На відміну від цього, якщо договір перевезення відноситься до категорії, зазначеної в п. 2 ст. 6 Роттердамських правил, вони також поширюються на відносини між перевізником і вантажовідправниками. Додаткова точність, зазначена в п. 2 ст. 6, необхідна для підтримки статусу-кво відповідно до Гаазьких, Гаазько-Вісбійських або Гамбурзьких правил, а ст. 7 недостатньо для забезпечення цього [273, с. 130].

Роттердамські правила інакше, ніж Гаазько-Вісбійські і Гамбурзькі, регулюють періоди застосування та відповідно періоди відповідальності перевізника. Згідно з Роттердамськими правилами період їхнього застосування і період відповідальності перевізника встановлюються протягом часу, коли вантаж знаходиться у віданні перевізника, де б він його не отримав і куди б не доставляв (ст. 12), за винятком, якщо товар мав бути переданий будь-якому органу в місці отримання або в місці доставки (п. 2 ст. 12).

Питання щодо обсягу зобов'язань перевізника є одним з ключових у конвенціях і також потребує детальнішого дослідження. Оригінальний характер Гаазько-Вісбійських правил як стандартних положень щодо коносаментів може пояснити, чому в них не згадується основне зобов'язання перевізника, а саме: доставити вантаж вантажоодержувачу. Це зобов’язання також не зазначено і в Гамбурзьких правилах, навіть враховуючи, що воно мається на увазі в п. 1 ст. 5. У

ст. 11 Роттердамських правил таке зобов'язання нарешті є викладеними, а також закріплено в п. 1 ст. 13 обов’язок перевізника забезпечити належні і ретельні отримання, навантаження, обробку, укладку, перевезення, зберігання вантажу, догляд за ним, а також його вивантаження і здачу.

Нововведенням Роттердамських правил також є те, що традиційні обов'язки перевізника проявляти належну дбайливість про приведення судна у морехідний стан і піклуватися про збереження товарів було зроблено безперервними (ст. 14). Це положення стало одним із приводів для скарг перевізників. Для перевізника значно легше здійснювати необхідну перевірку перш, ніж судно приступило до рейсу, чим коли рейс вже почався, після чого можливість перевізника вжити таких заходів, які можуть знадобитися для продовження зобов'язання, може бути на практиці значно обмеженою, що може призвести до збільшення відповідальності для перевізника і страховиків його відповідальності [222, с. 328].

Роттердамські правила регулюють транспортні документи в розділі 8. Зазвичай транспортний документ видається, проте, якщо перевізник і вантажовідправник домовилися про інше або якщо звичай або практика передбачають його невикористання, сторони можуть не використовувати відповідний транспортний документ. Враховуючи зазначені винятки, відповідно до ст. 35 вантажовідправник має право на отримання оборотного або необоротного транспортного документа. Ця друга альтернатива є нововведенням порівняно з Гаазько-Вісбійськими і Гамбурзькими правилами.

Список даних про вантаж, які мають бути включені в транспортний документ, не істотно відрізняється від такого списку в Гамбурзьких правилах, але такі дані розділені на три групи: перша група – дані, які повинні бути надані вантажовідправником, друга – дані, які надаються перевізником, і третя – інші відомості, які можуть бути додані в залежності від обставин справи і надаються частково вантажовідправником (найменування та адреса вантажоодержувача), а частково перевізником (назва судна, місце отримання та поставки, порти навантаження і розвантаження) (ст. 36).

Ще одним абсолютно новим положенням є положення про визначення особистості перевізника, яке, будучи більш ясним і повним, може значно допомогти позивачам. Відповідно до ст. 37 якщо перевізник ідентифікується по найменуванню в договірних умовах, то будь-яка інша інформація в договірному документі не має юридичної сили в тій мірі, в якій вона не відповідає ідентифікації. Якщо ж жодна особа не буде ідентифікована як перевізник, а в транспортному документі вказана назва судна, то зареєстрований власник такого судна вважається перевізником, якщо він не доведе, що відносно цього судна діяв бербоут-чартер в момент перевезення, і не зазначить найменування та адресу фрахтувальника судна. Крім того, зареєстрований власник і фрахтувальник по бербоут-чартеру можуть ідентифікувати перевізника, зазначивши його найменування та адресу [224].

Іншою важливою новелою Роттердамських правил є впровадження електронної альтернативи транспортним документам.

Стаття 8 Роттердамських правил закріплює, що все, що підлягає включенню до транспортного документа відповідно до цієї Конвенції, може бути записано в транспортний електронний запис, за умови, що видача або подальше використання транспортного електронного запису здійснюється за згодою перевізника і вантажовідправника; і видача транспортного електронного запису, винятковий контроль над ним або його передача мають такі ж наслідки, як і видача транспортного документа, володіння ним або його передача.

Положення Роттердамських правил щодо електронного документообігу були розроблені з огляду на безперервний розвиток електронних комунікацій і з урахуванням того факту, що досі спроби створити працездатну систему, яка б дозволяла заміну паперових документів електронними, не були успішними. Отже, розробники Правил забезпечили застосування їх положень до будь-якої потенційно розробленої в майбутньому системи електронного документообігу [224]. Таке нововведення, безсумнівно, мало б отримати більшу підтримку від всіх учасників перевезень.

З огляду на встановлення в Роттердамських правилах рамкових положень та надання учасникам перевезень гнучкості у виборі умов договорів перевезення, а також на економію та зручність, яку пропонують ці Правила, їх положення у сфері електронного документообігу не можуть не отримати величезний відгук і підтримку від усіх залучених в процес міжнародної морської торгівлі учасників.

Крім того, саме положення про електронну комерцію вбачаються однією із найпрогресивніших та найважливіших новел, запропонованих Роттердамськими правилами.

Безумовно, впровадження вказаних норм Роттердамських правил тягне за собою значні виклики, породжені відсутністю єдиної системи функціонування електронних транспортних документів та розрізненістю світової практики в цій сфері. Однак очевидним є те, що саме в цій конвенції вперше закріплено можливість та загальний порядок використання електронних транспортних документів у сфері перевезень вантажів морем, що в умовах безперервного розвитку комп'ютерних технологій є прогресивною інновацією та цінним надбанням [143].

Роттердамські правила, підтримуючи підхід, запроваджений Гамбурзькими правилами, також не містять права перевізника посилатися на «навігаційну помилку», тобто на дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном, для звільнення від відповідальності.

Кажучи про розподіл тягаря доказування, варто зауважити, що Роттердамські правила прямо передбачають у п. 1 ст. 17, що перевізник несе відповідальність, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка мали місце в період відповідальності перевізника.

Ф. Берлінг'єрі зазначає, що норми щодо розподілу тягаря доведення у разі втрати, пошкодження або затримки, викликаних неморехідністю, закріплені в Роттердамських правилах, певним чином покращують становище позивача порівняно з Гаазько-Вісбійськими правилами. В той час як відповідно до п. 1 ст. 4 Гаазьких правил тягар доведення того, що втрата або пошкодження вантажу були

викликані неморехідністю, несе позивач (і перевізник зобов’язаний довести, що він проявив розумну дбайливість), відповідно до п. 5 ст. 17 Роттердамських правил тягар доведення позивача легше, так як він повинен тільки довести, що втрата, пошкодження або затримка були, ймовірно, викликані неморехідністю: ймовірність, а не впевненість [224].

Китайський професор Жанг Йонгжан, який критикує Роттердамські правила, навпаки схиляється до думки, що йдеться про те, що вони не тільки підвищують відповідальність перевізника, а й посилюють тягар доведення вантажовласників, що робить неможливим отримання ними компенсації [296, с. 291].

Загалом можна зробити висновок, що Роттердамські правила закріплюють тягар доведення для позивача більш чітко порівняно з попередніми конвенціями.

Категорії осіб, за яких перевізник несе відповідальність, поступово розширюються від Гаазько-Вісбійських правил до Гамбурзьких і Роттердамських правил. У Роттердамських правилах категорії осіб, за яких перевізник несе відповідальність, фактично включають в себе, відповідно до ст. 18, виконуючих сторін, як морських (тобто фактичних перевізників, які здійснюють перевезення морем в цілому або в частині, і всіх незалежних підрядників, які надають послуги на території портів), так і неморських (наприклад, фактичних перевізників, що здійснюють перевезення сушею), а також капітана і екіпаж судна та співробітників перевізника і будь-якої виконуючої сторони.

У Роттердамських правилах посилання на фактичного перевізника, які містяться в Гамбурзьких правилах, були замінені посиланнями на морську виконуючу сторону, що визначається в п. 7 ст. 1. Введення Роттердамськими правилами концепції «морська виконуюча сторона» поширює потенційні зобов'язання перевізників і на інші сторони за договором, які можуть виконувати будь-яку частину перевезення морем або послуги, пов’язані з перевезенням морем. На такі сторони будуть поширюватися ті ж зобов'язання і відповідальність, як і на перевізника, проте перевізник все ж залишається відповідальним за повне

виконання договору перевезення. Таке правило, проте, не поширюється на субпідрядників, які виконують неморські етапи перевезення [222, с. 328].

Роттердамські правила передбачають, що повідомлення про втрату або пошкодження вантажу повинно бути зроблено до або під час передачі товару, а якщо втрата або пошкодження не є очевидними, протягом семи днів з моменту поставки. Вони також регулюють наслідки ненаправлення такого повідомлення, передбачаючи, що таке ненаправлення не зачіпає право вимагати відшкодування та розподілу тягаря доказування, передбаченого у ст. 17 [286, ст. 23].

Порівняно з Гаазькими, Гаазько-Вісбійськими та Гамбурзькими правилами Роттердамські правила регулюють зобов'язання і відповідальність вантажовідправника значно детальніше. Доставка вантажу до перевезення врегульована в ст. 27 Роттердамських правил, де на відміну від Гаазько-Вісбійських і Гамбурзьких правил нарешті закріплено зобов'язання вантажовідправників, які стосуються підготовки товарів до перевезення. У ст. 27 передбачено, що вантажовідправник повинен здати вантаж в такому стані, щоб він витримав передбачуване перевезення, включаючи обробку, навантаження, кріплення і вивантаження, і щоб він не заподіяв шкоди людям або майну.

У ст. 29 забезпечено, що вантажовідправник повинен надавати інформацію, інструкції та документи, що стосуються вантажу, які не можуть бути отримані перевізником з іншого джерела, необхідні для належної обробки і перевезення товарів, а також для перевізника, щоб він міг дотримуватись законів і правил, що застосовуються до майбутнього перевезення. Хоча в попередніх конвенціях відсутні положення, що відповідають зазначеному, вважається, що зобов'язання, викладені у ст. 29 Роттердамських правил, відповідають звичайній практиці і що, отже, конвенцією було лише кодифіковано це зобов'язання [224].

У ст. 32 Роттердамських правил викладені правила перевезення небезпечних вантажів. Поняття небезпечних вантажів чітко не закріплено, проте небезпека пов'язана з людьми, майном та навколишнім середовищем. Таке визначення краще порівняно з попередніми конвенціями описує ситуації, в яких вантажі можуть вважатися небезпечними. Згідно з Роттердамськими правилами

вантажовідправник має два різних зобов'язання: повідомити перевізника про небезпечний характер вантажу та маркувати і позначити його відповідно до чинного законодавства, правил або інших вимог державних органів.

З аналізу норм можемо дійти висновку, що Роттердамські правила дещо обмежують відповідальність вантажовідправника у порівнянні з Гамбурзькими правилами, так як вони заявляють, що вантажовідправник несе відповідальність за втрату або пошкодження, заподіяні таким вантажем, у результаті невиконання ним обов'язку щодо повідомлення перевізника про небезпечний характер вантажу, якщо перевізнику «не дізнається як-небудь інакше» про такий небезпечний характер [286, ст. 32].

Відповідальність є прямою згідно з усіма конвенціями, і, хоча це і не зазначено прямо, вантажовідправник несе тягар доведення того, що збитки спричинені небезпечним характером вантажу, в той час як перевізник несе тягар доведення того, що він не знав про такий небезпечний характер вантажу. Отже, чітке закріплення зобов'язань вантажовідправника по відношенню до опису вантажу та відомостей про нього є позитивним зрушенням для перевізників.

З аналізу ст.ст. 31, 32 та 34 Роттердамських правил здається, що відповідальність вантажовідправника не збільшується [224].

Межі відповідальності перевізника були збільшені в Роттердамських правилах до 875 розрахункових одиниць і 3 розрахункових одиниць (п. 1 ст. 59): порівняно з Гаазько-Вісбійськими правилами межі відповідальності збільшено на 31,25% за місце або одиницю і на 50% за кілограм.

Збільшення ліміту відповідальності за кілограм вантажу було предметом тривалих переговорів і, хоча воно було схвалено значною більшістю, його не підтримали деякі важливі делегації, у тому числі Китай, що визнав його занадто високим, а також Німеччина і Швеція, що визнали його занадто низьким [224].

Межа економічних збитків у зв'язку з затримкою, що не врегульована в Гаазько-Вісбійських правилах, згідно з Гамбурзькими (п. 1 ст. 6) та Роттердамськими правилами (ст. 60) становить 2,5-кратний розмір фрахту, що підлягає сплаті у відношенні затриманого вантажу.

Положення про втрату права на обмеження практично ідентичні в Гаазько-Вісбійських правилах, Гамбурзьких та Роттердамських правилах, за виключенням того, що відповідно до Роттердамських правил (п. 1 ст. 61) обмеження відповідальності не застосовується, якщо перевізник розумів про ймовірність збитків.

Роттердамськими правилами (ст. 60), за аналогією з Гамбурзькими правилами, термін позовної давності також було збільшено порівняно з терміном, закріпленим Гаазько-Вісбійськими правилами, до двох років.

У Роттердамські правила було додано спеціальне положення щодо позовів проти особи, ідентифікованої як перевізник відповідно до п. 2 ст. 37, згідно з яким позов може бути пред'явлений після закінчення двох років строку позовної давності, якщо такий позов пред’являється протягом строку, передбаченого законом суду, або дев'яноста днів, починаючи з дня, коли перевізник був ідентифікований (ст. 65).

Не можна не погодитись з думкою, що таке збільшення строків позовної давності може призвести до завдання шкоди інтересам перевізників у досягненні справедливого і належного рішення спорів щодо вантажів. Існує неминучий ризик, що доступність і цінність доказів може зменшуватись з часом, отже в інтересах усіх сторін, щоб такі спори були вирішені оперативно [222, с. 328].

Положення Роттердамських правил про перевезення вантажів на палубі судна є одним з таких, що вітається перевізниками. Так Гамбурзькі правила передбачають три ситуації, в яких дозволяється перевезення вантажу на палубі: коли це відповідає звичаю в даній галузі торгівлі, вимагається законодавчими нормами або правилами і коли це відповідає угоді з вантажовідправником. У Роттердамських правилах додається четверта ситуація, яка в даний час є набагато важливішою: коли вантажі перевозяться в контейнерах або на контейнерах або транспортних засобах; але вимагається, щоб такі контейнери або транспортні засоби були пристосовані для перевезення на палубі, і палуба була спеціально обладнана для їх перевезення [286, ст. 25]. Це правило є актуальним у зв’язку з

сучасними перевезеннями контейнерів на контейнеровозах і з перевезенням транспортних засобів на сучасних суднах.

Роттердамські правила, на відміну від Гамбурзьких, регулюють наслідки втрати, пошкодження або затримки у випадку, якщо товар законно перевозиться на палубі. У той час як Гамбурзькі правила не містять жодного положення, що б регулювало становище в цьому відношенні, Роттердамські правила передбачають спочатку, що норми, що стосуються відповідальності перевізника, поширюються на всі випадки перевезення вантажів на палубі, а потім, що у випадку, коли перевезення на палубі вимагається за законом або звичаями чи практикою в даній галузі, перевізник не несе відповідальності за втрати, пошкодження або затримки, викликані особливими ризиками, пов'язаними з перевезенням на палубі (п. 2 ст. 25).

Отже, розширення положень правил щодо перевезення вантажів на палубі судна згідно зі ст. 25 Роттердамських правил, а також виключення відповідальності перевізників за втрату або пошкодження вантажу, які викликані особливими ризиками, пов’язаними з його перевезенням на палубі, є очікуваними з боку перевізників удосконаленнями [222, с. 330].

Роттердамські правила, за аналогією з Гамбурзькими, регулюють правила щодо арбітражу паралельно до правил щодо юрисдикції: особа, яка заявляє позов до перевізника, може насправді вибрати як місце арбітражу будь-яке з місць, зазначених в п. 2 ст. 75, причому ці місця відповідають тим, які зазначені в правилах про юрисдикцію відповідно в п. «а» ст. 66.

Статтями 66 і 75 Роттердамських правил було підвищено гнучкість правил щодо вибору суду при вирішенні спорів, що з точки зору перевізників також є негативним фактором. За виключенням випадку, коли договір перевезення передбачає виключний вибір суду, за вибором позивача позов може розглядатися в місці доміциля перевізника, за місцем отримання, доставки або навантаження (вивантаження) вантажу. Єдиний застосовний суд для вирішення спорів забезпечує більшу ясність і визначеність права і процесу для обох договірних сторін [240, с. 328–329].

Як вже зазначалось, Роттердамськими правилами розширено період відповідальності перевізника за перевезення до або після морської ділянки.

Коли в 1921 році були прийняті Гаазькі правила, сфера застосування Гаазьких правил, а отже і період відповідальності перевізника охоплювали період з моменту завантаження на борт судна і до моменту вивантаження вантажу з судна. Пізніше, однак, у лінійному судноплавстві виявилося, що для уникнення затримок перевізник повинен отримати і доставити вантаж у портові склади, які належать йому або агентам, і таким чином термін його відповідальності став ширше, ніж період застосування Гаазьких правил, а також Гаазько-Вісбійських правил, де відповідні положення залишилися незмінними. Отже, відповідальність перевізника за втрату або пошкодження товарів, що відбуваються між отриманням товарів та їх навантаженням на борт судна, а також між завершенням розвантаження та доставкою регулювалася застосовним національним законодавством.

Рішення, яке може допомогти уникати такої подвійності режимів, було знайдено Гамбурзькими правилами, відповідно до яких період відповідальності перевізника охоплює період, протягом якого перевізник відповідає за вантаж у порту навантаження, під час перевезення та в порту розвантаження. Проте часто термінали, до яких товари надходять у відання і в які поставляються, можуть знаходитись поза портовими зонами.

Однак жодний з існуючих інструментів регулювання відносин у цій сфері не поширювався на весь термін договору, коли перевізник зобов'язується прийняти вантаж у розпорядження в місці вантажовідправника і доставити його до місця вантажоодержувача, що поступово стає все більш і більш популярним з появою контейнерів.

Рішення поширити сферу застосування нового проекту документа, підготовленого ММК, на наземні перевезення, пов'язані з морськими перевезеннями, було викликано усвідомленням того, що таке розширення буде реагувати на потреби торгівлі, оскільки вже в 2002 році близько 50 відсотків контейнерів, що перевозяться морським шляхом, були перевезені в режимі «від

дверей до дверей». Роттердамські правила не були задумані з метою регулювання мультимодальних перевезень, але тільки з метою регулювання договорів морського перевезення, в яких перевізник погоджується розширити свої послуги також на перевезення іншими видами транспорту, що передують і слідують за перевезеннями морем. Вони не були задумані як мультимодальний інструмент в традиційному сенсі, так як перевезення іншими шляхами повинні бути доповненням до перевезення морським шляхом [224].

Положення, що регулюють правовий режим, застосовний до договорів перевезення «від дверей до дверей», закріплені в ст. 26 і ст. 82.

В Європі перевезення автомобільним або залізничним транспортом регулюються CMR і COTIF-CIM відповідно. Так як обидва ці інструменти застосовуються тільки до міжнародних перевезень, Роттердамські правила застосовуються в повному обсязі для перевезення автомобільним або залізничним транспортом на території порту і національного перевезення від порту до місця призначення за його межами [224].

Вони також застосовуються до іншої діяльності, що здійснюється на території порту, такої, як перевезення і тримання вантажу, охорона і зберігання: насправді на даний час не існує жодної чинної міжнародної конвенції, що регулювала б будь-який вид цієї діяльності. Крім того, Роттердамські правила застосовуються без виключень щодо всіх питань, крім зобов'язань, обмеження відповідальності і позовної давності: тому глави 3, 7–11, 14 і 15 є завжди застосовними. У зв'язку з тим, що положення Роттердамських правил поступаються тільки положенням інших застосовних інструментів, які спеціально регулюють відповідальність перевізника, положення розділу 4 Роттердамських правил, які встановлюють зобов'язання перевізника в цілому (ст.ст. 11 , 13 і 15) також застосовуються завжди.

Стаття 82 передбачає, що ніщо в Роттердамських правилах не зачіпає застосування положень конвенцій, які регулюють відповідальність перевізника при перевезенні іншими видами транспорту (перевезення автомобільним, залізничним, повітряним та внутрішніми водними шляхами).

Коли при розробці Роттердамських правил обговорювалось питання щодо того, чи повинні і якою мірою субпідрядники перевізника, що називаються виконуючими сторонами, бути предметом конвенції і бути відповідальними за пред'явлений вантажовідправником або вантажоодержувачем позов, було вирішено, що буде зручно зробити так тільки відносно послуг, що надаються в морі або в портах, і тому було створено поняття морської виконуючої сторони, тим самим включивши в Роттердамські правила принципи, на яких ґрунтується так звана справа Гімалаї.

Рішенням Апеляційного англійського суду по справі Адлер проти Діксон (Гімалаї) (Adler проти Dickson (The Himalaya)) 1954 року, яке згодом стало загальноприйнятим в англосаксонській системі права, було закріплено, що у перевезенні пасажирів, а також у перевезенні вантажів закон дозволяє виставляти вимоги не тільки до перевізника, але й до тих, кого він залучив для виконання контракту. Таким чином, особи, які не могли пред'являти до перевізника вимоги через звільнення його від відповідальності або обмеження відповідальності, отримали змогу пред'являти вимоги до його агентів і службовців [291].

Проведений порівняльний аналіз положень всіх наявних режимів регулювання відносин щодо міжнародних перевезень вантажів дозволяє заключити, що Роттердамські правила регулюють питання, що входять до сфери їхньої компетенції, значно детальніше, ніж це роблять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські чи Гамбурзькі правила.

Головними нововведеннями Роттердамських правил, серед іншого, є те, що вони закріплюють тягар доведення для позивача більш чітко порівняно з попередніми конвенціями, період їхнього застосування і період відповідальності перевізника розширені і встановлюються протягом часу, коли вантаж знаходиться у віданні перевізника, де б він його не отримав і куди б не доставляв, що відповідає актуальному в період сучасності перевезенню вантажів «від дверей до дверей». В Роттердамських правилах традиційні обов'язки перевізника проявляти належну дбайливість про приведення судна у морехідний стан і піклуватися про збереження товарів було зроблено безперервними, а також розширено категорії

осіб, за яких перевізник несе відповідальність. Положення про зобов'язання і відповідальність вантажовідправника також є значно детальнішими порівняно з попередніми міжнародними договорами. Крім того, Правилами впроваджено положення про можливість застосування електронної комерції [143], збільшено ліміт відповідальності за вантаж і за аналогією з Гамбурзькими правилами позбавлено перевізника права посилатись на навігаційну помилку. Роттердамські правила детально врегульовують умови щодо перевезень вантажів на палубі та регулюють наслідки втрати, пошкодження або затримки у випадку, якщо товар законно перевозиться на палубі.

Перспективи Роттердамських правил як засобу уніфікації норм у сфері морських вантажних перевезень. Текст Роттердамських правил є плодом довгих і широких дискусій. Він містить різні компроміси, що недивно, якщо згадати, що робоча група проекту складалася з близько тридцяти національних делегацій членів ЮНСІТРАЛ, а також представників професійних організацій. Незважаючи на ці труднощі, розробники проекту, не вагаючись, на першій сесії визначили деякі керівні принципи в цілях забезпечення фундаментального балансу:

- між традиціями і сучасністю;

- між інтересами судновласників та вантажовідправників, тобто розподіл їхніх обов'язків;

- між різними правовими системами і точніше між системами загального права та континентального права, враховуючи, що над проектом працювала команда експертів з обох систем права. Тим не менш загальна система права була краще представлена в основному завдяки використанню англійської мови, що превалює у морських питаннях [240, с. 264].

Наявність декількох чинних конвенцій, що врегульовують відносини у сфері морського перевезення вантажів, свідчить про необхідність прийняття однієї сучасної конвенції, що охоплює всі морські перевезення, у тому числі морські перевезення і пов'язані з ними наземні.

Ще одним вагомим аргументом на користь прийняття Роттердамських правил є тенденція до регіоналізму. Як зазначалось вище, в останні роки з'явився

ряд проектів текстів, що пропонують регіональні мультимодальні транспортні режими. Регіоналізм перешкоджає регулюванню міжнародних перевезень і міжнародної торгівлі шляхом запобігання державам-учасницям регіональної системи, яка суперечить Роттердамським правилам, приєднатися до цієї міжнародної угоди [272, с. 284–285].

Ядром Роттердамських правил є відповідальність перевізника. Справедливим буде сказати, що по суті мета була досягнута. Проте форма, в якій це було зроблено, є предметом певної критики. Різні підходи до загального та континентального права пояснюють цю критику. Як правило, юристи, що звикли до континентального права, не розуміють, чому необхідно мати довгий список виключень, і переміщення «туди-сюди» тягаря доведення, коли вся суть зводиться до відповідальності за презюмовану вину перевізника за втрату або пошкодження, якщо доведено, що вони сталися під час періоду його відповідальності [274, с. 277].

У доповіді генерального секретаря ЮНСІТРАЛ про можливу майбутню роботу в галузі транспортного права від 2 травня 2002 року потреба робочої групи у врегулюванні зобов'язань вантажовідправника описується таким чином (A / CN.9 / 497 пар. 33 стор. 8): «Відповідно до чинних міжнародних режимів дуже мала відповідальність покладається на вантажовідправника, і зобов'язання вантажовідправника – в тій мірі, в якій вони існують, поки не визначені. Під час роботи Міжнародного підкомітету було висловлено припущення, що було б корисно більш точно перерахувати обов'язки вантажовідправника» [268, с. 300].

Виключення права посилатись на навігаційну помилку, продовження зобов'язання щодо належної дбайливості і морехідності, включення положень про затримку, підвищення межі відповідальності і ясність мови, серед іншого, вантажовласники повинні бачити як позитивні доповнення для збалансування обговорюваної сфери відносин. Для перевізників же включення численних «виправдовувальних» статей, які, як і раніше, включають в себе страйки і локаути, а також включення пожежі до виняткових ризиків та покладення більш

важкого тягаря доказування на позивача повинні розглядатися як позитивний крок у напрямку збалансування інтересів.

Очікується, що узгодження і модернізація міжнародного правового режиму морських перевезень вантажів у поєднанні зі спробою збалансувати інтереси перевізників і вантажовласників повинні привести до загального зниження трансакційних витрат, збільшення передбачуваності і більшої комерційної довіри для міжнародних ділових операцій [257, с. 299].

22 жовтня 2010 року група видатних юристів з морського права опублікувала Декларацію Монтевідео, рекомендуючи урядам і парламентам не приймати Роттердамські правила.

Основні проблеми зазначені фахівці бачать у низькому рівні меж відповідальності і тому факті, що тільки перевізники, а не вантажовідправники отримують користь від такого обмеження відповідальності.

Декларація Монтевідео була розглянута кваліфікованою групою членів ММК, яка брала участь у розробці Роттердамських правил. Вони стверджують, що згідно з лімітами, встановленими в Правилах, «вантажовідправники всього, крім найцінніших вантажів, матимуть право на повне відшкодування», так що «та невелика кількість вантажовідправників, які перевозять вантаж, що є більш цінним, ніж встановлені рівні обмеження, може вирішити для себе чи оголосити повну вартість (фактично купувати додаткове страхування від перевізника) або купити страховку в іншому місці, знаючи, що перевізник не несе відповідальності вище рівнів обмеження».

Стосовно обмеження відповідальності вантажовідправників члени ММК, які брали участь у розробці Правил, пояснюють, що ЮНСІТРАЛ спробував сформулювати систему обмежень відповідальності для вантажовідправників, але прийнятного рішення знайдено не було. Вони також відзначили, що жодна конвенція про перевезення вантажів будь-якими видами транспорту не передбачає обмеження відповідальності вантажовідправників, та що Декларація Монтевідео не є пропозицією з цього приводу [228, с. 174–175].

На аргумент, що Роттердамські правила є «дуже складними», кваліфікована група членів ММК, яка брала участь у розробці Правил, зазначила, що не існує ніяких сумнівів, що дана конвенція є складнішою, ніж Гаазько-Вісбійські правила і Гамбурзькі правила, хоча також може бути зазначено, що Гамбурзькі правила є більш складними, ніж Гаазько-Вісбійські правила. Але це пов'язано, з одного боку, з тим, що Роттердамські правила намагаються забезпечити єдність у галузі транспортного права, не охоплену попередніми конвенціями (наприклад, електронні еквіваленти паперових документів, право контролю під час перевезення, поставки), і, з іншого боку, тим, що Роттердамські правила намагаються краще врегулювати ті області, які вже регулюються в попередніх конвенціях (наприклад, зобов'язання і відповідальність вантажовідправника) [220].

Слід також мати на увазі, що складність конвенції не повинна оцінюватись шляхом простого підрахунку кількості статей або довжини кожного положення. Наприклад, положення щодо контрактів, виключених зі сфери застосування Роттердамських правил, є набагато більш «складними» у порівнянні з Гаазькими та Гаазько-Вісбійськими правилами. Тим не менш, навряд чи ситуація покращилася би, якщо б стаття просто задекларувала, що «ця Конвенція не застосовується до чартеру». Такий спрощений текст залишає багато можливостей для варіювання для національних судів під час вирішення питань, чи варто застосовувати конвенцію, що зазвичай призводить до значно меншого ступеня гармонізації. Має бути знайдений баланс між «довжиною і комплексністю» і «точністю і передбачуваністю» [220].

Розробники Декларації Монтевідео стверджують, що Роттердамські правила вводять «морську нео-мову, яка скасовує великий пласт міжнародного прецедентного права, що створювався з 1924 року, і які через їхню недостатню законодавчу техніку призводять до дуже різних інтерпретацій». Фахівці, які розробляли Роттердамські правила, відповідають, що не ясно, на які положення конвенції робляться посилання; якщо посилання робиться на «права контролю», воно насправді є новим, але це пов'язано з тим, що це право, яке здійснюється на

практиці, раніше не було предметом законодавчого регулювання, і тому очевидно, що право за часів Гаазько-Вісбійських правил не є придатним. Що стосується того, що законодавча техніка Роттердамських правил є недостатньою, можливо, слід пояснити, в чому вбачається її недостатність. Крім того, огляд travaux préparatoires показує, що розробники мали намір, щоб Роттердамські правила насправді зберегли більшу частину термінології, використовуваної в Гаазьких, Гаазько-Вісбійських і Гамбурзьких правилах, щоб зберегти якомога більше існуючого прецедентного права і доктрини [220].

На аргументи щодо того, що Роттердамські правила недостатньо регулюють мультимодальні перевезення, оскільки спрямовані на регулювання в основному морських і пов'язаних з ними наземних перевезень, розробники Правил зауважують, що вони не були створені як інструмент для заміни Конвенції ООН про міжнародні мультимодальні перевезення або Правил ЮНКТАД/МТП щодо документів змішаних перевезень. Вони створені для заміни Гаазьких, Гаазько-Вісбійських і Гамбурзьких правил, і їх слід розглядати як конвенцію, що регулює морські-плюс перевезення, а в цьому випадку вони однозначно не є кроком назад [220].

Загалом положення Роттердамських правил розширюють і модернізують сучасні міжнародні правила, що регулюють договори морського перевезення вантажів. Мета Роттердамських правил полягає в тому, що ці правила замінять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські правила і Гамбурзькі правила, і що саме завдяки ним буде досягнута єдність права в галузі морських перевезень і, як сподіваються, буде усунено постійно існуючі загрози для всіх зацікавлених учасників, пов'язані з розрізненим внутрішнім і регіональним законодавством у сфері перевезення вантажів морем. Така мета, безперечно, є гідною, але, звичайно, такою, яка вочевидь повністю залежить від значної і широкої підтримки державами в процесі ратифікації [222, с. 327].

В даний час Роттердамські правила підписали 25 держав, але ратифікували її тільки 4 [264] з необхідних 20, щоб вона набрала законної сили.

Заслуговують на увагу думки К.А. Малюкова, який в своєму дисертаційному дослідженні виділяє причини такого довгого ненабрання чинності Роттердамськими правилами. Першою причиною дослідник називає те, що часто набуття конвенціями сили займає тривалий проміжок часу, особливо, якщо ці конвенції містять нові положення, що істотно змінюють сформований порядок речей в певній сфері. Інша причина нератифікації державами Роттердамських правил полягає в наступному. В Роттердамських правилах наявне положення, відповідно до якого держава, що їх ратифікує, одночасно денонсує всі попередні конвенції, учасником яких вона є. Відповідно через відсутність впевненості держав, що і інші вчинять так само, вони зволікають з офіційним приєднанням до Роттердамських правил [118, с. 175–177].

27 і 28 квітня 2009 року Роттердамські правила були розглянуті та обговорені на пленарному засіданні Аргентинської асоціації морського права.

У результаті цих обговорень Виконавча рад Асоціації вирішила, що Роттердамські правила не вступають у протиріччя з принципами морського права Аргентини і вирішують питання, які не були детально розглянуті в правовій системі в минулому, але прийняття міжнародної конвенції, яка встановлює межу відповідальності значно нижче, ніж межа, яка діє в Аргентині в даний час, є політичним питанням, яке має вирішуватися з урахуванням комерційних інтересів [228, с. 175].

Норвезька комісія з морського права також розглянула доцільність приєднання Норвегії до Роттердамських правил, а також включення їх положень до норвезького законодавства. У результаті обговорення для забезпечення єдиного правового регулювання міжнародних перевезень вантажів Норвегії було рекомендовано ратифікувати Роттердамські правила, але тільки після того, як США або великі європейські держави їх ратифікують [290].

У порівнянні з іншими конвенціями у сфері морських перевезень вантажів Роттердамські правила внесли серйозні корективи у сферу застосування і в обов'язки і відповідальність перевізників. Крім того, інноваційні положення і прориви були зроблені і в інших сферах. Говорячи про основні проблеми

Роттердамських правил, зауважують про їхню ідеалізацію: вони є занадто обширними, всеосяжними та жорсткими. Визначаючи стількох зацікавлених сторін, вони намагаються охопити весь процес і всі ланки міжнародних мультимодальних перевезень, що робить їх непрактичними. «Інновації», введені в цій конвенції, додають невизначеності та потенційних ризиків для її імплементації [296, с. 292].

Противники Роттердамських правил зазначають і про те, що важко уявити собі міжнародну конвенцію, яка охоплює все і приймається міжнародним суспільством протягом дуже довгого періоду часу. Всі конвенції є певного роду компромісом міжнародної громадськості для певних питань у певний час, тобто в будь-якому випадку тимчасовим рішенням. Ще однією перешкодою для єдності є той факт, що беззастережна згода або беззастережне прийняття не може існувати для конвенцій, в ході розробки яких досягнуто лише обмеженого компромісу. До того ж стосовно однієї і тієї ж конвенції, її умов може також відбутися різне тлумачення, через що виникає різна юридична практика в різних країнах. Прибічники цього підходу зауважують, що шлях до уніфікованого міжнародного транспортного права буде довгим, важким і поступовим. Всі виявлені проблеми, здається, свідчать про те, що зусилля з уніфікації міжнародного морського транспортного права не будуть завершеними Роттердамськими правилами [296, с. 296–299].

Фахівці зазначають, що, на відміну від процвітаючої міжнародної доставки «від дверей до дверей», у всьому світі ніколи не було досягнуто єдності права у сфері міжнародних морських та мультимодальних перевезень, що пов'язано з різними законами, прийнятими у різних країнах. Це проявляється, зокрема, в наступних ситуаціях:

1) в законах, що застосовуються різними країнами і регіонами, все ще можна знайти істотні відмінності, хоча вони і мають тенденцію сходитись у деякій мірі;

2) існують відмінності в конвенціях і законах, що регулюють мультимодальні перевезення по воді, повітрю, землі і залізничним транспортом;

3) для кожного окремого виду транспорту існує багато міжнародних конвенцій, які відрізняються для одного і того ж типу транспорту;

4) до транспортних конвенцій у різних країнах або регіонах ставляться по-різному;

5) внутрішні закони, що регулюють один і той же тип транспортного режиму, можуть відрізнятися від країни до країни.

У світлі ситуації в країні і за кордоном китайські фахівці – противники Роттердамських правил наголошують, що Китай не розглядатиме підписання і приєднання до цієї конвенції в даний час. «Це дасть нам більше гнучкості і простору. Ми нічого не втратимо. Навпаки, ми можемо бути більш гнучкими» [296, с. 299].

В той же час прибічники міжнародної уніфікації підкреслюють, що Роттердамські правила є результатом десятирічної напруженої роботи міжнародного суспільства, і є найсучаснішою і передовою міжнародною конвенцією. Уніфікація правового режиму міжнародних мультимодальних перевезень товарів за допомогою такої конвенції буде, безсумнівно, результатом, який вартий на очікування для всього міжнародного співтовариства. Жодна з міжнародних конвенцій, звичайно, не могла досягти вищої точки досконалості, і не можна заперечувати прогресивності правил через їхні недоліки або дефекти. І китайський уряд при вирішенні питання чи ратифікувати конвенцію повинен ретельно зважити всі переваги та недоліки [297, с. 309].

В будь-якому випадку Роттердамські правила мають розумітись як компроміс. Завжди існують інші ідеї про те, яким має бути найкраще рішення, але втілення чиїхось думок на світовій арені з реальним ефектом і консенсусом значно легше на слові, ніж на ділі. Роттердамські правила, безперечно, є складним законодавчим актом, але вони є єдиним сучасним міжнародним підходом зараз і на багато років у майбутньому. Якщо Роттердамські правила зазнають міжнародної невдачі, постане питання, що прийде замість них. Регіональні рішення? Національні рішення? Нова глобальна конвенція? Сподіватися на останній варіант розвитку в даний час і після прийняття Роттердамських правил,

на погляд Ханну Хонка, абсолютно нереально. Перші два є небажаними. Тому на Роттердамські правила треба дивитися як на серйозну макроекономічну перспективу [247, с. 270].

Виконавчий віце-президент A. P. Moller-Maersk Group Кнуд Понтоппідан підсумовує, що, якщо Конвенція ЮНСІТРАЛ стане загальноприйнятим документом для міжнародної морської торгівлі і пов'язаних з нею наземних перевезень, буде збережено велику кількість адміністративних витрат і уникнено правових спорів. Якщо, з іншого боку, Роттердамські правила будуть застосовуватися тільки в деяких регіонах світу, а інші регіони застосовуватимуть їхні внутрішні – і, швидше за все, суперечливі – правила, ситуація стане ще більш хаотичною [272, с. 291].

Честер Д. Хупер зазначає, що хоча Роттердамські правила і виглядають на перший погляд набагато складніше, ніж Гаазькі правила, насправді це не так. Роттердамські правила є довшими, ніж їхні попередники, але це необхідно для того, щоб уточнити і тим самим скоротити кількість судових процесів у деяких сферах, спричинених Гаазькими правилами. Роттердамські правила є довшими для того, щоб виправити помилки, зроблені судами протягом багатьох років при тлумаченні Гаазьких правил [248, с. 213].

Видатний швейцарський професор, представник уряду Швейцарії в ЮНСІТРАЛ по роботі щодо Роттердамських правил Александер фон Циглер зазначає, що питання щодо впливу Роттердамських правил на міжнародну торгівлю повинно бути розглянуто з двох кутів: по-перше, з точки зору промисловості, а по-друге, проаналізувавши, якою є роль гравців ринку в механізмі міжнародної торгівлі і як саме вони мають адаптуватися для того, щоб відповідати вимогам конвенції [298, с. 285–286].

Незважаючи на деяку недосконалість Роттердамських правил, їхня широка ратифікація та прийняття державами будуть сприяти досягненню єдності та узгодженості норм у сфері міжнародних морських перевезень, а також допомагати запобіганню загрозі конфліктів і суперечливостей між національними

та регіональними законодавствами стосовно регулювання прав і обов'язків перевізників. Це було і є бажаною та очікуваною метою їх прийняття [222, с. 331].

Коли двадцятьма договірними державами, як вимагається Роттердамськими правилами, їх буде ратифіковано, настане час для адаптації. Саме цей час стане випробовуванням для розробників Роттердамських правил, оскільки світ побачить, наскільки працюючу та модернізовану систему вони запропонували. Досягти кращого рішення, ніж Роттердамські правила, протягом наступного століття вбачається утопічним [298, с. 285–286].

На відміну від ситуації з наземними перевезеннями, де рішення питань на регіональному рівні є реальними, морські перевезення «від дверей до дверей» по своїй суті є міжнародними та глобальними, і вкрай важко знайти якесь регіональне або національне автономне рішення [298, с. 285–286].

Україна на даний момент не є учасницею жодної з розглянутих конвенцій у сфері морського перевезення вантажів, що безперечно є негативним фактором при вирішенні контрагентами питання щодо можливості співпраці з українськими суб’єктами перевезень.

Натомість основним нормативно-правовим актом, що регулює відносини у сфері торговельного мореплавства, є Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року. Так, зокрема, ст. 14 КТМ України встановлює, що у разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є перевізником у договорі морського перевезення. Наслідком цього положення, зокрема, є те, що страждають вітчизняні учасники міжнародних перевезень, оскільки угоди, що ними укладаються, часто регулюються невідомим їм правом країни контрагента, що зазвичай призводить до того, що вони несуть збитки.

Загалом, з огляду на викладене в підрозділах 3.1 та 3.2 даного дисертаційного дослідження, положення КТМ України в частині морського перевезення вантажів, зокрема відповідальності перевізника при перевезеннях вантажів з використанням коносаментів, є аналогічними положенням Гаазько-

Вісбійських правил та у багатьох випадках відтворюють їх. Проте, як було зазначено вище, є і такі норми, які відображають підхід Гамбурзьких правил і є «запозиченими» з них.

Також необхідно відзначити, що у практиці склалась така ситуація, що практично всі коносаменти або чартери, що складаються на території України при здійсненні міжнародних морських перевезень вантажів, містять застереження про застосування Гаазько-Вісбійських або Гамбурзьких правил.

Не можна оминути увагою і питання застосування норм зазначених міжнародних конвенцій при вирішенні судами спорів. З дослідження судових рішень, наявних в Єдиному державному реєстрі судових рішень [53], вбачається, що в них практично відсутні посилання на чинні міжнародні договори у сфері морського перевезення вантажів. Це пояснюється тим, що зазначені конвенції не ратифіковані Україною, отже не є частиною її національного законодавства, що обмежує суди України застосовувати норми цих конвенцій при винесенні рішень.

Аналогічним чином йдуть справи і при вирішенні спорів третейськими судами, зокрема Міжнародним комерційним арбітражним судом при Торгово-промисловій палаті України, Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України, якщо застосовним правом при вирішенні спору обрано право України [163].

Таким чином, для підняття статусу України як надійної морської держави в очах закордонних вантажовідправників та перевізників вбачається необхідним її долучення до одного з міжнародних режимів регулювання міжнародних морських перевезень вантажів. Зрозуміло, 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. Ратифікація цієї конвенції потягне за собою мінімальні зміни в чинному законодавстві України в частині регулювання відносин у сфері перевезень вантажів з використанням коносамента.

Проте також необхідно мати на увазі, що ратифікація Україною однієї із попередніх конвенцій (Гаазьких, Гаазько-Вісбійських чи Гамбурзьких правил) глобально не змінить ситуації щодо єдності норм у сфері торговельного мореплавства. Приєднавшись до одного з названих міжнародних договорів, Україна стане учасницею багатоманітності існуючих правових режимів регулювання окреслених відносин, що навряд чи допоможе уникнути правових колізій з учасниками перевезень, які керуватимуться іншим режимом.

Враховуючи зазначене вище, можна зробити висновок, що для підвищення авторитету України на світовій арені у сфері міжнародних морських перевезень приєднання її до чинного міжнародного договору в цій сфері (наприклад, до Гаазько-Вісбійських правил) є необхідним та вкрай бажаним. Проте у подальшій перспективі, якщо Роттердамські правила наберуть законної сили і будуть застосовуватись у більшості морських держав, їх ратифікація для України стане величезним кроком вперед та досягненням для надання учасникам перевезень максимального комфорту і правової визначеності.

У світлі викладеного, у разі приєднання України до Роттердамських правил, вбачається необхідним внесення відповідних змін до законодавства України, зокрема КТМ України, з метою гармонізації внутрішньодержавного права з нормами міжнародної конвенції.

Враховуючи результати проведеного дослідження в частині відповідності норм чинного КТМ України нормам діючих міжнародних конвенцій у сфері морських вантажних перевезень, очевидно, що ратифікація нашою державою Роттердамських правил потягне за собою суттєві «перетворення» положень КТМ, що стосуються договору морських вантажних перевезень.

Проте із великого масиву таких прогнозованих змін варто, на наш погляд, приділити особливу увагу, зокрема, наступним потенційним нововведенням. Так, доцільним вбачається виключення з КТМ України ст. 177, що закріплює відсутність відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу у разі навігаційної помилки. Суперечки щодо включення навігаційної помилки у підстави звільнення перевізника від відповідальності за вантаж

з’явились ще до прийняття Гаазьких правил і не вщухають досі. Проте, враховуючи неоднозначність судової практики щодо трактування сутності навігаційної помилки, зокрема поняття «помилки в управлінні судном» [172, с. 148–156], з розумінням загальної політизованості вказаної проблеми, на сучасному етапі розвитку торговельного мореплавства та законодавства в цій сфері положення про навігаційну помилку не сприяє досягненню балансу інтересів сторін договору перевезення.

Наочною є також необхідність збільшення лімітів відповідальності перевізника за вантаж: встановлене ст. 181 КТМ України обмеження відповідальності, аналогічне до встановленого в Протоколі 1979 року до Гаазько-Вісбійських правил, вже давно не влаштовує економічно розвинуті країни, які відіграють вагому роль у міжнародних перевезеннях вантажів морем.

Доцільним також є внесення в КТМ України положень щодо впровадження відповідальності перевізника за економічні втрати, спричинені затримкою в здачі вантажу, тобто у випадках, коли вантаж не зданий в місце призначення в строк, передбачений договором перевезення. При цьому межі такої відповідальності пропонується встановити у відповідності до закріплених у ст. 60 Роттердамських правил.

В умовах безперервного розвитку комп’ютерних технологій видається доцільним закріплення у КТМ України також положень щодо правового регулювання електронного документообігу у сфері морського перевезення вантажів у відповідності до положень, запропонованих Роттердамськими правилами. Слід внести в КТМ України норму, в якій би надавалось визначення транспортного електронного запису за аналогією з визначенням, викладеним в пп. 18 п. 1 ст. 1 Роттердамських правил, а також закріпити в КТМ України умови використання та правове регулювання транспортних електронних записів як функціональних еквівалентів коносамента як транспортного документа, що дозволить учасникам відносин з морського перевезення вантажів використовувати транспортні електронні документи нарівні з документами на паперових носіях.

Незважаючи на значні виклики (породжені недосконалістю законодавства України у сфері електронної комерції та електронного документообігу, відсутністю єдиної системи функціонування електронних транспортних документів та розрізненістю світової практики в цій сфері), які потягне за собою впровадження вказаних норм Роттердамських правил в законодавство України, в умовах безперервного розвитку комп'ютерних технологій такі новели видаються необхідною прогресивною інновацією та цінним надбанням.

Зазначені аспекти дослідження та висновки, про які йдеться в даному підрозділі, висвітлені також в роботах автора [143; 145; 152; 270].

ВИСНОВКИ

У **Висновках** викладено найважливіші теоретичні положення та сформульовано найвагоміші пропозиції дисертаційного дослідження, зокрема:

1. Уніфікацію доцільно розглядати в широкому сенсі, тобто не тільки як процес вироблення єдиних норм для певної групи правовідносин, а і як процес застосування цих норм у процесі регулювання певних відносин. Таким чином, уніфікація права – процес створення та застосування для регулювання певних відносин не тільки єдиних норм, а і схожих, погоджених, таких, що не суперечать одна одній, очікуваним результатом чого є зближення правових систем.

Класифікація уніфікації у міжнародному приватному праві здійснюється за такими критеріями: за характером уніфікованих норм – уніфікація колізійних норм, уніфікація матеріальних норм або змішана уніфікація; за методом – міжнародно-правова та приватноправова уніфікація; залежно від використання міжнародно-правових засобів – міжнародно-договірна та недоговірна (неконвенційна) уніфікація; залежно від сфери розповсюдження норм – регіональна та універсальна уніфікація.

2. Міжнародне приватне морське право є підгалуззю міжнародного приватного права, яка регулює майнові відносини, ускладнені іноземним елементом, що складаються у сфері торговельного мореплавства, до структури якої включаються національно-правові колізійні норми, уніфіковані колізійні та матеріально-правові норми міжнародних договорів та звичаї торговельного мореплавства.

3. Процесу уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві, який розпочався в період Середньовіччя із регіональної уніфікації звичаїв у сфері торговельного мореплавства, сприяли економічні фактори (безперервний розвиток міжнародних відносин, постійна поява нових ринків, науковий і технічний прогрес, у тому числі в суднобудуванні) та фактори правового характеру (недостатність інструментів тільки національного права, правова невизначеність, викликана розрізненістю судової та арбітражної практики в різних державах, недосконаліть колізійного методу).

Пристосованість міжнародного приватного морського права до уніфікації зумовлена особливостями його формування, природною єдністю і міжнародним характером з початку виникнення відносин у сфері торговельного мореплавства, схожим характером проблем, що виникають при вирішенні спорів у цій сфері відносин, міжнародною природою норм, що регулюють такі відносини, схожістю спорів, що потребують врегулювання, та подібністю механізмів їх вирішення.

4. Міжнародно-договірна уніфікація у сфері торговельного мореплавства в основному є універсальною. Особливість міжнародного договору як механізму встановлення єдиних норм у міжнародному приватному морському праві лежить у площині співвідношення міжнародно-правового та національно-правового регулювання.

Для надання процесу і результату уніфікації права за допомогою міжнародно-правових договорів найбільшої ефективності рекомендується: виважено обирати сфери відносин для уніфікації, ґрунтовно вивчати національні законодавства в обраній сфері, досліджувати передумови та перепони для прийняття міжнародної конвенції та приєднання до неї держав, а також враховувати супроводжуючі уніфікацію та подальшу імплементацію фактори при створенні проекту такої конвенції.

5. Багатоманітність та складність правових режимів регулювання міжнародних перевезень морськими видами транспорту пояснюються особливостями міжнародних морських вантажних перевезень, а саме: можливістю їх здійснення тільки з використанням суден, що є засобами підвищеної небезпеки, присутністю постійних ризиків через загрози Світового океану, безпосередньо міжнародним характером, тобто наявністю іноземного елемента, а також специфічними рисами договору міжнародного морського перевезення вантажу.

6. Наявність декількох чинних конвенцій у сфері морських вантажних перевезень, норми яких по-різному регулюють одні й ті самі відносини, спричиняє колізії як безпосередньо між нормами цих конвенцій, так і між їхніми нормами і окремими внутрішніми положеннями національних законодавств. Для подолання таких колізій та досягнення правової визначеності в області

міжнародних морських перевезень вантажів існує потреба в універсальній єдиній міжнародній конвенції, яка б врегулювала відносини у цій сфері відповідно до вимог сучасності та потреб ділового обороту.

7. Причинами переваг чартерних проформ як інструменту недоговірної уніфікації для регулювання відносин при перевезеннях за чартером, є, зокрема, такі: потенційно швидке пристосування до поточних вимог міжнародного комерційного обороту завдяки рекомендаційному характеру; можливість учасників перевезення щоразу самостійно обирати умови проформ; опція суб'єктивної модифікації кожної окремої чартерної проформи.

8. Гаазькі правила стали першим міжнародним документом, визнаним переконливою частиною світового морського суспільства, що врегулював відносини, які виникають при перевезенні вантажів морем з використанням коносаментів, і закріпив мінімальну відповідальність перевізника, досить чітко розподіливши ризики між ним та вантажовласником. В ході практики застосування Гаазьких правил виявлено недоліки щодо їхньої невідповідності вимогам комерційного обороту, які намагались усунути за допомогою Протоколів 1968 року (Правила Вісбі) та 1979 року.

9. Розвиток міжнародних перевезень вантажів морем, виявлені недоліки Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил спричинили прийняття в 1978 році Гамбурзьких правил як їхньої «контрпропозиції». Незважаючи на те, що Гамбурзькі правила набрали чинності, вони не отримали широкого визнання через їхній дещо радикальний підхід до відповідальності перевізника за вантаж та зміщення центру інтересів на користь вантажовідправників, отже, головна мета їх прийняття – встановлення єдиного збалансованого міжнародного режиму у сфері морських перевезень вантажів досягнута не була.

10. Для встановлення єдиної загальноприйнятої правової регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень, яка б відповідала сучасним вимогам та нівелювала б існування багатьох режимів у цій сфері, в 2008 році було прийнято Роттердамські правила, які врегульовують питання, що входять до сфери їхньої компетенції, значно детальніше порівняно з попередніми

міжнародними правилами, містять низку суттєвих нововведень (зокрема, застосування їх до перевезень вантажу іншими видами транспорту, крім морського, які передують і слідують за перевезеннями морем; положення про транспортні електронні документи, які відображають рівень розвитку сучасних технологій та електронного документообігу) та у разі набрання ними чинності зможуть вирішити питання множинності режимів, ставши єдиним договірним джерелом регулювання у даній сфері.

11. Положення КТМ України в частині морського перевезення вантажів, зокрема відповідальності перевізника при перевезеннях вантажів з використанням коносаментів, відтворюють положення як Гаазько-Вісбійських правил, так і Гамбурзьких правил, що вказує на «гібридність» правового режиму регулювання зазначених відносин. З урахуванням того, що Україна не є учасницею жодної із чинних конвенцій у цій сфері, приєднання її до чинного міжнародного договору у сфері міжнародних морських перевезень (наприклад, до Гаазько-Вісбійських правил) підвищить її авторитет на світовій арені.

У подальшому, враховуючи переваги Роттердамських правил, доцільним є приєднання України до цієї конвенції як до найбільш сучасного, актуального та збалансованого міжнародного договору щодо морських вантажних перевезень, що наявний на даний час.

12. У разі приєднання України до Роттердамських правил розроблено пропозиції щодо внесення змін та доповнень до КТМ України: запропоновано виключити з КТМ України положення про навігаційну помилку як підставу звільнення перевізника від відповідальності (ст. 177) як таке, що не сприяє досягненню балансу інтересів сторін договору перевезення; збільшити ліміти відповідальності перевізника за вантаж (ст. 181 КТМ України); внести в КТМ України положення щодо впровадження відповідальності перевізника за економічні втрати, спричинені затримкою в здачі вантажу, межі якої встановити відповідно до закріплених у ст. 60 Роттердамських правил. В умовах безперервного розвитку комп'ютерних технологій видається доцільним закріплення у КТМ України також положень щодо правового регулювання

електронного документообігу у сфері морського перевезення вантажів. Рекомендовано закріпити у КТМ України норму, в якій би надавалось визначення транспортного електронного запису за аналогією з визначенням, викладеним в пп. 18 п. 1 ст. 1 Роттердамських правил, а також закріпити в КТМ України умови використання та правове регулювання транспортних електронних записів як функціональних еквівалентів коносамента як транспортного документа, що дозволить учасникам відносин з морського перевезення вантажів використовувати транспортні електронні документи нарівні з документами на паперових носіях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамова О. С. Співвідношення понять морського публічного й морського приватного права. *Актуальні проблеми держави і права* : зб. наук. пр. Одеса, 2011. Вип. 59. С. 204–211.

2. Аллахвердов М. А., Савичев Г. П. Договоры о перевозках грузов. Москва : Юрид. лит., 1967. 184 с.

3. Алтунин В. В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Саратов, 2005. URL: http://www.dslib.net/civil-pravo/otvetstvennost-morskogo-perevozchika-za-nevypolnenie-objazatelstv-po-perevozke.html.

4. Ануфриева Л. П. Международное частное право. В 3 т. Т. 1. Общая часть : учебник. Москва : БЕК, 2002. 288 с.

5. Ануфриева Л. П. Международное частное право. В 3 т. Т. 2. Особенная часть : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : БЕК, 2002. 656 с.

6. Ануфриева Л. П. Соотношение международного публичного и международного частного права (проблемы системной принадлежности и структурного статуса). *Журнал российского права*. № 6 - М.: Норма, 2001. С. 88-100.

7. Анцелевич Г. А. Международное морское торговое право : учеб. пособие. Киев : Слово, 2003. 560 с.

8. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року : міжнар. док. від 13.12.1974 р. / Міжнар. мор. організація. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_094.

9. Базедов Ю. Возрождение процесса унификации права: европейское договорное право и его элементы. *Российский ежегодник международного права*. 1998–1999. Санкт-Петербург, 1999. С. 66–89.

10. Бару М. И. Унификация и дифференциация норм трудового права. *Советское государство и право*. 1971. № 10. С. 45–50.

11. Бахин С. В. Деятельность международных организаций по сближению национального права. *Российский ежегодник международного права*. 2004. Санкт-Петербург, 2005. С. 112–126.

12. Бахин С. В. К вопросу о пределах сближения национальных правовых систем. *Российский ежегодник международного права*. 2003. Санкт-Петербург, 2003. С. 73–83.

13. Бахин С. В. Модельное право. *Известия вузов. Правоведение.* 2003. № 1. С. 170–185.

14. Бахин С. В. О правовой природе норм, унифицированных посредством международного договора. *Российский ежегодник международного права*. 1998–1999. Санкт-Петербург, 1999. С. 45–65.

15. Бахин С. В. Понятие и механизмы международно-правового сближения правовых систем. *Российский ежегодник международного права*. 2001. Санкт-Петербург, 2001. С. 79–83.

16. Бахин С. В. Право интеграционных образований: вопросы конкуренции систем права. *Международные отношения и право: взгляд в XXI век* = International Relations and Law: A Look into XXI Century : материалы конференции в честь проф. Л. Н. Галенской / под ред. С. В. Бахина. Санкт-Петербург, 2009. С. 90–145.

17. Бахин С. В. Правовые проблемы договорной унификации. *Московский журнал международного права*. 2002. № 1 (45). С. 129–143.

18. Бахин С. В. Разновидности единых и единообразных норм, создаваемых при сближении (унификации и гармонизации) права. *Российский ежегодник международного права*. 2005. Санкт-Петербург, 2006. С. 115–126.

19. Бахин С. В. Сотрудничество государств по сближению национальных правовых систем: унификация и гармонизация права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.10 / Санкт-Петерб. гос. ун-т. Санкт-Петербург, 2003. 360 с.

20. Бахин С. В. Субправо (международные своды унифицированного контрактного права). Санкт-Петербург, 2002. 311 с.

21. Безбородов Ю. С. Международные модельные нормы : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Казань, 2003. 196 с.

22. Безбородов Ю. С. Международные модельные нормы. Москва : Волтерс Клувер, 2008. 152 с.

23. Білоус О. С. Уніфікація і порівняльний аналіз договірного права в рамках Принципів УНІДРУА : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2015. 21 с.

24. Богуславский М. М. Международное частное право : учебник. 3-е изд., перераб. и доп. Москва : Юристъ, 1998. 408 с.

25. Богуславский М. М. Международное частное право : учебник. 5-е изд., перераб. и доп. Москва : Юрист, 2005. 604 с.

26. Бойцов Ф. С., Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Морское право. Москва : Транспорт, 1976. 272 с.

27. Бойцов Ф. С., Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Морское право : учеб. для мореходных училищ. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Транспорт, 1984. 261 с.

28. Боярський Є. Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Нац. акад. прав. наук України, НДІ приват. права і підприємництва ім. Ф. Г. Бурчака. Київ, 2015. 20 с.

29. Брагинский М. И. О сближении и унификации национальных правовых норм стран – членов СЭВ. *Материалы секции права Торгово-промышленной палаты СССР*. Москва, 1983. Вып. 34. С. 34–46.

30. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 5-е изд., стер. Москва : Статут, 2011. 910 с.

31. Бутакова Н. А. Проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики* (входит в перечень ВАК). Тамбов, 2015. № 6, ч. 2. С. 37–39.

32. Буткевич В. Г. Советское право и международный договор. Киев : Вища шк., 1977. 259 с.

33. Буткевич В. Г. Соотношение внутригосударственного и международного права. Киев : Вища шк., 1981. 311 с.

34. Василенко О. С. Уніфікація правил електронної комерції в рамках ЮНСІТРАЛ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2014. 19 с. URL: https://mydisser.com/ru/avtoref/view/28526.html.

35. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте. Москва : Статут, 2004. 510 с. URL: http://adhdportal.com/book_3349.html.

36. Вилкова Н. Г. Международные коммерческие контракты: теория и практика унификации правового регулирования : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2001. 443 с.

37. Вилкова Н. Г. Методы унификации права международных коммерческих контрактов. *Государство и право*. 1998. № 7. С. 73–78.

38. Вольнов А. Е. Проблемы определения перевозчика в международных морских грузоперевозках. *Сравнительное право и проблемы частноправового регулирования* : сборник. Москва, 2004. С. 35–41.

39. Вольф М. Международное частное право / пер. с англ. С. М. Рапопорт ; под ред. и с предисл. Л. А. Лунца. Москва : Госизд. иностр. лит., 1948. 702 с.

40. Вяткин В. О. Ответственность перевозчика по договору международной морской перевозки груза, удостоверенному коносаментом : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2005. URL: http://www.dissercat.com/content/otvetstvennost-perevozchika-po-dogovoru-mezhdunarodnoi-morskoi-perevozki-gruza-udostoverenno.

41. Гайдулін О. О. Зближення контрактного права країн – членів Європейського Союзу: основні засоби та напрями : дис. … канд. юрид. наук :

12.00.03 / Акад. прав. наук України, НДІ приват. права і підприємництва. Київ, 2009. 249 с.

42. Гетьман-Павлова И. В. Международное частное право : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Эксмо, 2009. 704 с.

43. Грингольц И. А. Унификация и сближение законодательств стран – членов СЭВ в процессе социалистической экономической интеграции (теоретические проблемы). *Советское государство и право*. Москва, 1975. № 10. С. 80–88.

44. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: теоретичні та практичні аспекти : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2014. 34 с.

45. Довгерт А.С. Система приватного права та структура проекту нового Цивільного кодексу України. *Українське право*. 1997. № 1. С. 16–27.

46. Довгерт А.С. Уніфікація матеріальних норм міжнародного приватного договірного права. Міжнародне приватне право. Особлива частина : підручник / за ред. А.С. Довгерта і В.І. Кисіля. К.: Алерта, 2013. 400 с.

47. Доронина Н. Г. Унификация и гармонизация права в условиях международной интеграции. Журнал российского права. 1998. № 6. С. 53–67. URL: http://center-bereg.ru/o5940.html.

48. Егоров К. Ф. Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : (спец. 712) / Ленингр. гос. ун-т им. А. А. Жданова. Ленинград, 1969. 36 с.

49. Егоров К. Ф. Международная Конвенция 1924 г. о коносаментах и морское законодательство зарубежных государств. *Морское право и практика* : информ. сб. ЦНИИМФ. Москва, 1967. № 33 (171). С. 3-18.

50. Егоров К. Ф. Современные методы унификации материально-правовых норм права международной торговки. *Морское право*. Труды ЦНИИМФ. Ленинград, 1972. Вып. 155. С. 48–64.

51. Ежегодник ЮНСИТРАЛ. Т. 1. 1968–1970. Нью-Йорк, 1979. URL: https://www.uncitral.org..

52. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Международное частное право : курс лекций. Москва : Былина, 2000. 176 с.

53. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: http://reyestr.court.gov.ua.

54. Єфімов О. О. Правові підстави «спеціальної компенсації» витрат рятувальника майна на морі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса, 2012. 234 с.

55. Жильцов А. Н., Муранов А. И. Национальные кодификации в современном международном частном праве. Тенденции и противоречия в его развитии на пороге третьего тысячелетия. *Международное частное право: Иностранное законодательство*. Москва : Статут, 2001. С. 28–46.

56. Жорник І. В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплавстві : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Міжнар. гуманітар. ун-т. Одеса, 2015. 258 с.

57. Звеков В. П. К вопросу о соотношении материально-правового и коллизионного способов регулирования в международном частном праве. *Советский ежегодник международного права*. 1973. Москва, 1975. С. 284–292.

58. Звеков В. П. Коллизии законов в международном частном праве. Москва : Волтерс Клувер, 2007. 416 с.

59. Звеков В. П. Международное частное право : курс лекций. Москва : НОРМА, 2000. 686 с.

60. Зепалов А. В. «Проблема метода» международного частного права. *Международное публичное и частное право*. 2005. № 3. URL: http://www.lawmix.ru/comm/785.

61. Зефирева Г. Ю., Драгунова Ю. Б. Освобождение морского перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный грузу вследствие форс-мажорных обстоятельств. Москва : Транспорт, 1980. 370 с.

62. Зыкин И. С. Внешнеэкономические операции: право и практика. Москва : Междунар. отношения, 1994. 304 с.

63. Иванов Г. Г. О целесообразности создания очередного правового режима международной перевозки груза морем. *Транспортное право*. 2003. № 2. С. 2–6.

64. Иванов Г. Г. Унификация материально-правовых норм и юридическая природа конвенций по унификации. *Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию* : (нормативные материалы, практика, комментарий). 1979. Вып. 18. С. 19–27.

65. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. Ленинград : Судостроение, 1984. 280 с.

66. Иоффе О. С. Общее учение об обязательствах. Москва : Юрид. лит., 1975. 880 с.

67. Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 1990 році. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_005.

68. Кабатова Е. В. Изменение роли коллизионного метода в международном частном праве. *Международное частное право: современная практика* : сб. ст. / под ред. М. М. Богуславского и А. Г. Светланова. Москва, 2000. С. 5–16.

69. Кабатова Е. В. Роль международных организаций в формировании международного частного права. *Международное частное право. Современные проблемы* / отв. ред. М. М. Богуславский. Москва : ТЕИС, 1994. С. 382.

70. Казанский П. Учебник международного права публичного и гражданского. Одесса : Эконом. тип., 1902. 531 с.

71. Канашевский В. А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. Москва : Волтерс Клувер, 2008. 296 с.

72. Касаткина А. С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 /

Москва, 2013. 22 с. URL: http://www.dissercat.com/content/dogovor-perevozki-passazhira-i-bagazha-v-mezhdunarodnom-chastnom-prave#ixzz3rIGRGgmN.

73. Кисіль В. І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2001. 39 с.

74. Кичигина И. Л. Коллизионный и материально-правовой методы регулирования в международном частном праве : дис. ... канд. юрид. наук / МГУ им. М. В. Ломоносова. Москва, 1987. 217 с.

75. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2003. URL: http://www.disslib.org/pravove-rehuljuvannja-perevezen-vantazhiv-morskym-transportom.html.

76. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80.

77. Кокин А. С. Международная морская перевозка груза: право и практика. Москва : Волтерс Клувер, 2007. 584 с.

78. Комаров А. С. Международная кодификация норм, относящихся к международным коммерческим договорам. *Закон*. 1995. № 12. С. 93–94.

79. Комаров А. С. Международный институт унификации частного права. *Внешняя торговля*. 1993. № 11. С. 28–29.

80. Комарук І. А. Особливості уніфікації міжнародного приватного права Гаазькою конференцією в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2014. 21 с.

81. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации : учеб. пособие / под ред. Г. Г. Иванова. Москва : Спарк, 2001. 736 с.

82. Конвенція Організації Об’єднаних Націй з морського права : від 10.12.1982 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057.

83. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу товарів : від 11.04.1980 р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_003.

84. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) : від 31.03.1978 р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_391.

85. Конвенція про Кодекс поведінки лінійних конференцій ООН : від 01.07.1974 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/995_020.

86. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр.

87. Корецкий В. М. Очерки международного хозяйственного права. Харьков, 1928. 185 с.

88. Корецкий В. М. Униформизм в праве. *Избранные труды* : в 2 кн. / В. М. Корецкий. Киев, 1989. Кн. 1. С. 89–103.

89. Коровина О. П. Методы унификации норм в международном частном праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 1988. 222 с.

90. Коровина О. П. Методы унификации норм международного частного права : (на примере международного частного морского права). *Торговое мореплавание и морское право*. Москва, 1986. Вып. 13. С. 31-42.

91. Коровина О. П. Природа единообразных норм международных конвенций. *Известия вузов. Правоведение*. 1983. № 1. С. 61-66.

92. Косовская В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Санкт-Петербург, 2006. URL: http://www.dslib.net/civil-pravo/morskaja-perevozka-gruza-kak-chastnopravovoj-institut.html.

93. Косовская В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт. URL: https://www.rulit.me/books/morskaya-perevozka-gruza-kak-chastnopravovoj-institut-read-295735-1.html.

94. Крылов С. Б. Международное частное право : пособие к лекциям. Ленинград : Прибой, 1930. 328 с.

95. Крылов С. Б., Перетерский И. С. Международное частное право : учебник. Москва : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1940. 205 с.

96. Кумалагова Т. Т. Ответственность перевозчика за несохранность груза по договору международной морской перевозки груза : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2011. URL: http://www.dissercat.com/content/otvetstvennost-perevozchika-za-nesokhrannost-gruza-po-dogovoru-mezhdunarodnoi-morskoi-perevo.

97. Кутафин Д. О. Унификация и гармонизация норм права о залоге в международном частном праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2007. 27 с. URL: http://www.dissercat.com/content/ unifikatsiya-i-garmonizatsiya-norm-prava-o-zaloge-v-mezhdunarodnom-chastnom-prave.

98. Лебедев С. Н. О природе международного частного права. *Советский ежегодник международного права*. 1979. Москва, 1980. С. 61–80.

99. Лебедев С. Н. Унификация правового регулирования международных хозяйственных отношений (некоторые общие вопросы). *Юридические аспекты осуществления внешнеэкономических связей* : тр. каф. междунар. частного и гражданского права МГИМО МИД. Москва, 1979. С. 15–43.

100. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки : учебник. 2-е изд., доп. и перераб. Санкт-Петербург : Выбор, 2000. 415 с.

101. Липавский В. Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер). *Транспортное право*. 2004. № 4. С. 19–25.

102. Лукашук И. И. Международное право в судах государств. Санкт-Петербург : Россия – Нева, 1993. 302 с.

103. Лунц Л. А. Курс международного частного права. Общая часть. Москва, 1973. 381 с.

104. Лунц А. Л. Курс международного частного права : в 3 т. Москва : Спарк, 2002. 1007 с.

105. Лунц Л. А. Соотношение международного договора и внутригосударственного закона в гражданском и трудовом праве. *Ученые записки ВНИИСЗ*. 1968. Вып. 14. С. 220–232.

106. Лунц Л. А., Марышева Н. И., Садиков О. Н. Международное частное право : учебник. Москва : Юрид. лит., 1984. 336 с.

107. Маковская А. А. Унификация международного частного права в рамках Европейского Экономического Сообщества : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Рос. акад. наук, Ин-т государства и права. Москва, 1992. 19 с.

108. Маковский А. Л. Вопросы теории международно-договорной унификации права и состав международного частного права. *Материалы секции права Торгово-промышленной палаты СССР*. Москва, 1983. Вып. 34. С. 26–33.

109. Маковский А. Л. Вопросы теории международной унификации права и состав международного частного права. *Материалы Торгово-промышленной палаты СССР*. Москва, 1983. Вып. 34. С. 26–33.

110. Маковский А. Л. Международно-договорная унификация морского права: некоторые итоги, тенденции и перспективы. *Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы* : XIV Междунар. конф. «Мир на морях». Москва, 1990.

111. Маковский А. Л. Международные договоры об унификации морского права. *Многосторонние международные соглашения о морском транспорте (условия морских перевозок)* / сост. и авт. вступ. ст. А. Л. Маковский ; под ред. Г. А. Маслова. Москва : ТПП СССР, 1983.

112. Маковский А. Л. О международно-правовом регулировании имущественных отношений в области торгового мореплавания. *Ученые записки ВНИИСЗ*. Москва, 1973. Вып. 28. С. 100–117.

113. Маковский А. Л. Об унификации норм морского права. *Проблемы международного частного права*. Москва : Изд-во ИМО, 1960. С. 105–122.

114. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Москва : Мор. транспорт, 1961. 314 с.

115. Маковский А .Л. Природа норм конвенций об унификации морского права. *Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию* : (нормативные материалы, практика, комментарий). 1979. Вып. 18. С. 3–18.

116. Маковский А. Л. Проблемы международного частного морского права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 1984. 423 с.

117. Маковский А. Л. Унификация морского права и понятие международного частного морского права. *Советский ежегодник международного права*. 1979. Москва, 1980. С. 220–233.

118. Малюков К. А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / ФГАОУВО Рос. ун-т дружбы народов, 2017. 207 с.

119. Мартенс Ф. Ф. Современное международное право цивилизованных народов. Т. 1. 5-е изд., доп. и испр. Санкт-Петербург : Тип. М-ва пут. сообщ. (А. Бенке), 1904. 468 с. Репринт. копия.

120. Марченко М. Н. Сравнительное правоведение. Общая часть : учеб. для юрид. вузов. Москва : Зерцало, 2001. 560 с.

121. Международное частное право : учебник / Л. П. Ануфриева, К. А. Бекяшев, Г. К. Дмитриева [и др.] ; отв. ред. Г. К. Дмитриева. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Проспект, 2009. 688 с.

122. Международное частное право: современные проблемы / отв. ред. М. М. Богуславский. Москва : ТЕИС, 1994. 507 с.

123. Мережко О. О. Співвідношення між міжнародним договором та іншими джерелами міжнародного права. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2002. Вип. 6. С. 211–225.

124. Микита І. Р. Сучасні теоретичні проблеми договірних відносин з міжнародних морських перевезень. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип. 13. С. 193–196.

125. Миронов Н. В. Советское законодательство и международное право. Москва : Междунар. отношения, 1968. 196 с.

126. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) : від 01.11.1974 р. / Міжнар. мор. організація. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_251.

127. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна : від 10.05.1952 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g89.

128. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. : від 02.11.1973 р. / Міжнар. мор. організація. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_009.

129. Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_235.

130. Міжнародна конвенція про рятування : від 28.04.1989 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_045.

131. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_823.

132. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом : від 23.03.2001 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_047.

133. Несімко О. Д. Особливості договору морського чартеру. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Юридичні науки*. 2014. № 807. С. 180–186. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2014_807_33.

134. Николаева Л. Л., Петров И. М. Формы договора морской перевозки. Москва : ТрансЛит, 2007. 240 с. : табл.

135. Очерки международного частного права / под ред. А. Довгерта. Харьков : ООО «Одиссей», 2007. 816 с.

136. Пакерман Г. А. Методы унификации права на примере правового регулирования иностранных инвестиций. *Журнал российского права*. 2008. № 9. С. 95–106.

137. Пакерман Г. А. Унификация правового регулирования иностранных инвестиций в странах Содружества Независимых Государств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2008. 30 с. URL: http://www.dissercat.com/content/unifikatsiya-pravovogo-regulirovaniya-inostrannykh-investitsii-v-stranakh-sodruzhestva-nezav.

138. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету.* Серія : Юриспруденція. 2014. Т. 2, вип. 11. С. 172-175.

139. Покора І. Є. До питання взаємодії міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Міжнародне право: de lege praeterita, instant, futura :* матеріали Четвертої Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчених (Одеса, 21 листоп. 2014 р.). Запоріжжя : Акцент Інвест-трейд, 2014. С. 120–123.

140. Покора І. Є. До питання імплементації норм міжнародних конвенцій у внутрішнє законодавство. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства»* (Одеса, 17 квіт. 2015 р.). Одеса, 2015. С. 90–93.

141. Покора І. Є. До питання про основні фактори, що обумовили матеріально-правову уніфікацію у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Матеріали 68-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет)* (Одеса, 26–28 листоп. 2013 р.). Одеса, 2013. С. 24–27.

142. Покора І. Є. До питання про періодизацію уніфікації у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Міжнародне, наднаціональне та національне*

право: проблеми конвергенції : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 13 груд. 2013 р.). Одеса, 2013. С. 300–303.

143. Покора І. Є. Електронні транспортні документи в міжнародному морському перевезенні вантажів як новела Роттердамських правил. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. № 3 (vol. 2). С. 89–95.

144. Покора І. Є. Етапи становлення методів міжнародного приватного права. *Треті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 трав. 2013 р.). Одеса, 2013. С. 295–298.

145. Покора І. Є. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року: передумови та особливості прийняття. *П'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 22 трав. 2015 р.). Одеса, 2015. С. 45–50.

146. Покора І. Є. Матеріально-правовий метод регулювання в міжнародному приватному праві: переваги та недоліки. *Матеріали 67-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет)* (Одеса, 28–30 листоп. 2012 р.). Одеса, 2012. С. 39-42.

147. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правил про винагороду за рятування на морі: питання застосування. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівник економіко-правового факультету ОНУ імені І. І. Мечникова* (м. Одеса, 26–28 листоп. 2014 р.). Одеса, 2014. С. 75–79.

148. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правових норм щодо недоговірних зобов'язань у торговельному мореплавстві: окремі проблемні питання. *Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 16 трав. 2014 р.). Одеса, 2014. С. 211–215.

149. Покора І. Є. Міжнародний морський комітет як одна із провідних міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Вісник Запорізького національного університету*. Юридичні науки. 2014. № 4 (І). С. 101–107.

150. Покора І. Є. Місце міжнародного приватного права в системі права. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 269–275.

151. Покора І. Є. Недоговірна уніфікація правового регулювання відносин в сфері міжнародних морських перевезень вантажів. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2018. № 17. С. 63–73.

152. Покора І. Є. Новий режим регулювання міжнародних морських перевезень вантажів як результат компромісу: досягнення, недоліки та очікування. *Право і суспільство*. 2015. № 5-2, ч. 3. С. 74–81.

153. Покора І. Є. Особливості імплементації норм міжнародних «морських» конвенцій у внутрішньодержавне законодавство. *Вісник Одеського національного університету.* Серія : Правознавство. 2013. Т. 18, вип. 2. С. 108–117.

154. Покора І. Є. Правове регулювання імунітету держави як учасника міжнародних приватних відносин у світовій практиці. *Матеріали 66-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова* (Одеса, 23–25 листоп. 2011 р.). Одеса : Астропринт, 2011. С. 50–52.

155. Покора І. Є. Роль теорії трансформації у процесі реалізації державами своїх міжнародних зобов’язань. *Зближення національних правових систем та їхня взаємодія з міжнародним правом* : матеріали круглого столу (Одеса, 14–15 верес. 2012 р.). Одеса, 2012. С. 197–200.

156. Покора І. Є. Співвідношення та взаємодія матеріально-правового та колізійного методів регулювання в міжнародному приватному праві. *Актуальні проблеми держави і права* : зб. наук. пр. Одеса, 2012. Вип. 68. С. 432–439.

157. Покора І. Є. Сучасні тенденції розвитку міжнародного приватного права: окремі питання. *Приватне право в умовах глобалізації: теоретичні та*

практичні аспекти : зб. наук. пр. Міжнар. наук. Інтернет-конф., присвяч. 15-річчю Національного університету “Одеська юридична академія” та 165-річчю Одеської школи права (20 квіт. 2012 р.). Миколаїв, 2012. С. 45–50.

158. Покора І. Є. Тенденції розвитку правового регулювання питань державного імунітету в Україні. *Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання) :* матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Київ, 10 листоп. 2011 р. Київ : Алерта, 2012. С. 324–327.

159. Покора І. Є. Уніфікація міжнародного приватного морського права в період від Середньовіччя до кінця XIX століття: окремі аспекти. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства* : зб. матеріалів II Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 12 груд. 2013 р.). Київ, 2014. Вип. 2. С. 139–144.

160. Покора І. Є. Уніфікація права: питання термінології. *Правова держава*. 2017. № 25. С. 203–211.

161. Попко В. В. Уніфікація норм міжнародного приватного права в рамках Гаазької конференції. Київ : Київ. ун-т, 2007. 358 с.

162. Порфір’єва О. К. Уніфікація правового регулювання умов зовнішньоекономічних контрактів у міжнародному приватному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2000. 20 с. URL: http://mydisser.com/ru/avtoref/view/16393.html. Назва з екрана.

163. Практика МКАС при ТПП України. URL: http://arb.ucci.org.ua/icac/ru/practice.html.

164. Пржесмыцкий З. Значение попыток кодификации международного права для теории и практики. Варшава : Эконом. тип. и лит., 1886. 386 с.

165. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23.06.2005 р. № 2709-IV. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2709-15. Назва з екрана.

166. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 р. № 1906-IV. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1906-15. Назва з екрана.

167. Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна : Закон України від 07.09.2011 р. № 3702-VI. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3702-17. Назва з екрана.

168. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 25 серпня 1924 р. (Правила Вісбі) : від 23.02.1968 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_010. Назва з екрана.

169. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 25 серпня 1924 р. (Правила Вісбі) : від 21.12.1979 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_011. Назва з екрана.

170. Руденко О. В. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2007. URL: http://referatu.net.ua/referats/7569/173234. Назва з екрана.

171. Русинов И. А., Гаврилова И. А., Нелогов А. Г. Вопрос регулирования линейного судоходства на основе анализа положений Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций. *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова*. 2016. Вып. 3 (37). С. 53–63.

172. Рябікін Д. А. Відповідальність перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2016. 241 с.

173. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва : Юрид. лит., 1981. 286 с.

174. Садиков О. Н. Унификация как средство совершенствования гражданского законодательства. *Правоведение*. Ленинград, 1972. № 6. С. 91–102.

175. Сафронова С. С. Международная унификация права, регулирующего заключение и прекращение брака : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Саратов, 2003. 185 с.

176. Свободная энциклопедия Викисловарь. Многоязычный открытый словарь. URL: https://en.wiktionary.org/wiki/unio. Назва з екрана.

177. Сенякин И. Н. Проблемы специализации и унификации Российского законодательства. *Государство и право*. 1993. № 5. С. 20–27.

178. Сенякин И. Н. Специализация и унификация российского законодательства. Проблемы теории и практики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Гос. ком. РФ по высш. образованию, Саратов. юрид. ин-т им. Д. И. Курского. Саратов, 1993. 32 с. URL: http://law.edu.ru/book/book.asp?bookID=69314. Назва з екрана.

179. Солнцев А. М., Копылов С. М. Учебно-методический комплекс по дисциплине «Международное морское право» для специалитета «Международное право» / Рос. ун-т дружбы народов. Москва, 2010. URL: https://refdb.ru/look/2187559-pall.html.

180. Сорокин В. Д. Правовое регулирование: предмет, метод, процесс (макроуровень). Санкт-Петербург : Юрид. центр Пресс, 2003. 661 с.

181. Степанюк А. А. Застосування колізійних норм щодо спадкування в міжнародному приватному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2003. 11 с.

182. Стоянова Р. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Саратов, 2000. 169 с. URL: http://www.lawbook.org.ua/aa/12.00.03/2016/01/27/ 020002593.doc.html.

183. Стрельцова Є. Д. До питання правотворчості у сфері міжнародного приватного морського права. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства»*. Одеса, 17 квіт. 2015 р. Одеса, 2015. С. 99–102.

184. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.03 / Одеса, 2002.

185. Стрельцова Є. Д. Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм. *Право України*. 2020. № 6. С. 95–110.

186. Стрельцова Є. Д. Правове регулювання морського перевезення вантажу в Україні. URL: http://pravoznavec.com.ua/period/article/4808/%AA#chapter.

187. Стрельцова Є. Д. Регіональна уніфікація міжнародного приватного морського права: досвід країн Скандинавії. *Вісник Одеського національного університету*. Серія : Правознавство. 2015. Т. 20, вип. 2. С. 101–111. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_prav_2015_20_2_14.

188. Тенишев А., Хамуков М. Картели в линейном судоходстве: эволюция или трансформация? / Андрей Тенишев, Мухамед Хамуков. URL: http://emc.fas.gov.ru/press-tsentr/publikatsii/1489-karteli-v-linejnom-sudokhodstve-evolyutsiya-ili-transformatsiya.

189. Теуш С. К. Приватноправові конвенції Ради Європи : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2003. URL: http://www.lib.ua-ru.net/diss/liter/33776.html.

190. Тихомиров Ю. А. Курс сравнительного правоведения. Москва : НОРМА, 1996. 432 с.

191. Толмачева О. Н. Типовой закон ЮНСИТРАП «О международном торговом арбитраже» и российское законодательство : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2005. URL: http://www.dissercat.com/content/tipovoi-zakon-yunsitral-o-mezhdunarodnom-torgovom-arbitrazhe-i-rossiiskoe-zakonodatelstvo.

192. Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск, 1999. 704 с.

193. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство : від 06.11.2000 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/300_011.

194. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство : від 15.09.2000 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/250_031.

195. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про торговельне судноплавство : від 21.02.2012 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/380_044.

196. Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство : від 27.11.1996 р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/792_036.

197. Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство : від 10.06.1993 р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/276_036.

198. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торговельне судноплавство : від 13.04.1993 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/ru/268_013.

199. Угода про взаємне визнання прав та регулювання відносин власності СНД : від 09.10.1992 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_002.

200. Угода про загальні умови поставок товарів між організаціями держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/ru/997_075.

201. Угода про порядок вирішення спорів, пов’язаних із здійсненням господарської діяльності : від 20.03.1992 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/997_076.

202. Угода про співробітництво в галузі зовнішньоекономічної діяльності : від 15.05.1992 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_134.

203. Усенко Е. Т. Соотношение и взаимодействие международного и национального права и Российская Конституция. *Московский журнал международного права*. 1995. № 2. С. 13–28.

204. Усенко Е. Т. Теоретические проблемы соотношения международного и внутригосударственного права. *Советский ежегодник международного права*. 1977. Москва, 1979. С. 67–86.

205. Усенко Е. Т. Формы регулирования социалистического международного разделения труда. Москва : Междунар. отношения, 1965. 415 с.

206. Ушаков Д. В. Правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Москва, 2004. 162 с.

207. Хачатурян А. Г. Унификация коллизионных норм в договорах об оказании правовой помощи с участием СССР : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Киев, 1990. 216 с.

208. Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. Москва : Юрид. лит., 1965. 164 с.

209. Цао Липин. Международные публично-правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Москва, 2011. 24 с. URL: http://law.edu.ru/book/book.asp?bookID=1425665.

210. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15.

211. Чарцева Н. Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Москва, 2004. 29 с. URL: http://www.dissercat.com/content/dogovor-mezhdunarodnoi-morskoi-perevozki-gruza-po-konosamentu-v-lineinom-sudokhodstve-natsio.

212. Черниченко С. В. Вопрос о соотношении международного и внутригосударственного права как правовых систем : (размышления по поводу некоторых книг коллег). *Известия вузов. Правоведение*. 2009. № 1. С. 6–34.

213. Черниченко С. В. Личность и международное право. Москва : Междунар. отношения, 1974. 165 с.

214. Швакин С. В. Истоки и этапы международно-правовой унификации. *Модернизация общества: экономические, политико-правовые и социокультурные аспекты* : материалы междунар. науч.-практ. конф. : сб. ст. Москва : МГСГИ.

2010. С. 330–334. URL: http://www.advokatymoscow.ru/library/publication/?ELEMENT_ID=1890.

215. Швакин С. В. Международно-правовая унификация норм права в процессе конвергенции национальных правовых систем. Законность и правопорядок в современном обществе : сб. материалов VII Междунар. науч.-практ. конф. Новосибирск, 2011. С. 101–106.

216. Швакин С. В. Понятие международно-правовой унификации, её виды и типы. *Вестник Российского государственного торгово-экономического университета*. 2011. № 1 (50). С. 136–146. URL: http://www.shvakin.ru/articles/shvakin_sv_011.pdf.

217. Шемякин А. Н., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Одесса : Латстар, 1999. 172 с.

218. Юртаева Е. А. Межгосударственная интеграция постсоветских стран: правовые проблемы. *Журнал российского права*. Москва, 1999. № 1. С. 153–162.

219. Allsop J. Comity and unity in maritime law / James Allsop. *CMI Yearbook*. 2016. P. 163–177. URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI_YEARBOOK_2016-1.pdf.

220. An Analysis of the So-Called Montevideo Declaration. *CMI Yearbook*. 2010. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010.pdf.

221. Antapassis A., Berlingieri F. Implementation of Maritime Conventions / Anthony Antapassis, Francesco Berlingieri. *CMI Yearbook*. 2007–2008. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf.

222. Bardot A. The UN Convention on the Contracts of International Carriage / Andrew Bardot. *CMI Yearbook*. 2013. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf.

223. Baxi U. Unification of private maritime international law through treaties: an assessment / Upendra Baxi. Adyar, Madras : St. Louis Institute Press, 1967. 91 p.

224. Berlingieri F. A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules / Francesco Berlingieri. URL: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.

225. Berlingieri F. Il Comité maritime international. Le sue origini, la sua storia, il suo futuro. *Diritto marittimo*. 1979. P. 148–156.

226. BIMCO. URL: https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-committees.

227. BIMCO RULES. URL: https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/bimco-rules#Rule18.

228. Cappagli A. Limitation of Liability in The Rotterdam Rules - A Latin American Perspective / Alberto C. Cappagli. *CMI Yearbook*. 2010. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010.pdf.

229. Carriage of Goods Act 1979. URL: http://www.legislation.govt.nz/act/public/1979/0043/latest/DLM33495.html.

230. Carriage of Goods by Sea Act, 1936. URL: http://www.cargolaw.com/cogsa.html#Cogsa.

231. Churchill R. Why do marine pollution conventions take so long to enter into forcé? *Maritime policy and management*. 1976. Vol. 4, N 1. P. 41–49.

232. Clift J. UNCITRAL and the Goal of Harmonization of Law / Jenny Clift. *Jurisdiction: Building Confidence in a Borderless Medium*. Montreal, Canada, 1999. July 26–27. URL: http://www.ilpf.org/events/jurisdiction/presentations/cliftpr.htm#disclaimer.

233. The CMI Constitution. URL: https://comitemaritime.org/governance/constitution.

234. CMI Yearbook. 2014. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2014.pdf.

235. Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea : Convention, Brussels, 23 September 1910. URL: http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html.

236. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels. Brussels, 23 September 1910. URL: http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html.

237. Corbett J. J., Winebrake J. The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity / James J. Corbett and James Winebrake. *OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*. 10–12 November 2008, Guadalajara, Mexico. URL: http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41380820.pdf.

238. David R. The International Unification of Private Law : Ch. V / René David. *The International Encyclopedia of Comparative Law*. Vol. II. The Legal Systems of the World; Their Comparison and Unification / René David Chief Editor. New York, 1971. P. 3–218.

239. David R. The Methods of Unification. *American Journal of Comparative Law*. 1968. Vol. 16, N 1/2. P. 13–27. URL: http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/david.html.

240. Delebecque Ph. The New Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea : A Civil Law Perspective / Philippe Delebecque. *CMI Yearbook*. 2007–2008. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf.

241. Diedrich F. A Law of the Internet? Attempts to Regulate Electronic Commerce. *The Journal of Information, Law and Technology*. 2000. Vol. 3. URL: https://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/law/elj/jilt/2000_3/diedrich.

242. Frawley N. H. A Brief History of the CMI and it's Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organisations / Nigel H. Frawley. URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawlye.pdf.

243. Gold E., Clircop A., Kindrel H. Maritima Law. Irwin LAe, 2003. 905 p.

244. Gorton L. The Concept of the Common Carrier in Anglo-American Law / Lars Gorton. Gothenburg : Akademiförlaget, 1971. 271 p.

245. Griggs P. J. S. Obstacles to Uniformity of Maritime Law: the Nicholas J. Healy Lecture / Patrick J. S. Griggs. URL: https://heinonline.org/HOL/ LandingPage?handle=hein.journals/jmlc34&div=21&id=&page=.

246. Grotius H. The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade / Hugo Grotius ; transl. by Ralph Van Deman Magoffin ; introduction by James Brown Scott, Director of the Carnegie Endowment for International Peace. New York : Oxford University Press, 1916. URL: http://oll.libertyfund.org/index.php?option=com_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=552&Itemid=27.

247. Honka H. Scope of Application, Freedom of Contract / Hannu Honka. *CMI Yearbook.* 2009. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/ Yearbooks/YBK_2009.pdf.

248. Hooper Ch. D. Claims Handling under Rotterdam Rules / Chester D. Hooper. *CMI Yearbook.* 2016. P. 212–228. URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/ CMI_YEARBOOK_2016-1.pdf.

249. The Incoterms Rules 2010. URL: http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules.

250. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading («Hague Rules»), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924). URL: http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html.

251. International Maritime Dangerous Goods Code. URL: http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx.

252. International Seaborne Trade and Exports of Goods, 1955–2005, Worldwatch Institute. United Nations, Review of Maritime Transport. URL: http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/seabornetrade.html.

253. Judgments – Effort Shipping Company Limited v. Linden Management SA and Others. URL: https://www.publications.parliament.uk/pa/ld199798/ldjudgmt/jd980122/effort01.htm.

254. The Latin Dictionary. URL: http://latindictionary.wikidot.com/verb:facere.

255. Lebedev S. Legislative means of unification. *Uniform Commercial Law in the Twenty-first Century* : Proceeding of the Congress of the United Nations Commission of International Trade Law. New York, 18–22 May 1992. New York, 1995. URL: https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/general/Uniform_Commercial_Law_Congress_1992_e.pdf.

256. Lilar A., van den Bosch C. Le comité maritime international, 1897–1972 / Albert Lilar and Carlo Van Den Bosch. Internat. Maritime Committee, 1972. 120 c.

257. Mbiah K. The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: The Liability and Limitation of Liability Regime / Kofi Mbiah. *CMI Yearbook*. 2007–2008. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/ Yearbook%202007-2008.pdf.

258. Mbiah K. Updating the Rules on InternationalCarriage of Goods by Sea: the Rotterdam Rules / Kofi Mbiah. *CMI Yearbook*. 2013. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf.

259. Mukherjee P. K. Maritime law and admiralty jurisdiction: Historical evolution and emerging trends / Proshanto K. Mukherjee. *The Admiral*. 2012. Vol. VI : Ghana Shippers' Council. P. 1–42. URL: http://docshare01.docshare.tips/files/10678/106780251.pdf.

260. Myburgh P. Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea? / Paul Myburgh. *Victoria University of Wellington Law Review*. 2000. Vol. 31, issue 2. P. 355–383.

261. Nadelmann K. N. Methodes d'unification de droit international prive. La legislation uniforme et les conventions internationales. *Revue Critique de Droit International Prive*. 1958. N 1. P. 30–42.

262. Netherlands Treaty Database (in English) (Verdragenbank). URL: https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/000840.

263. Netherlands Treaty Database (in English) (Verdragenbank). URL: https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/003112.

264. Netherlands Treaty Database (in English) (Verdragenbank). URL: https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/010501.

265. Netherlands Treaty Database (in English) (Verdragenbank). URL: https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/00412.

266. The 1924 Bills of Lading Convention and its 1968 and 1979 Protocols (HagueVisby Rules) URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/The-1924-BOL-and-1968-and-1979-Protocols.pdf.

267. Nordic Maritime Codes 1994. URL: http://www.neptunjuridica.com.

268. Olebakken I. H. Background Paper on Shipper's Obligations and Liabilities / Ingeborg Holtskog Olebakken. *CMI Yearbook.* 2007–2008. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf.

269. Pilotti M. Les Methodes de l'Unification. Rapport general. *Actes du Congres international de droit prive, tenu a Rome en juillet 1950*. Rome, 1951. Vol. II. P. 336–338.

270. Pokora I. Current State of the Regulation of Carriage of Goods by Sea through International Treaties. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України.* 2016. № 6. С. 84–92.

271. Pokora I. International Carriage of Goods by Sea: Some Matters of Regulation. *Jurnalul juridic naţional: teorie şi practica*. 2015. Т. 2, № 4 (14). С. 135–138.

272. Pontoppidan K. Shipowners' View on the Uncitral Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea / Knud

Pontoppidan. *CMI Yearbook.* 2009. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/ YBK_2009.pdf.

273. Questions and Answers on The Rotterdam Rules / The CMI International Working Group on The Rotterdam Rules. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010.pdf.

274. Ramberg J. Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea / Jan Ramberg. *CMI Yearbook.* 2009. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf.

275. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The Geography of Transport Systems / Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack. London ; New York : Routledge, 2006. URL: https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Geography-of-Transport-Systems_1ed.pdf.

276. Schmitthoff C. The Codification of the Law of International Trade. *Select Essays on International Trade Law* / Clive M. Schmitthoff. P. 243–254. URL: https://books.google.com.ua/books?id=ieD5nT0ndHcC&pg=PA96&lpg=PA96&dq=Schmitthoff+C.+The+Unification+of+the+Law+of+International+Trade&source=bl&ots=k3lFh_Y0PX&sig=ZbDW2_QmyQfjPqak7nGQ1-vt9R4&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwifop_nh9vSAhWKWhoKHRjbBMoQ6AEIITAB#v=onepage&q&f=false.

277. Schmitthoff C. The Law of International Trade. 1981. *Select Essays on International Trade Law* / Clive M. Schmitthoff. P. 219–231. URL: https://books.google.com.ua/books?id=ieD5nT0ndHcC&pg=PA96&lpg=PA96&dq=Schmitthoff+C.+The+Unification+of+the+Law+of+International+Trade&source=bl&ots=k3lFh_Y0PX&sig=ZbDW2_QmyQfjPqak7nGQ1-vt9R4&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwifop_nh9vSAhWKWhoKHRjbBMoQ6AEIITAB#v=onepage&q&f=false.

278. Schmitthoff C. The Unification of the Law of International Trade. 1968. *Select Essays on International Trade Law* / Clive M. Schmitthoff. P. 206–219. URL: https://books.google.com.ua/books?id=ieD5nT0ndHcC&pg=PA96&lpg=PA96&dq=Sc

hmitthoff+C.+The+Unification+of+the+Law+of+International+Trade&source=bl&ots=k3lFh_Y0PX&sig=ZbDW2_QmyQfjPqak7nGQ1-vt9R4&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwifop_nh9vSAhWKWhoKHRjbBMoQ6AEIITAB#v=onepage&q&f=false.

279. Schmitthoff C. The Unification of the Law of International Trade. *The Journal of Business Law*. 1968. April. P. 105–119. URL: https://books.google.com.ua/books?id=ieD5nT0ndHcC&pg=PA96&lpg=PA96&dq=Schmitthoff+C.+The+Unification+of+the+Law+of+International+Trade&source=bl&ots=k3lFh_Y0PX&sig=ZbDW2_QmyQfjPqak7nGQ1-vt9R4&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwifop_nh9vSAhWKWhoKHRjbBMoQ6AEIITAB#v=onepage&q&f=false.

280. Stephan P. B. The Futility of Unification and Harmonization in International Commercial Law / Paul B. Stephan. *Virginia Journal of International Law*. 1999. Vol. 39. P. 743–797. URL: http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/stephan.html.

281. Streltsova E. J. Uniform International Private Marritime Law As a Tool for Facilitating Maritime Dispute Resolution. *Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковського* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. Одеса, 2014. С. 202–210.

282. Sturley M. The Uncitral Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law Carriage / Michael F. Sturley. *CMI Yearbook.* 2007–2008. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf.

283. The Swedish Maritime Code 1994. URL: http://www.marinacivil.com.

284. Synopsis of replies to Questionnaire as of 31st December 1987. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Synopsis%20of%20replies%20to%20Questionnaire%20of%2031-12-1987.pdf.

285. Tetley W. Reform of carriage of goods. The UNCITRAL Draft and Senate COGSA'99. «Let's have a two track approach». *Tulane Maritime Law Journal*. 2003. N 28. P. 1–44.

286. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the «Rotterdam Rules»). URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.

287. UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods – Model Regulations. URL: http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev15/15files_e.html.

288. The United States Constitution. URL: http://www.usconstitution.net/const.html.

289. U.S. Senate, Sept. 1999. Draft of Proposed COGSA. 106th CONGRESS. URL: http://www.cargolaw.com/cases_cogsa_2000.html#Sept_draft.

290. URL: http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/English.pdf.

291. URL: http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1954/3.html. Adler v Dickson [1954] EWCA Civ 3 (29 October 1954).

292. Wiswall F. L. A Brief History. URL: http://www.comitemaritime.org/A-Brief-History/0,27139,113932,00.html.

293. Xiaonian Li. Reunification of Certain Rules Relating to Sea Transport Documents : Some Observations on the UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law. *Uniform Law Review*. 2007. Vol. 12, issue 1. P. 121–140. URL: http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/XII-1-0121.pdf.

294. Yiannopoulos A. N. Conflicts Problems in International Bills of Lading: Validity of «Negligence» Clauses. *Louisiana Law Review*. 1958. Vol. 18, issue 4. P. 609-627.

295. Yiannopoulos A. N. The Unification of Private Maritime Law by International Conventions. *Law and Contemporary Problems*. 1965. Vol. 30, N 2. P. 370-399.

296. Yongjian Z. On the International Transport Laws' Uniformity Which the R. R. Aims for / Zhang Yongjian. *CMI Yearbook.* 2013. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf.

297. Yuzhuo S., Jinleian Z. Analysis and Assessment on the Rotterdam Rules in China's Marine Industry / Si Yuzhuo, Zhang Jinleian. *CMI Yearbook.* 2013. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf.

298. Ziegler A. Rotterdam Rules and the Underlying Sales Contract / Alexander Von Ziegler. *CMI Yearbook.* 2013. URL: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf.

299. Ziel G. Multimodal aspects of the Rotterdam Rules / Gertjan van der Ziel. *CMI Yearbook.* 2009. URL:http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf.

ДОДАТОК 1

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Покора І. Є. Співвідношення та взаємодія матеріально-правового та колізійного методів регулювання в міжнародному приватному праві. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 68. С. 432–439.

2. Покора І. Є. Місце міжнародного приватного права в системі права. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 269–275.

3. Покора І. Є. Особливості імплементації норм міжнародних «морських» конвенцій у внутрішньодержавне законодавство. *Вісник Одеського національного університету*. Серія : Правознавство. 2013. Т. 18, вип. 2. С. 108–117.

4. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету.* Серія : Юриспруденція. 2014. Т. 2, вип. 11. С. 172-175.

5. Покора І. Є. Міжнародний морський комітет як одна із провідних міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Вісник Запорізького національного університету*. Юридичні науки. 2014. № 4 (І). С. 101–107.

6. Покора І. Є. Новий режим регулювання міжнародних морських перевезень вантажів як результат компромісу: досягнення, недоліки та очікування. *Право і суспільство*. 2015. № 5-2, ч. 3. С. 74–81.

7. Pokora I. International Carriage of Goods by Sea: Some Matters of Regulation *Jurnalul juridic naţional: teorie şi practica*. 2015. Т. 2, № 4 (14). С. 135–138.

8. Pokora I. Current State of the Regulation of Carriage of Goods by Sea through International Treaties. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України.* 2016. № 6. С. 84–92.

9. Покора І. Є. Уніфікація права: питання термінології. *Правова держава.* 2017. № 25. С. 203–211.

10. Покора І. Є. Недоговірна уніфікація правового регулювання відносин в сфері міжнародних морських перевезень вантажів. *Вісник Південного*

регіонального центру Національної академії правових наук України. 2018. № 17. С. 63–73.

11. Покора І. Є. Електронні транспортні документи в міжнародному морському перевезенні вантажів як новела Роттердамських правил. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. № 3 (vol. 2). С. 89–95.

12. Покора І. Є. Правове регулювання імунітету держави як учасника міжнародних приватних відносин у світовій практиці. *Матеріали 66-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова* (Одеса, 23–25 листоп. 2011 р.). Одеса : Астропринт, 2011. С. 50–52.

13. Покора І. Є. Тенденції розвитку правового регулювання питань державного імунітету в Україні. *Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання)* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Київ, 10 листоп. 2011 р. Київ : Алерта, 2012. С. 324–327.

14. Покора І. Є. Сучасні тенденції розвитку міжнародного приватного права: окремі питання. *Приватне право в умовах глобалізації: теоретичні та практичні аспекти* : збірник наукових праць Міжнародної наукової Інтернет-конференції, присвяченої 15-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 165-річчю Одеської школи права (20 квіт. 2012 р.). Миколаїв : Іліон, 2012. С. 45–50.

15. Покора І. Є. Роль теорії трансформації у процесі реалізації державами своїх міжнародних зобов'язань. *Зближення національних правових систем та їхня взаємодія з міжнародним правом* : матеріали круглого столу (Одеса, 14–15 верес. 2012 р.). Одеса : Астропринт, 2012. С. 197–200.

16. Покора І. Є. Матеріально-правовий метод регулювання в міжнародному приватному праві: переваги та недоліки. *Матеріали 67-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет)* (Одеса, 28–30 листоп. 2012 р.). Одеса : Астропринт, 2012. С. 39–42.

17. Покора І. Є. Етапи становлення методів міжнародного приватного права. *Треті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 трав. 2013 р.). Одеса : Астропринт, 2013. С. 295-298.

18. Покора І. Є. До питання про основні фактори, що обумовили матеріально-правову уніфікацію у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Матеріали 68-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет)* (Одеса, 26–28 листоп. 2013 р.). Одеса : Астропринт, 2013. С. 24–27.

19. Покора І. Є. До питання про періодизацію уніфікації у сфері міжнародної комерційної діяльності. *Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції :* матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 13 груд. 2013 р.). Одеса : Вид. дім «Гельветика», 2013. С. 300–303.

20. Покора І. Є. Уніфікація міжнародного приватного морського права в період від середньовіччя до кінця XIX століття: окремі аспекти. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства* : збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 12 груд. 2013 р.). Київ : Ліра-К, 2014. Вип. 2. С. 139–144.

21. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правових норм щодо недоговірних зобов'язань у торговельному мореплавстві: окремі проблемні питання. *Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 16 трав. 2014 р.). Одеса : Астропринт, 2014. С. 211–215.

22. Покора І. Є. До питання взаємодії міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Міжнародне право: de lege praeterita, instant, futura* : матеріали Четвертої Всеукраїнської науково-

практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчених (Одеса, 21 листоп. 2014 р.). Запоріжжя : Акцент Інвест-трейд, 2014. С. 120–123.

23. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правил про винагороду за рятування на морі: питання застосування. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівник економіко-правового факультету ОНУ імені І. І. Мечникова* (Одеса, 26–28 листоп. 2014 р.). Одеса : Астропринт, 2014. С. 75-79.

24. Покора І. Є. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року: передумови та особливості прийняття. *П'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 22 трав. 2015 р.). Одеса : Астропринт, 2015. С. 45–50.

25. Покора І. Є. До питання імплементації норм міжнародних конвенцій у внутрішнє законодавство. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції* «*Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства*» (Одеса, 17 квіт. 2015 р.). Одеса : ВМВ, 2015. С. 90–93.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

Основні положення та результати дисертації обговорювалися на засіданні міжкафедрального семінару кафедри цивільно-правових дисциплін та кафедри адміністративного та господарського права Одеського національного університету імені І. І. Мечникова, а також на наукових заходах, зокрема: Міжнародній науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професорів Г. К. Матвєєва та Ю. Г. Матвєєва «Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання)» (м. Київ, 10 листопада 2011 р.); 66-й, 67-й, 68-й, 69-й наукових конференціях професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-

правовий факультет) (м. Одеса, 23-25 листопада 2011 р.; 28-30 листопада 2012 р.; 26-28 листопада 2013 р.; 26-28 листопада 2014 р.); Міжнародній науковій Інтернет-конференції, присвяченій 15-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 165-річчю Одеської школи права (м. Миколаїв, 20 квітня 2012 р.); круглому столі «Зближення національних правових систем та їхня взаємодія з міжнародним правом» (м. Одеса, 14-15 вересня 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Треті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковского» (м. Одеса, 17 травня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції» (м. Одеса, 13 грудня 2013 р.); ІІ Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства» (м. Київ, 12 грудня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Четверті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковського» (м. Одеса, 16 травня 2014 р.); Четвертій Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Міжнародне право: de lege praeterita, instant, futura» (м. Одеса, 21 листопада 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «П'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвяченій пам'яті Є.В. Васьковського» (м. Одеса, 22 травня 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства», присвяченій святкуванню 85-річного ювілею ОДАБА (м. Одеса, 17 квітня 2015 р.); 74-й науковій конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ ім. І. І. Мечникова (економіко-правовий факультет) (м. Одеса, 27-29 листопада 2019 р.).

ДОДАТОК 2

	Гаазькі правила	Гаазько-Вісбійські правила	Гамбурзькі правила	Роттердамські правила
Поняття договору перевезення	Договір перевезення застосовується виключно до договору перевезення, засвідченого коносаментом або будь-яким подібним йому документом, який є підставою для морського перевезення вантажів; він застосовується також до коносамента або подібного йому документа, виданого на підставі чартеру, з того моменту, коли такий коносамент або документ регулює відносини між перевізником і держателем цього коносамента або документа	Аналогічно до Гаазьких правил	Договір перевезення – будь-який договір, відповідно до якого перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший; однак, договір, що охоплює перевезення морем, а також перевезення яким-небудь іншим способом розглядається як договір морського перевезення для цілей цієї Конвенції лише в тій мірі, в якій він стосується перевезення морем	Договір перевезення – договір, за яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж з одного місця в інше. Такий договір передбачає морське перевезення і може передбачати перевезення іншими видами транспорту на додаток до морського перевезення
Географічна сфера застосування	Застосовуються до всіх коносаментів, виданих в одній з договірних держав	Застосовуються до будь-якого коносамента, що стосується перевезення вантажів між портами двох різних держав, якщо: a) коносамент видано в Договірній Державі, або b) перевезення здійснюється з порту, що знаходиться в Договірній Державі, або c) договір, що міститься в коносаменті або посвідчений ним, пе-	Застосовуються до всіх договорів морського перевезення між двома різними державами, якщо: a) порт навантаження, передбачений в договорі морського перевезення, знаходиться в одній з Договірних держав; або b) порт розвантаження, передбачений в договорі морського перевезення, знаходиться в одній з Договірних держав; або c) один з опціонних портів розвантаження, передбачених в договорі морського перевезення, є фактичним портом розвантаження, і такий порт знаходиться в одній з Договірних Держав; або d) коносамент чи інший документ, що підтверджує	Поширюються на договори перевезення, за якими місце отримання вантажу і місце здачі вантажу знаходяться в різних державах і порт навантаження для морського перевезення і порт розвантаження для цього ж морського перевезення знаходяться в різних державах, якщо згідно з договором перевезення будь-яке з наступних місць знаходиться в Договірній Державі: a) місце отримання вантажу; b) порт навантаження; з) місце здачі вантажу; або d) порт розвантаження.

		редбачає, що правила цієї Конвенції або законодавства будь-якої держави, що вводить їх в дію, застосовуються до цього договору, якою б не була національність судна, перевізника, відправника, одержувача або іншої заінтересованої особи. Кожна Договірна держава застосовує до вказаних вище коносаментів положення цієї Конвенції	договір морського перевезення, виданий в одній з Договірних Держав; або e) коносамент чи інший документ, що підтверджує договір морського перевезення, передбачає, що договір повинен регулюватися положеннями Конвенції або законодавством будь-якої держави, що вводить їх в дію	
Сфера застосування	Застосовуються тільки до договорів перевезення, засвідчених коносаментом або аналогічним документом. Не застосовується до чартерів, проте якщо судно надається за чартером і при цьому видаються коносаменти, вони підкоряються умовам Конвенції	Аналогічно до Гаазьких правил	Застосовується до договорів морського перевезення, не застосовується до чартерів. Однак, коли коносамент видається відповідно до чартеру, положення Конвенції застосовуються до такого коносаменту, якщо він регулює відносини між перевізником і власником коносамента, що не є фрахтувальником	Не застосовується щодо наступних договорів при лінійних перевезеннях: a) чартери; і b) інші договори на використання судна або будь-якого простору на ньому. Не застосовується до договорів перевезення при нелінійних перевезеннях, за винятком випадків, коли: a) не існує чартеру або іншого договору між сторонами на використання судна або будь-якого простору на ньому; і b) видані транспортний документ або транспортний електронний запис
Період відповідальності перевіз-	Від початку навантаження товарів на судно до завершення їхнього вивантаження з судна	Аналогічно до Гаазьких правил	Період, протягом якого вантаж знаходиться у віданні перевізника в порту навантаження, під час перевезення і в порту	З моменту отримання перевізником або виконуючою стороною вантажу для перевезення і до моменту здачі

ника			розвантаження	вантажу. Якщо законодавство або нормативні акти місця отримання вантажу вимагають, щоб вантаж був переданий будь-якому органу або іншій третій стороні, у яких перевізник може його отримати, період відповідальності перевізника починається з моменту отримання перевізником вантажу від цього органу або іншої третьої сторони. Якщо законодавство або нормативні акти місця здачі вантажу вимагають, щоб перевізник передав вантаж будь-якому органу або іншій третій стороні, у яких вантажоодержувач може його отримати, період відповідальності перевізника закінчується в момент передачі перевізником вантажу цьому органу або іншій третій стороні. Для мети визначення періоду відповідальності перевізника сторони можуть узгодити момент і місце отримання і здачі вантажу, проте положення в договорі перевезення не має сили в тій мірі, в якій воно передбачає, що: a) момент отримання вантажу настає після початку його первісного навантаження згідно з договором перевезення; або b) момент здачі вантажу настає до завершення його остаточного вивантаження згідно з договором перевезення
Обсяг зобов'язань	Проявити «розумну дбайливість» («due diligence»), яка стосу-	Аналогічно до Гаазьких пра-	Не закріплено, в ч. 1 статті 5 зазначено, що перевізник несе відповідальність,	Перевізник, з урахуванням положень цієї Конвенції і відповідно до умов договору

перевізника	ється приведення судна в морехідний стан до та на початку рейсу, його належного пристосування для перевезення вантажів приведення судна, а також перевізник зобов'язаний піклуватися про вантаж	вил	якщо не доведе, що він і його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути обставин, що спричинили втрату, пошкодження або затримку, та їх наслідків	перевезення, перевозить вантаж до місця призначення і здає його вантажоодержувачу. Перевізник протягом періоду своєї відповідальності забезпечує належні і ретельні отримання, навантаження, обробку, укладку, перевезення, зберігання вантажу, догляд за ним, а також його вивантаження і здачу. Перевізник зобов'язаний до, на початку і під час морського рейсу проявляти належну обачність з метою: a) забезпечення і підтримання морехідного стану судна; b) належного укомплектування екіпажу, оснащення і постачання судна і підтримки такого укомплектування екіпажу, оснащення і постачання судна протягом всього рейсу; і c) забезпечення і підтримання належного стану і безпеки трюмів і всіх інших частин судна, на якому перевозиться вантаж, а також будь-яких контейнерів, наданих перевізником, в яких або на яких перевозиться вантаж, з метою його отримання, перевезення та забезпечення збереження
Транспортні документи	Перевізник, капітан або агент перевізника повинен, на вимогу відправника, видати відправнику коносамент. Після того, як товари завантажені перевізник повинен видати на вимогу відправника «бортовий» коносамент.	Доповнюється абз. 2 п. 4 ст. 3 Гаазько-Вісбійських правил, забезпечуючи захист добросовісного тримача коносамента, закріплюючи, що докази протилежного опису вантажу не	Коли перевізник або фактичний перевізник приймає вантаж у своє відання, перевізник на вимогу вантажовідправника зобов'язаний видати вантажовідправнику коносамент. Після того як вантаж завантажений на борт, перевізник, якщо того вимагатиме вантажовідправник, повинен видати вантажовідправнику «бортовий»	Якщо тільки вантажовідправник і перевізник не домовилися про невикористання транспортного документа або транспортного електронного запису або їх невикористання не відповідає звичаю або практиці в даній галузі, то при здачі вантажу до перевезення перевізнику або виконуючій стороні вантажовідправник або, якщо вантажовідправник

	П. 3 ст. 3 встановлює дані про вантаж, які повинні бути зазначені в коносаменті. Перевізник не зобов'язаний зазначати дані, якщо він має серйозні підстави підозрювати, що вони точно не відповідають вантажу, або які він не має можливості перевірити розумними засобами	допускаються, якщо коносамент було передано третьому добросовісному тримачу	коносамент. Ст. 15 врегульовує зміст коносамента. Відсутність в коносаменті будь-яких даних, зазначених у цій статті, не впливає на юридичний характер документа як коносамента за умови, що він задовольняє вимоги, що містяться в п. 7 ст. 1. Якщо перевізник або інша особа, яка видає коносамент від його імені, знає або має достатні підстави підозрювати, що дані про вантаж, зазначені в коносаменті, точно не відповідають фактично прийнятому, а в разі видачі бортового коносамента – завантаженому вантажу, або якщо у нього не було розумної можливості перевірити такі дані, перевізник або інша така особа має внести в коносамент застереження, яке конкретно вказує на ці неточності, підстави для підозр або відсутність розумної можливості перевірки	дає на це свою згоду, документарний вантажовідправник має право на отримання від перевізника, за вибором вантажовідправника: a) необоротного транспортного документа або, з урахуванням пп. a) ст. 8, необоротного транспортного електронного запису; або b) відповідного оборотного транспортного документа або, з урахуванням пп. a) ст. 8, оборотного транспортного електронного запису, якщо тільки вантажовідправник і перевізник не домовилися про невикористання оборотного транспортного документа або оборотного транспортного електронного запису або їх невикористання не відповідає звичаю або практиці в даній галузі. Ст. 35 врегульовує договірні умови в транспортному документі. Відсутність або недостовірність однієї або більше договірних умов, зазначених в п. 1, 2 або 3 ст. 36, самі по собі не впливають на правовий характер або дійсність транспортного документа або транспортного електронного запису. Включені положення про ідентифікацію перевізника. Перевізник може включити у відношенні інформації, зазначеної в п. 1 ст. 36, відповідне застереження для вказівки того, що перевізник не несе відповідальності за достовірність інформації, наданої вантажовідправни-

				ком, якщо: a) перевізник фактично знає про те, що будь-яке суттєве положення в транспортному документі або транспортному електронному записі є неправильним або вводить в оману; або b) перевізник має розумні підстави вважати, що будь-яке істотне положення в транспортному документі або транспортному електронному записі є невірним або вводить в оману. У разі, коли вантаж не зданий перевізникові або виконуючій стороні до перевезення в закритому контейнері або транспортному засобі або коли вантаж зданий в закритому контейнері або транспортному засобі і перевізник або виконавча сторона фактично оглядають вантаж, перевізник може включити у відношенні інформації, зазначеної в п. 1 ст. 36, відповідне застереження, якщо: a) перевізник не мав практично реальної або комерційно розумної можливості перевірити інформацію, надану вантажовідправником, і в цьому випадку він може вказати, яку інформацію він не зміг перевірити; або b) перевізник має розумні підстави вважати, що інформація, надана вантажовідправником, є недостовірною, і в цьому випадку він може включити положення про те, що він розумно вважає достовірною інформацією. Все, що підлягає включенню до транспортного документа

				відповідно до цієї Конвенції, може бути записано в транспортний електронний запис, за умови, що видача або подальше використання транспортного електронного запису здійснюється за згодою перевізника і вантажовідправника; і видача транспортного електронного запису, винятковий контроль над ним або його передача мають такі ж наслідки, як і видача транспортного документа, володіння ним або його передача (ст.8)
Відповідальність перевізника	Перевізник звільняється від відповідальності за втрату або пошкодження товару, що виникають внаслідок неморехідності, якщо вона не викликана порушенням перевізником його зобов'язання проявляти належну дбайливість. Ні перевізник, ні судно не відповідає за втрати або збитки, що виникли внаслідок або з'явилися результатом: a) дій, недбалості або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном; b) пожежі, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій або вини перевізника; c) ризиків, небезпек або випадковостей на морі або в інших судноплавних водах; d) непереборної сили; e) військових дій;	Аналогічно до Гаазьких правил	Перевізник несе відповідальність за шкоду, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в здачі, якщо обставини, що викликали втрату, пошкодження або затримку, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні, як це визначено в ст. 4, якщо тільки перевізник не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути таких обставин і їх наслідків. Перевізник не несе відповідальності, крім як по загальній аварії, в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в здачі виникли у результаті заходів з порятунку життя або розумних заходів по порятунку майна на море. У тих випадках, коли вина перевізника, його службовців або агентів поєднується з іншою причиною у виникненні втрати, пошкодження або затримки в здачі, перевізник несе	Перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, а також затримку в його здачі, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка або ж подія або обставина, що їх викликала або сприяла їм, мали місце в період відповідальності перевізника, як це визначено в розділі 4 (ч. 1 ст. 17). Перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності, якщо він доведе, що причина або одна з причин втрати, пошкодження або затримки не може бути віднесена на рахунок його вини чи вини будь-якої особи, зазначеної в статті 18. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо в якості альтернативи доведенню відсутності вини він доведе, що втрату, пошкодження або затримку викликало або їм сприяло одна або декілька з нижчеперелічених подій або обставин: a) непереборна сила; b) ризики, небезпеки і нещасні випадки на морі або в

	f) дій антигромадських елементів; g) арешту або затримання владою, правителями або народом або накладення судового арешту; h) карантинних обмежень; i) дій або упущень відправника або власника вантажів, його агента або представника; j) страйків або локаутів або призупинення або затримки роботи з яких-небудь причин повністю або частково; k) повстань або народних заворушень; l) рятування або спроби рятування життів або майна на морі; m) втрати обсягу або ваги або будь-якої іншої втрати або пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливу природу вантажу або властиві вантажу дефекти; n) недостатності упаковки; o) неповноти або недоліків маркування; p) прихованих недоліків, які не можна виявити при прояві розумної дбайливості; q) всяких інших причин, що виникли не через дії і не з вини перевізника і не через дії і не з вини агентів		відповідальність лише в тій мірі, в якій втрата, пошкодження або затримка в здачі обумовлені виною перевізника, його службовців або агентів, за умови, що перевізник доведе розмір втрати, пошкодження або затримки в здачі, що не обумовлені виною з його боку	інших судноплавних водах; c) війна, військові дії, збройні конфлікти, піратство, тероризм, повстання і народні хвилювання; d) карантинні обмеження; втручання з боку урядів, державних органів, правителів або народів або створювані ними перешкоди, включаючи затримання, арешт або конфіскацію не з вини перевізника або будь-якої особи, зазначені в статті 18; e) страйки, локаути, призупинення або затримки роботи; f) пожежа на судні; g) приховані дефекти, які не можна виявити при прояві розумної обачності; h) дія або бездіяльність вантажовідправника, документарного вантажовідправника, яка контролює сторони, чи іншої особи, за дії якої вантажовідправник або документарний вантажовідправник несе відповідальність згідно зі ст. 33 або 34; i) навантаження, обробка, укладання або вивантаження вантажу, виконані на підставі домовленості, досягнутої згідно з пунктом 2 статті 13, якщо тільки перевізник або виконуюча сторона не здійснює таку діяльність від імені вантажовідправника, документарного вантажовідправника або вантажоодержувача; j) зменшення обсягу або ваги або будь-яка інша втрата або пошкодження, що виникли через внутрішньо властиві вантажу дефе-

	або службовців перевізника			кти, властивості або приховані недоліки вантажу; k) непридатність або поганий стан упаковки або маркування, які проведені не перевізником або не від його імені; l) рятування або спроби рятування життя на морі; m) розумні заходи по рятуванню або спроби рятування майна на море; n) розумні заходи або спроби уникнути шкоди навколишньому середовищу; або o) дії перевізника на виконання правочинів, передбачених в ст.ст. 15 і 16
Межі відповідальності	Охоплює втрату або пошкодження, завдані вантажу або у зв'язку з ним, не охоплює затримку. У разі відсутності окремої угоди, яка обумовлює більшу суму, максимальна відповідальність судна або перевізника за втрату або пошкодження вантажів не буде перевищувати 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, якщо характер і вартість таких вантажів не були оголошені відправником до навантаження та внесені до коносамента.	Аналогічно до Гаазьких правил. Якщо характер і вартість вантажу не були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент, ні перевізник, ні судно ні в якому разі не відповідають за будь-які втрату або пошкодження, завдані вантажу або пов'язані з ним, в сумі, що перевищує еквівалент 10000 франків за місце або одиницю або 30 франків за	Охоплює втрату, пошкодження або затримку в здачі вантажу. Відповідальність перевізника за шкоду, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, обмежується сумою, еквівалентною 835 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження або 2,5 розрахункової одиниці за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума вище. Відповідальність перевізника за затримку в здачі обмежується сумою, в 2,5 раза кратною фрахту, що підлягає сплаті за затриманий здачею вантаж, але що не перевищує розміри фрахту, який підлягає сплаті на підставі договору	Охоплює порушення зобов'язань перевізника відповідно до Конвенції. Відповідальність перевізника за порушення його зобов'язань за цією Конвенцією обмежується 875 розрахунковими одиницями за місце чи іншу одиницю відвантаження або 3 розрахунковими одиницями за один кілограм ваги брутто вантажу, що є предметом позову або суперечки, в залежності від того, яка сума вище, за винятком випадків, коли вартість вантажу була заявлена відправником вантажу і включена в договірні умови або коли перевізник і вантажовідправник погодили більшу суму в порівнянні з сумою обмеження відповідальності, зазначеною в даній статті. Розмір компенсації за втрату

		один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище. Згідно з Протоколом 1979 року у разі відсутності окремої угоди, яка обумовлює більшу суму, якщо характер і вартість вантажів не були оголошені відправником до навантаження та внесені до коносаменту, межі відповідальності складають 666,67 розрахункової одиниці за місце або одиницю і 2 розрахункових одиниці за кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище. Ні перевізник, ні судно не вправі скористатися обмеженням відповідальності, якщо доведено, що шкода стала результатом дії або упущення перевізника, здійснених з наміром за-	морського перевезення	або пошкодження вантажу внаслідок затримки обчислюється відповідно до ст. 22, і відповідальність за економічні втрати, завдані затримкою, обмежується сумою, еквівалентною 2,5-кратному розміру фрахту, що підлягає сплаті у відношенні затриманого здачею вантажу. Загальний розмір суми, що підлягає сплаті, не може перевищувати межу, яка була би встановлена згідно з пунктом 1 статті 59 щодо повної втрати відповідного вантажу. Ні перевізник, ні будь-яка з осіб, зазначених у статті 18, не має права на обмеження відповідальності, як це передбачено в статті 59 (60) або як це передбачено в договорі перевезення, якщо позивач доведе, що збитки, заподіяні у результаті порушення зобов'язання перевізника за цією Конвенцією (затримка в здачі вантажу), можуть бути віднесені на рахунок особистої дії або бездіяльності особи, яка претендує на право обмежити відповідальність, що вчинені з наміром заподіяти таку шкоду, або внаслідок грубої необережності і з розумінням імовірності виникнення такої шкоди

		вдати шкоди або за самовпевненості і з усвідомленням можливості заподіяння збитку.		
Відповідальність за живих тварин	Не врегульовано	Не врегульовано	Перевізник не несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку, які є результатом яких-небудь особливих ризиків, притаманних такому виду перевезення. Якщо перевізник доведе, що він виконав спеціальні інструкції щодо тварин, дані йому вантажовідправником, і що за даних обставин втрата, пошкодження або затримка в здачі могли б бути віднесені на рахунок таких ризиків, передбачається, що втрата, пошкодження або затримка в здачі були викликані цими ризиками, якщо немає доказів того, що цілком або частково втрата, пошкодження або затримка в здачі сталися з вини перевізника, його службовців або агентів	Будь-яких особливих правил перевезення живих тварин не передбачено. Незважаючи на положення ст. 79 і без шкоди для положень ст. 80, договір перевезення може виключати або обмежувати зобов'язання або відповідальність як перевізника, так і морської виконуючої сторони, якщо: вантажем є живі тварини, але будь-який такий виняток або обмеження не матиме сили, якщо позивач доведе, що втрата або пошкодження вантажу або затримка в його здачі стали результатом дії або бездіяльності перевізника або особи, зазначеної в ст. 18, вчиненої з наміром заподіяти такі втрату або пошкодження вантажу або таку втрату внаслідок затримки або вчиненого внаслідок грубої необережності і з розумінням імовірності таких втрати або пошкодження вантажу або імовірності такої втрати в результаті затримки
Тягар доведення	На перевізника та осіб, які вимагають звільнення від відповідальності, покладається тягар доведення того, що вони проявили розумну дбайливість	Аналогічно до Гаазьких правил	На перевізника покладається тягар доведення того, що він і його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути обставин, що спричинили втрату, пошкодження або затримку та їх наслідків У результаті пожежі позивач має довести, що пожежа виникла по вині	На позивача покладається тягар доведення того, що втрата, пошкодження або затримка мали місце в період відповідальності перевізника. Перевізник, у свою чергу, може довести, що причина втрати, пошкодження або затримки не може бути віднесена на рахунок його вини чи вини будь-якої особи, за яку він несе відпо-

			перевізника	відальність, або що втрату, пошкодження або затримку викликали або їм сприяли певні обставини. Позивач повинен довести, або що виняткова небезпека була викликана виною перевізника або особи, за яку він несе відповідальність, або що інша подія, крім винятковой небезпеки, сприяла втраті, пошкодженню або затримці і перевізник не може довести, що ця подія не може бути віднесена до його вини. Перевізник також несе відповідальність, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка були викликані або, ймовірно, викликані, або їм сприяли і) неморехідний стан судна; іі) неналежне укомплектування екіпажу, оснащення або постачання судна; або ііі) той факт, що трюми або інші частини судна, в яких перевозиться вантаж, а також будь-які контейнери, надані перевізником, в яких або на яких перевозиться вантаж, не перебували в належному або безпечному стані для отримання, перевезення та зберігання вантажу; і перевізник не може довести, що і) втрата, пошкодження або затримка були викликані будь-якою з перелічених подій або обставин або що іі) він виконав своє зобов'язання проявляти належну обачність згідно зі ст. 14
Категорії осіб, за яких перевізник несе відпові-	Чітко не врегульовано	Службовці і агенти перевізника (крім незалежних підрядників) мають право на	Перевізник несе відповідальність за його службовців та агентів, включаючи незалежних підрядників, що надають послуги в межах порту. Перевізник	Перевізник несе відповідальність за порушення своїх зобов'язань за цією Конвенцією, викликане діями або бездіяльністю: а) будь-якої виконуючої

даль-ність		захист та межі відповідально-сті перевіз-ника, якщо проти них поданий позов	несе відповідальність за дії і упущення фактичного перевізника і його службо-вців та агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків. Якщо позов пред'явлений до службовця чи агента перевізника, такий служ-бовець або агент, довівши, що він діяв в межах своїх службових обов'язків, має право скористатися запе-реченнями відповідача та межами відповідальності, на які відповідно до цієї Конвенції вправі посила-тися сам перевізник	сторони; b) капітана або екіпажу судна; c) службовців перевізника або виконуючої сторони; або d) будь-якої іншої особи, яка виконує або зобов'язується виконати будь-які зобов'я-зання перевізника відпові-дно до договору переве-зення, в тій мірі, в якій ця особа діє, прямо або побі-чно, на прохання перевіз-ника або під наглядом або контролем перевізника
Повідо-млення про втрату, пошко-дження або затрим-ку ван-тажу	Повідомлення повинно бути направлено до або під час видачі вантажів, а якщо втрата або пош-кодження не є очевид-ними – протягом трьох днів з моменту здачі вантажів	Аналогічно до Гаазьких пра-вил	Повідомлення повинно бути зроблено в письмовій формі вантажоодержува-чем перевізнику не пізніше робочого дня, наступного за днем передачі вантажу вантажоодержувачу, а якщо втрата або пошко-дження не є очевидними, протягом 15 календарних днів після дня передачі вантажу вантажоодержу-вачу.	Повідомлення повинно бути зроблено до або під час передачі товару, а якщо втрата або пошкодження не є очевидними, протягом семи днів з моменту поста-вки. Ненаправлення повідом-лення перевізнику або вико-нуючій стороні не зачіпає право вимагати відшкоду-вання за втрату або пошко-дження вантажу відповідно до Конвенції, а також не впливає на покладання тя-гаря доведення, передбаче-ного в ст. 17
Обов'я-зки і відпові-даль-ність ванта-жовід-прав-ника	Вантажовідправник гарантує перевізнику під час навантаження точність марок, число місць, кількість та вагу вантажу, наданого йому. Вантажовідправ-ник не несе відповіда-льності за втрати або збитки, понесені пере-візником або судном, що виникли внаслідок будь-якої причини без його дій, вини або недбалості, тобто ван-тажовідправник несе	Аналогічно до Гаазьких пра-вил	Вантажовідправник гаран-тує перевізнику точність поданих ним для вклю-чення в коносамент даних відносного загального характеру вантажу, його марок, числа місць, ваги і кількості. Вантажовідпра-вник повинен відшкоду-вати перевізнику збиток, який був результатом неточності цих даних. Вантажовідправник не відповідає за збитки, яких зазнали перевізник або	Якщо тільки в договорі перевезення не погоджено інше, вантажовідправник здає вантаж готовим до перевезення. У будь-якому випадку вантажовідправник здає вантаж в такому стані, щоб він витримав передба-чуване перевезення, вклю-чаючи його навантаження, обробку, укладання, ув'язку та закріплення, а також вивантаження, і щоб він не заподіяв шкоди людям або майну.

	відповідальність за втрату або збитки, понесені перевізником, які спричинені дією, виною або недбалістю вантажовідправника. Вантажовідправник несе відповідальність за всі збитки і витрати, що прямо або побічно випливають з або є результатом навантаження небезпечних вантажів, на навантаження яких перевізник, знаючи їх природу, не погодився б		фактичний перевізник, або за пошкодження, отримане судном, якщо тільки така шкода або пошкодження не сталися з вини вантажовідправника, його службовців або агентів. Службовець або агент вантажовідправника також не несе відповідальності за таку шкоду або пошкодження, якщо тільки збиток або пошкодження не були викликані виною з його боку. Вантажовідправник повинен замаркувати або позначити відповідним способом небезпечний вантаж як небезпечний. Коли вантажовідправник передає небезпечний вантаж перевізнику або фактичному перевізнику, в залежності від обставин, вантажовідправник повинен проінформувати його про небезпечний характер вантажу і, якщо необхідно, про запобіжні заходи, які слід прийняти. Якщо вантажовідправник не зробить цього, а такий перевізник або такий фактичний перевізник іншим чином не обізнані про небезпечний характер вантажу: a) вантажовідправник несе відповідальність перед перевізником і будь-яким фактичним перевізником за збитки, які виникли в результаті відвантаження такого вантажу; і b) вантаж може бути в будь-який час вивантажений, знищений або знешкоджений, як того можуть вимагати обставини, без сплати компенсації	Якщо контейнер упаковується або транспортний засіб вантажиться вантажовідправником, то вантажовідправник належним чином і ретельно здійснює укладання, ув'язку та закріплення вмісту в або на такому контейнері або такому транспортному засобі таким чином, щоб вони не заподіяли шкоди людям або майну. Вантажовідправник своєчасно надає перевізнику такі інформацію, інструкції та документи, що стосуються вантажу, які не можуть бути розумно отримані перевізником з іншого джерела і які в розумних межах необхідні для: a) належної обробки та перевезення вантажу, включаючи запобіжні заходи, які повинні бути прийняті перевізником або виконуючою стороною; і b) дотримання перевізником норм, положень або інших вимог державних органів у зв'язку з передбачуваним перевезенням, за умови що перевізник своєчасно повідомляє вантажовідправника про необхідну йому інформацію, інструкції і документи. Вантажовідправник своєчасно надає перевізнику достовірну інформацію, необхідну для формулювання договірних умов і видачі транспортних документів або транспортних електронних записів, включаючи умови, зазначені в п. 1 ст. 36, найменування сторони, яка буде називатися вантажовідправником в договірних умовах, найменування

				вантажоодержувача, якщо такий є, і найменування особи, у розпорядження якої повинні бути видані транспортний документ або транспортний електронний запис, якщо такі є. Вважається, що вантажовідправник гарантував достовірність такої інформації на момент її отримання перевізником. Вантажовідправник відшкодовує перевізнику втрати або збитки, що стали результатом недостовірності такої інформації. Вантажовідправник несе відповідальність за втрати або збитки, понесені перевізником, якщо перевізник доведе, що такі втрати або збитки були заподіяні порушенням зобов'язань вантажовідправника за цією Конвенцією. За винятком випадків втрат або збитків, завданих порушенням вантажовідправником своїх зобов'язань за п. 2 ст. 31 та ст. 32, вантажовідправник повністю або частково звільняється від відповідальності, якщо причина або одна з причин втрат або збитків не може бути віднесена на рахунок його вини чи вини будь-якої особи, зазначеної в ст. 34. Вантажовідправник несе відповідальність за порушення своїх зобов'язань за цією Конвенцією, викликане діями або бездіяльністю будь-якої особи, включаючи службовців, агентів і субпідрядників, яким він доручив виконання будь-якого зі своїх зобов'язань, однак вантажовідправник не несе відповідальності за дії або бездіяльність перевізника

				або виконуючої сторони, що діють від імені перевізника, яким вантажовідправник доручив виконання своїх зобов'язань
Підготовка вантажу до перевезення	Прямо не врегульовано зобов'язання вантажовідправників, які стосуються підготовки вантажів до перевезення	Аналогічно до Гаазьких правил	Прямо не врегульовано зобов'язання вантажовідправників, які стосуються підготовки вантажів до перевезення	Якщо тільки в договорі перевезення не погоджено інше, вантажовідправник здає вантаж готовим до перевезення. У будь-якому випадку вантажовідправник здає вантаж в такому стані, щоб він витримав передбачуване перевезення, включаючи його навантаження, обробку, укладання, ув'язку та закріплення, а також вивантаження, і щоб він не заподіяв шкоди людям або майну
Правила стосовно перевезення небезпечних вантажів	Відсутнє визначення небезпечних вантажів, але є посилання на легкозаймистий, вибуховий або небезпечний характер вантажу. Вантажовідправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну небезпечними вантажами, навантаженими без відома перевізника про їх небезпечний характер	Аналогічно до Гаазьких правил	Відсутнє визначення небезпечних вантажів. Вантажовідправник повинен замаркувати або позначити відповідним способом небезпечний вантаж як небезпечний. Вантажовідправник зобов'язаний повідомити перевізника про небезпечний характер вантажу і необхідні запобіжні заходи, які повинні бути прийняті, і несе відповідальність перед перевізником за збитки, спричинені їх навантаженням, якщо перевізник так або іншим чином не був повідомлений про небезпечний характер вантажу	Поняття небезпечних вантажів чітко не закріплено, проте небезпека пов'язана з людьми, майном та навколишнім середовищем. Вантажовідправник повідомляє перевізника про небезпечні властивості або характер вантажу своєчасно до здачі вантажу перевізнику або виконуючій стороні. Якщо вантажовідправник не робить цього і перевізник або виконуюча сторона не дізнається як-небудь інакше про небезпечні властивості або характер вантажу, то вантажовідправник несе перед перевізником відповідальність за втрати або збитки, що є результатом ненадання такої інформації. Вантажовідправник маркує або позначає небезпечний вантаж відповідно до будь-яких норм, положень або інших вимог державних органів, які є застосовними на будь-якій стадії передбачуваного перевезення вантажу. Якщо вантажовідпра-

				вник не робить цього, то він несе перед перевізником відповідальність за втрати або збитки, що є результатом його бездіяльності
Термін позовної давності	Перевізник і судно звільняються від будь-якої відповідальності за втрати чи збитки, якщо позов не пред'явлено протягом року після здачі вантажів або дати, коли вони повинні були бути здані	Однорічний термін може бути продовжений угодою, укладеною сторонами після того, як виникла підстава для позову. Надано право пред'являти регресний позов навіть після закінчення терміну, передбаченого в попередньому пункті, якщо він пред'являється в термін, наданий згідно із законом суду, який розглядає справу. Однак цей термін повинен бути не менше трьох місяців з дня, коли особа, яка подає регресний позов, задовольнила вимогу або одержала повідомлення про порушення процесу за позовом до неї самої	Будь-який позов у зв'язку з перевезенням вантажів за цією Конвенцією погашається давністю, якщо судовий чи арбітражний розгляд не було розпочато протягом двох років. Особа, до якої пред'явлена вимога, може в будь-який час протягом строку позовної давності продовжити цей строк шляхом заяви, зробленої в письмовій формі заявнику вимоги. Цей термін може бути продовжений шляхом іншої заяви чи заяв. Позов про відшкодування може бути пред'явлений будь-якою особою, визнаною відповідальною, навіть після закінчення терміну позовної давності, передбаченого в попередніх пунктах, якщо він пред'являється в межах терміну, наданого відповідно до законодавства держави, в якій порушено провадження. Однак цей термін повинен бути не менше 90 днів, починаючи з дня, коли особа, яка подає позов про відшкодування, оплатила вимогу або отримала повістку про порушення процесу проти неї самої	Ніякий судовий або арбітражний розгляд щодо позовів або спорів, що виникають з порушення будь-якого зобов'язання за цією Конвенцією, не може бути порушено після закінчення дворічного терміну. Незважаючи на закінчення цього строку, одна зі сторін може використовувати свою вимогу в порядку заперечення або для мети взаємозаліку проти будь-якої вимоги, що пред'являє інша сторона. Термін, передбачений в ст. 62, не підлягає припиненню або перериванню, але особа, якій пред'явлено позов, може в будь-який час протягом цього терміну продовжити цей строк шляхом заяви, зробленої позивачеві. Цей термін може бути далі продовжений шляхом подання додаткової заяви чи заяв. Позов про відшкодування може бути пред'явлений будь-якою особою, визнаною відповідальною, після закінчення терміну, передбаченого в ст. 62, якщо позов про відшкодування пред'являється протягом більш пізнього з таких строків: a) протягом терміну, що допускається застосовним правом держави, в якій порушується провадження; або b) протягом дев'яноста днів починаючи з дня, коли

				особа, яка подає позов про відшкодування, або оплатила вимогу, або отримала повістку про порушення провадження проти неї самої, в залежності від того, що сталося раніше. Позов щодо фрахтувальника за бербоут-чартером або особи, ідентифікованої як перевізник згідно з п. 2 ст. 37, може бути пред'явлений після закінчення терміну, передбаченого в ст. 62, якщо такий позов пред'являється протягом більш пізнього з таких строків: a) протягом терміну, що допускається застосовним правом держави, в якій порушується провадження; або b) протягом дев'яноста днів починаючи з дня, коли перевізник був ідентифікований або коли зареєстрований власник або фрахтувальник за бербоут-чартером спростував презумпцію того, що він є перевізником, згідно з п. 2 ст. 37.
Свобода договору	Будь-яке положення, яке звільняє перевізника від відповідальності інакше, ніж передбачено правилами, є недійсним. Перевізник може укласти будь-яку угоду щодо своїх зобов'язань і відповідальності у випадку, якщо не було і не буде видано коносамента, а транспортовані вантажі не є звичайними комерційними поставками. Свобода договору допускається до навантаження та після розвантаження	Аналогічно до Гаазьких правил	Будь-яка умова в договорі морського перевезення або коносаменті, або будь-якому іншому документі, що підтверджує договір морського перевезення, є нікчемною в тій мірі, в якій вона суперечить прямо або побічно положенням цієї Конвенції. Проте перевізник може збільшити свою відповідальність і зобов'язання по цій Конвенції.	Якщо тільки в цій Конвенції не передбачено інше, будь-яке положення договору перевезення є нікчемним в тій мірі, в якій воно: a) прямо або побічно виключає або обмежує зобов'язання перевізника або морської виконуючої сторони за Конвенцією; b) прямо або побічно виключає або обмежує відповідальність перевізника або морської виконуючої сторони за порушення зобов'язання за цією Конвенцією; або c) передбачає передачу на

				користь перевізника або особи, зазначеної в ст. 18, прав страхування вантажу. Якщо тільки в цій Конвенції не передбачено інше, будь-яке положення договору перевезення є нікчемним в тій мірі, в якій воно: a) прямо або побічно виключає, обмежує або розширює зобов'язання за цією Конвенцією вантажовідправника, вантажоодержувача, контролюючої сторони, утримувача або документарного вантажовідправника; або b) прямо або побічно виключає, обмежує або розширює відповідальність вантажовідправника, вантажоодержувача, контролюючої сторони, утримувача або документарного вантажовідправника за порушення будь-якого з його зобов'язань за цією Конвенцією. Незважаючи на положення ст. 79, у відносинах між перевізником і вантажовідправником договір про організацію перевезень, до якого застосовується ця Конвенція, може передбачати більш-менш значні права, зобов'язання і відповідальність, ніж права, зобов'язання і відповідальність, передбачені в цій Конвенції
Перевезення вантажу на палубі	Виключають зі сфери своєї дії вантаж, який перевозиться на палубі, якщо такий вантаж дійсно декларується як такий, що перевозиться на палубі і насправді так перевозиться	Аналогічно до Гаазьких правил	Перевізник має право перевозити вантаж на палубі тільки в тому випадку, якщо таке перевезення відповідає угоді з вантажовідправником або звичаю цієї галузі торгівлі або вимагається законодавчими нормами або прави-	Вантаж може перевозитися на палубі судна тільки в тому випадку, якщо: a) таке перевезення вимагається законодавством; b) він перевозиться в або на контейнерах або транспортних засобах, які пристосовані для перевезення на

			лами. Вказівка про те, що вантаж повинен або може перевозитись на палубі, повинна бути включена в коносамент або інший документ, що підтверджує договір морського перевезення. Перевезення вантажу на палубі всупереч прямій угоді про перевезення в трюмі розглядається як дія або упущення перевізника в сенсі ст. 8	палубі і палуба спеціально пристосована для перевезення таких контейнерів або транспортних засобів; або c) перевезення на палубі здійснюється відповідно до договору перевезення або звичаїв, традицій і практики в даній галузі. Положення цієї Конвенції, що стосуються відповідальності перевізника, застосовуються до втрати, пошкодження або затримки в здачі вантажу, що перевозиться на палубі відповідно до п. 1 ст. 25, однак перевізник не несе відповідальності за втрату або пошкодження такого вантажу або затримку в його здачі, які викликані особливими ризиками, пов'язаними з його перевезенням на палубі, якщо вантаж перевозиться відповідно до підпунктів a) або c) п. 1 ст. 25. Якщо вантаж перевозився на палубі в інших випадках, ніж випадки, що допускаються згідно з п. 1 ст. 25, то перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу або затримку в його здачі, які викликані виключно його перевезенням на палубі, і не має права на заперечення, передбачені в ст. 17. Перевізник не має права посилатися на пп. c) п. 1 ст. 25 щодо третьої сторони, яка сумлінно придбала оборотний транспортний документ або зворотний транспортний електронний запис, якщо тільки в договірних умовах не вказано, що вантаж може перевозитися на палубі.

				Якщо перевізник і вантажовідправник прямо домовилися про те, що вантаж буде перевозитися в трюмі, то перевізник не має права скористатися обмеженням своєї відповідальності за будь-які втрату, пошкодження або затримку в здачі вантажу в тій мірі, в якій такі втрата, пошкодження або затримка викликані його перевезенням на палубі (ст. 25)
Юрисдикція	Не врегульовано	Не врегульовано	У разі судового розгляду, пов'язаного з перевезенням вантажу на підставі цієї Конвенції, позивач за своїм вибором може пред'явити позов в суді, який є компетентним відповідно до закону держави суду і в межах юрисдикції якого знаходиться одне з наступних місць: a) основне комерційне підприємство або, за відсутності такого, постійне місце проживання відповідача; або b) місце укладення договору за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, відділення або агентство, за посередництвом якого був укладений договір; або c) порт навантаження або порт розвантаження; або d) будь-яке додаткове місце, вказане з цією метою в договорі морського перевезення. Незважаючи на попередні положення ст. 21, позов може бути пред'явлений в судах будь-якого порту або місця в Договірній державі, де судно, що	Якщо тільки договір перевезення не містить угоди про винятковий вибір суду, яка відповідає ст. 67 або 72, позивач має право порушувати судове провадження відповідно до цієї Конвенції щодо перевізника: a) в компетентному суді, в межах юрисдикції якого знаходиться одне з наступних місць: i) доміциль перевізника; ii) місце отримання вантажу, узгоджене в договорі перевезення; iii) місце здачі вантажу, узгоджене в договорі перевезення; або iv) порт, в якому вантаж першопочатково вантажиться на судно, або порт, в якому вантаж остаточно вивантажується з судна; або b) в компетентному суді або судах, визначених за згодою між вантажовідправником і перевізником для цілей прийняття рішень за позовами щодо перевізника, які можуть виникнути згідно з цією Конвенцією. Юрисдикція суду, обраного відповідно до пп. b) ст. 66, є

			перевозило вантаж, або будь-яке інше судно того ж власника може виявитися заарештованим у відповідності до існуючих норм права цієї держави і міжнародного права. Однак в такому випадку за клопотанням відповідача особа, яка заявляє вимогу, має перенести позов за своїм вибором в один із судів, зазначених у п.1 цієї ст. 21, для розгляду цієї вимоги по суті; проте до такого перенесення позову відповідач повинен надати гарантії, достатні для забезпечення оплати судового рішення, яке може бути згодом винесено на користь особи, яка заявляє вимогу, за цим позовом. Усі питання, що стосуються достатності або інших аспектів забезпечення, визначаються судом порту або місця арешту	виключною щодо спорів між сторонами договору тільки в тому випадку, якщо сторони досягають угоди про це і якщо угода, що надає юрисдикцію: a) міститься в договорі про організацію перевезень, в якому прямо вказані найменування та адреси сторін і який або i) укладено на індивідуальній основі, або ii) містить чітку заяву про існування угоди про винятковий вибір суду і вказує на розділи договору про організацію перевезень, що містять таку угода; і b) ясно вказує на суди однієї з Договірних держав або на один або кілька конкретних судів однієї з Договірних держав. Особа, яка не є стороною договору про організацію перевезень, пов'язана угодою про винятковий вибір суду, укладеною відповідно до п. 1 ст. 67, тільки в тому випадку, якщо: a) суд знаходиться в одному з місць, зазначених у пп. a) ст. 66; b) така угода міститься в транспортному документі або транспортному електронному записі; c) цій особі своєчасно направляється належне повідомлення про суд, в якому повинен бути пред'явлений позов, і про те, що юрисдикція цього суду є виключною; і d) право суду, який розглядає позов, визнає, що дана особа може бути пов'язана угодою про винятковий вибір суду.

				Положення цієї глави є обов'язковими тільки для тих Договірних держав, які відповідно до ст. 91 заявили про те, що ці положення будуть для них обов'язковими
Арбітражний розгляд	Не врегульовано	Не врегульовано	Сторони можуть передбачити шляхом угоди, підтвердженої в письмовій формі, що будь-який спір, який може виникнути у зв'язку з перевезенням вантажу на підставі цієї Конвенції, підлягає передачі до арбітражу. Арбітражний розгляд за вибором особи, яка заявляє вимогу, проводиться в одному з наступних місць: a) в будь-якому місці держави, на території якої знаходиться: i) основне комерційне підприємство відповідача або, при відсутності такого, постійне місце проживання відповідача; або ii) місце укладення договору за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, відділення або агентство, через яке було укладено договір; або iii) порт навантаження або порт розвантаження; або b) будь-яке місце, вказане з цією метою в арбітражному застереженні або в угоді	З урахуванням розділу 15 сторони можуть домовитися про те, що будь-яка суперечка, яка може виникнути у зв'язку з договором перевезення вантажу на підставі цієї Конвенції, підлягає передачі в арбітраж. Арбітражний розгляд, за вибором особи, яка заявляє вимогу щодо перевізника, проводиться в: a) будь-якому місці, зазначеному з цією метою в арбітражній угоді; або b) будь-якому іншому місці, що знаходиться в державі, в якій знаходиться одне з таких місць: i) доміциль перевізника; ii) місце отримання вантажу, узгоджене в договорі перевезення; iii) місце здачі вантажу, узгоджене в договорі перевезення; або iv) порт, в якому вантаж першопочатково вантажиться на судно, або порт, в якому вантаж остаточно вивантажується з судна. Вказівка на місце арбітражу в арбітражній угоді є обов'язковою до виконання у зв'язку із суперечками між сторонами даної угоди, якщо вона міститься в договорі про організацію перевезень, в якому ясно вказані найменування та адреси сторін

				і який або: a) укладено на індивідуальній основі; або b) містить пряму заяву про існування арбітражної угоди і конкретно вказує на розділи договору про організацію перевезень, що містять арбітражну угоду. Якщо арбітражна угода була укладена відповідно до п. 3 ст. 75, то для особи, яка не є стороною договору про організацію перевезень, є обов'язковою вказівка на місце арбітражу в даній угоді тільки в тому випадку, якщо: a) місце арбітражу, вказане в угоді, знаходиться в одному з місць, зазначених у пп. b) пункту 2 цієї ст. 75; b) угода міститься в транспортному документі або транспортному електронному записі; c) особі, для якої така вказівка є обов'язковою, своєчасно направляється належне повідомлення про місце арбітражу; і d) застосовне право допускає, щоб для цієї особи арбітражна угода була обов'язковою

ДОДАТОК 3

УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені І.І. МЕЧНИКОВА
65082, Україна, м. Одеса, вул. Дворянська, 2 тел. (048) 723-52-54
E-mail: secret@onu.edu.ua факс (048) 723-35-15

02.12.2020 № 01-01-2226

на № _____ від _____

ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. ректора Одеського національного університету імені І.І. Мечникова
професор
_____ В.О. Іваниця

Акт
про впровадження результатів дисертаційного дослідження
«Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві»
здобувача наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право
Покори Ірини Євгенівни
в навчальний процес

Результати дисертаційного дослідження здобувача наукового ступеня кандидата юридичних наук Покори Ірини Євгенівни за темою «Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві» впроваджені в навчальний процес економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І.І. Мечникова при викладанні дисциплін «Цивільне право України (частина 2)», «Міжнародне приватне право», «Морське право».

Впровадження результатів пошуку здобувача у процес підготовки майбутніх фахівців-правознавців в Одеському національному університеті імені І.І. Мечникова дало змогу розширити та поглибити знання студентів про особливості доктринальних поглядів на уніфікацію міжнародного приватного права, проблематику процесу уніфікації норм в сфері міжнародних морських вантажних перевезень, а також тенденції розвитку уніфікації в окресленій сфері, що актуально у зв'язку із прагненням України до інтеграції у всесвітній економічний простір.

Зважаючи на вищезазначене, колектив кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського національного університету імені І.І. Мечникова підготував висновок про доцільність впровадження результатів дисертаційного дослідження здобувача Покори Ірини Євгенівни «Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві» у практику освітнього процесу закладів вищої освіти (протокол № 4 від 30.11.2020).

Декан економіко-правового факультету
Одеського національного університету
імені І.І. Мечникова
професор Труба В.І.

Завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін
Одеського національного університету
імені І.І. Мечникова
професор Кангафарова І.С.

ДОДАТОК 4

LAWWHALES

«01» грудня 2020 р.

Акт
впровадження результатів дисертаційної роботи
«Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві»
Покори Ірини Євгенівни

Працівниками Адвокатського об'єднання «Ловейлс» була заслухана доповідь Покори І.Є. щодо результатів виконаного нею дисертаційного дослідження на тему «Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві».

Висновки, пропозиції та рекомендації дисертації щодо обґрунтування вдосконалення правового регулювання відносин в сфері морських перевезень вантажів мають практичний інтерес, зокрема:

- положення про те, що в той час як морські перевезення вантажів, що відбуваються з використанням коносаменту, регулюються в основному за допомогою матеріальних норм, що містяться в міжнародних конвенціях, відносини, що складаються у зв'язку з перевезеннями за договором чартеру, на даний момент практично не врегульовані на рівні міжнародних нормативно-правових актів, а регулюються за допомогою так званого пеконвенційного права (зокрема, нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що представляють собою типові умови договору);

- слід враховувати у практичній роботі висновок про те, що незважаючи на те, що відносини у сфері міжнародних морських вантажних перевезень врегульовані в основному за допомогою матеріально-правового методу, головною метою якого є уникнення колізій, на даний момент склалась ситуація, коли наявність декількох чинних конвенцій в зазначеній сфері спричиняє колізії як безпосередньо між нормами цих конвенцій, так і між їхніми нормами і окремими внутрішніми положеннями національних законодавств;

- зроблений в результаті дослідження іноземної судової практики, що склалась у зв'язку із застосуванням окремих положень Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, висновок про різноманітність та неоднаковість трактування цих положень судовими органами держав світу. Незважаючи на наявність чинного міжнародного договору у сфері міжнародних перевезень вантажів за допомогою коносаментів, яку в свій час ратифікувала більшість провідних «морських» держав світу, а також включення положень Гаазьких та Гаазько Вісбійських правил в національні законодавства та умов про їх застосування до переважної більшості коносаментів та чартерів, єдиної практики правозастосування цих Правил не досягнуто.

Адвокатське об'єднання «Ловейлс»
вул. Пилипа Орлика, буд. 24/1, м. Київ, 01021
тел.-факс (044) 351-46-63
р/р UA903808050000000026003366965 в АТ «Райффайзен Банк Аваль», м. Київ, МФО 380805

- висновки щодо аналізу та положень КТМ України в частині морського перевезення вантажів, зокрема відповідальності перевізника при перевезеннях вантажів з використанням коносаментів, та відповідності вказаних положень чинним міжнародним конвенціям в цій галузі; пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства України в сфері перевезень вантажів морем для підвищення авторитету України на світовій економічній арені.

За результатами розгляду доповіді Покори І.Є. керуючим партнером АО «Ловейлс» зроблені відповідні вказівки по вдосконаленню правової роботи працівників адвокатського об'єднання.

Акт надається для подання в спеціалізовану вчену раду Д 41.086.03 із захисту дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора (кандидата) юридичних наук Национального університету «Одеська юридична академія».

Керуючий партнер АО «Ловейлс» _____ Р.Б. Синий