

9. Про об'єкти підвищеної небезпеки: Закон України від 18 січня 2001 року № 2245-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 23. – Ст. 873 (в ред. від 26.04.2014 року). Див., також: Про ідентифікацію та декларування об'єктів підвищеної небезпеки (НПАОП 0.00-6.21-02), (НПАОП 0.00-6.22-03): постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2002 р. № 956 (в ред. від 12.01.2016 року).
10. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 р. № 6. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92>
11. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки: Постанова Пленуму Вищого Спеціалізованого Суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>

Ключові слова: торговельне мореплавство, джерело підвищеної небезпеки, національне морське право, торгівля, судноплавство.

Ключевые слова: торговое мореплавание, источник повышенной опасности, национальное морское право, торговля, судоходство.

Key words: merchant shipping, source of increased danger, national maritime law, trade, shipping.

СЕРАФІМОВ ВІТАЛІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент*

ПРАВОВІ ФУНКЦІЇ КОНОСАМЕНТА

У теорії та практиці морських перевезень зазвичай виокремлюються три основні правові функції коносаменту: підтвердження наявності та змісту договору морського перевезення; функція розписки, видаваної відправникові вантажу перевізником про прийняття вантажу до перевезення; функція товаророзпорядчого документа. Коносамент є документом, що підтверджує наявність та зміст договору морського перевезення (п. 2 ст. 134 КТМ України). Сам по собі коносамент не є договором морського перевезення, адже договір завжди двостороння або багатостороння угода, тоді як коносамент односторонній акт, що підписується капітаном чи іншим уповноваженим представником перевізника. Разом з тим, в коносаменті викладаються основні умови договору перевезення. У здійсненні морського перевезення центральне місце займає перевізник. Відносини перевізника з відправниками та/або одержувачами вантажу складаються у складну різноманітну систему. Вона є настільки великою, що міжнародною практикою були вироблені ефективні форми організації відносин перевізника з одержувачем вантажу – проформи коносаментів. Коносамент, що видається перевізником відправнику, регулює

відносини не стільки між відправником вантажу і перевізником, а скільки між перевізником і одержувачем вантажу. Також варто зауважити, що договір перевезення, який оформляється у вигляді коносаменту, визначає взаємні права та обов'язки між перевізником і вантажоодержувачем, що свідчить про правову природу договору на користь третьої особи – одержувача. При цьому слід пам'ятати, що коносамент – документ односторонній, містить підпис і печатку лише перевізника, таким чином формою договору морського перевезення вантажу він жодним чином вважатися не може. Також коносамент не містить положень про відповідальність сторін договору. Тим не менш, коносамент містить всі реквізити, необхідні і достатні для укладення такого договору.

Тривале використання коносаменту як цінного папера, що посвідчує факт укладення договору морського перевезення вантажу та забезпечує можливість відчуження майна, що знаходиться в дорозі за таким договором, безпосередньо під час його транспортування, свідчить про високу ефективність даного інструменту у сфері міжнародної торгівлі [1, с. 232].

Н.О. Нерсесов, визначаючи активну роль товаророзпорядчих паперів в господарському обігові, справедливо зазначав, що «завдяки ним полегшується можливість циркуляції товарів, що перебувають в русі, в дорозі або на зберіганні в товарних складах. Іноді відбувається кілька угод купівлі-продажу або застави товару між особами, які зовсім не бачили товару, а діють лише на підставі тих відомостей, які містяться у диспозитивних паперах» [2, с. 134].

Розвиток документа як символу товару (товаророзпорядчого документа) відбувався одночасно з розвитком документа як символу грошей (цінного паперу). Коносамент є товаророзпорядчим документом. Ця функція виражається у тому, що угоди купівлі-продажу товарів, а також інші операції з товарами здійснюються за допомогою коносаменту без фізичної передачі самих товарів. Тобто коносамент, що представляє названі в ньому товари може бути куплений, проданий, переданий на певних умовах. Це можливо в силу того, що коносамент, будучи цінним папером, висловлює право власності на конкретний вказаний у коносаменті вантаж. Таким чином, відправник, виступаючи законним власником коносаменту, зберігає своє право розпоряджатися вантажем протягом його транспортування і потім передаючи його належного особі. Видача вантажу в порту призначення проводиться після пред'явлення коносаменту [3, с. 140]. Ця правова функція коносаменту має дуже велике значення у торговельному обігу. Як будь-який цінний папір коносамент персоніфікується з певною річчю (грішми). Іншими словами, поки вантаж перебуває в дорозі (а морське перевезення може займати великий період часу), його можна продати, закласти. Таким чином, вантаж, як матеріальна цінність не виключається з торговельного обороту.

Перепродаж товару в дорозі – поширене явище в зовнішній торгівлі. Ні в момент укладення договору морського перевезення вантажу, ні під час виконання цього договору інколи не можна визначити

одержувача вантажу: при перевезенні за ордерним коносаментом фігура вантажоодержувача виявиться в той момент, коли він буде вказаний тією особою, «наказу» (to order) якого видано коносамент. При перевезенні вантажу за коносаментом на пред'явника фігура вантажоодержувача визначиться ще пізніше – в момент пред'явлення одержувачем перевізнику вимоги про видачу вантажу. Перепродаж товару в дорозі створює можливість появи у складі учасників договору перевезення вантажу нової особи – держателя коносаamenta (англ. – holder, нім. – Inhaber, фр. – porteur). Широке поширення в законодавствах терміна «держатель коносаamenta» припадає на період після 1870 р. Зберігалися також і старі формулювання. Держателями могли бути вантажовласники, страховики вантажів, банки [4, с. 356].

Коносамент слугує також розпискою перевізника в прийомі вантажу. Він є доказом прийому перевізником зазначеного в ньому вантажу. Доказова сила коносаamenta як розписки, виданої на підтвердження прийому вантажу для перевезення, залежить від того, між якими учасниками перевезення виникла суперечка з приводу даних коносаamenta про вантаж. Якщо дані коносаamenta служать предметом спору між сторонами договору – відправником (фрахтувальником) і перевізником, вони вважаються достовірними, поки не доведено протилежне. Якщо ж коносамент переходить до третьої особи, то оспорування даних коносаamenta перевізником вже неприпустимо [5].

Відповідно до ч. 1 ст. 137 КТМ України, після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправникові коносамент, що є доказом прийому перевізником вантажу зазначеного в коносаменті». Однак, незважаючи на пряму вказівку, цей обов'язок перевізника не є безумовної, тому що відповідно до ч. 2 цієї статті перевізник «може видати відправникові не коносамент, а інший документ у підтвердженні одержання вантажу для перевезення».

Частина 3 ст. 3 Правил Гаага-Вісбі закріплює, що «отримавши вантажі і прийнявши їх під свій контроль, перевізник, капітан або агент перевізника повинен, на вимогу відправника, видати відправнику коносамент належним чином описує вантаж, що містить розпізнавальні знаки, кількість вантажу, зовнішній вигляд і стан вантаж». Обов'язок перевізника підтвердити прийняття вантажу видачею коносаamenta також міститься в ч. 1 ст. 14 Гамбурзьких правил, яка говорить: «коли перевізник або фактичний перевізник приймає вантаж у своє відання, перевізник на вимогу вантажовідправника зобов'язаний видати вантажовідправнику коносамент».

Коносамент видається після прийняття вантажу до перевезення на прохання відправника. Придбання бланків коносаментів і початкове їх заповнення здійснюється відправником вантажу. Далі коносамент надходить у сферу відповідальності перевізника, який повинен оформити коносамент остаточно, зіставити дані відправника з інформацією штурманської розписки. Штурманська розписка видається відправнику до видачі коносаamenta і також є розпискою в прийманні вантажу до перевезення. Після чого, перевізник повинен видати коноса-

мент відправнику вантажу на його прохання. Видача коносаменту пов'язується з установленням трьох важливих фактів: отримання вантажу перевізником, навантаження вантажу на борт судна, відхід судна в рейс [4, с. 567].

Коносамент підписується від імені перевізника. Фактично, як правило, це здійснюється капітаном судна, або ж іншою особою, уповноваженою капітаном. Зазвичай підписання коносаменту провадиться в день його видачі. Також, повноваження на підписання коносаменту має морський агент, зокрема лінійний агент, а в окремих випадках вантажний агент. Важливим елементом є дата видачі коносаменту. Як правило, дата видачі свідчить про дату виконання поставки і датою укладення договору морського перевезення. Дата видачі коносаменту також має важливе значення в розрахункових відносинах. Неправильне зазначення дати може бути у випадку проставлення дати в коносаменті більш пізнім днем (Stale Bill of Lading) і датування коносаменту більш ранньою датою, що передує навантаженню вантажу на борт (Antedated Bill of Lading). Датування коносаменту попередньою датою є суворим порушенням, а іноді може являти собою кримінально каране діяння – шахрайство чи фальсифікацію документів [6, с. 260].

Таким чином, відмінною особливістю морських перевезень є використання спеціального документа, що має унікальні властивості, – коносаменту. Коносамент застосовується лише при перевезеннях у водному сполученні. Такого документа не знають ні повітряні, ні автомобільні, ні залізничні перевезення. Найзначнішою особливістю правових норм, якими врегульовано водні, зокрема морські, перевезення, є висока ступінь їх міжнародної уніфікації, розробка типових форм (проформ), а також виконання таким документом трьох вагомих правових функцій, що значно спрощує морські вантажні перевезення та обіг товарів, що перебувають у дорозі.

Список використаної літератури:

1. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві / О. Виговський // Вісник Академії правових наук України: зб. наук. пр. / редкол.: В.Я. Тацій та ін. – Х.: Право, 2010. – № 3 (62). – С. 232-238.
2. Нерсесов Н.О. Представительство и ценные бумаги в гражданском праве. Избранные труды / Н.О. Нерсесов; науч. ред.: Ем В.С.; предисл.: Белов В.А. – 3-е изд., испр. – М.: Статут, 2005. – 316 с.
3. Косовская В.А. История становления института морской перевозки груза в европейских странах / В.А. Косовская // Проблемы европейской интеграции. – СПб.: Астерион, 2007. – С. 138-143.
4. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика / А.С. Кокин. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 584 с.
5. Гуцуляк В.Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок / В.Н. Гуцуляк // Морское право. – 2003. – № 5. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp>

6. Попова Е.В. Коносамент как правовая основа международных морских перевозок / Е.В. Попова // Норма. Закон. Законодательство. Право. – Пермь: Пермский государственный университет, 2007. – С. 259-261.

Ключові слова: коносамент, перевезення вантажів, функції коносамента, правове регулювання коносамента, перевезення вантажів з коносаментом.

Ключевые слова: коносамент, перевозки грузов, функции коносамента, правовое регулирование коносамента, перевозки грузов по коносаменту.

Key words: bill of lading, transportation of goods, functions of bill of lading, legal regulation of a bill of lading, transportation of goods according to a bill of lading.

АНДРУЩЕНКО СЕРГІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри морського та митного права*

ЛОКАЛЬНІ АКТИ У СИСТЕМІ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЖИМУ МОРСЬКОГО ПОРТУ УКРАЇНИ

Відповідно до Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» (далі – Закон), до системи локального правового регулювання режиму морських портів України належать звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам. Ці акти приймаються з метою визначення та врегулювання особливостей правового режиму кожного з морських портів України, конкретизують норми Закону та іншого законодавства, а також технічних норм, визначаючи їх особливості щодо кожного з портів, розташованих на території України. За своєю суттю вони є локальними, адже поширюються лише на певний, чітко визначений, морський порт, виконують допоміжну, але достатньо значну роль для забезпечення кожному окремому порту можливості ефективності реалізації наданих функцій. Як зазначають дослідники, локальні правові акти приймаються для уточнення та конкретизації норм законів, установлення механізмів їх реалізації, запровадження інших моделей регулювання локальних відносин порівняно з передбаченими у законі, наскільки це припускається законом, або у них фіксується обрання однієї з альтернативних моделей для заповнення прогалин у законодавстві, внаслідок спеціальних приписів законодавства про передання тих чи інших питань до компетенції недержавних організацій [1, с. 9]. І хоча зазначені акти мають певні відмінності від локальних актів, що приймаються органами управління юридичних осіб, та розглядаються як такі відповідно до класичних поглядів дослідників нормотворчості у різних галузях правничої науки, вони все ж можуть бути, завдячуючи поширенню на чітко визначені територію та акваторію, віднесені саме до групи актів локальної нормотворчості.

Відповідно до ст. 9 Закону, звід звичаїв морського порту встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у