

- (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.) / відп. за вип. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. – С. 15–19.
2. Кисловський В.П., Трюхан М.О. Внутрішні морські води України // Вісник геодезії та картографії. 2012. № 4 (79). – С. 18–25. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_4_9
 3. Аверочкина Т.В. Нормы о таможенных формальностях в двусторонних соглашениях Украины о торговом судоходстве / Актуальні проблеми правового регулювання в сфері реалізації сучасної митної політики держави: матеріали Міжнар. наук. симпозіуму курсантів, студентів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 27–28 берез. 2009 р.). – С. 19–20.
 4. Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения о морском торговом судоходстве как основа правового режима пребывания судов в иностранных портах // Правове життя сучасної України: тези доповідей Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18–19 квіт. 2008 р.) / відп. ред. д-р юрид. наук, проф. Ю.М. Оборотов; Одеська національна юридична академія. Одеса: Фенікс, 2008. – С. 223–225.

Ключові слова: юрисдикція, адміністративна юрисдикція, прибережні водні простори, державне управління, публічне адміністрування.

Ключевые слова: юрисдикция, административная юрисдикция, прибрежные водные пространства, государственное управление, публичное администрирование.

Key words: jurisdiction, administrative jurisdiction, coastal water spaces, state administration, public administration.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

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

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО ЯК ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Із затвердженням Морської доктрини України до 2035 року [1] перед науковцями-правниками постає завдання щодо забезпечення реалізації положень цього нормативно-правового акту. Насамперед, це стосується з'ясування та відпрацювання понятійного-категоріального апарату, що в ньому застосовується.

Так, відповідно до пункту d) частини 1 статті 124 «Вживання термінів» Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року [2; 3] морські, озерні та річкові судна – це «транспортні засоби» («means of transport») [3, с. 191-192]. Отже, спираючись на вищезазначене та на визначення поняття «торговельне мореплавство», яке наведено у статті 1 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) [4], можна стверджувати, що «торговельне мореплавство» – це діяльність, пов'язана з використанням транспортного засобу – судна. Тобто, керуючись положеннями ч.1 статті 1187 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) [5], слід кваліфікувати «торговельне

мореплавство», як «джерело підвищеної небезпеки» (далі – ДПН) – як діяльність, що пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортного засобу – судна. Звертаємо увагу на те, що КТМ України не має будь-яких посилань на таку кваліфікацію досліджуваного нами виду (складової) морської діяльності.

Аналізуючи зміст частини 2 статті 1187 ЦК України маємо звернути увагу на те, що обов'язок відшкодувати завдану ДПН покладається на «володільця» – особу, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом – об'єктом використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку [5]. Звернемо увагу на статтю 20 «Поняття судновласника і власника судна» КТМ України: «власник судна» – це суб'єкт права власності або особа, яка здійснює «відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності» [4]. Наведемо зміст частини 1 статті 316 «Поняття права власності» ЦК України, відповідно до якої правом власності є «право особи на річ (майно), яке вона (особа) здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб», а також зміст частини 1 статті 317 «Зміст права власності» ЦК України, відповідно до якої власникові належать «права володіння, користування та розпорядження своїм майном» [5]. Останнє положення повністю відповідає положенням статті 41 Конституції України, відповідно до якої «кожен має право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю» [6]. Отже, звертаємо увагу на невідповідність визначень наведених у досліджених нами правових актах. Чи створює вказана невідповідність певну правову колізію? Може і ні. Але наведене в КТМ України потребує, як мінімум, додаткових роз'яснень термінів «закріпленого» судна, «правила про право власності».

«Судновласником» відповідно до статті 20 КТМ України визнається особа, яка «експлуатує» чи «використовує» судно «від свого імені» та «на законних підставах» [4]. Наведемо визначення підзаконного нормативно-правового акту поняття «Судноплавна компанія або судновласник», відповідно до якого, це – власник судна або будь-яка інша організація чи особа, яка «прийняла на себе відповідальність за експлуатацію судна і погодилася прийняти на себе усі обов'язки та відповідальність, що покладаються на неї ... актами чинного законодавства» [7]. Звернемо увагу на те, що частина 2 статті 1187 ЦК України вказує на дві ознаки володільця ДПН – юридичну і матеріальну. Юридична – особа, яка володіє певним правом по відношенню до ДПН (право власності, інші права); матеріальна – власник або інший титульний володільець ДПН, який одночасно фактично його використовує, зберігає або утримує [8, с. 664]. Додаємо, що стаття 1 «Визначення термінів» Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки» наводить значення терміну «об'єкт підвищеної небезпеки» як об'єкту, на якому використовуються, виготовляються, переробляються, зберігаються або транспортуються одна або кілька небезпечних речовин чи категорій речовин у кількості, що дорівнює або перевищує нормативно встановлені порогові маси, а також інші об'єкти як такі, що відповідно до закону є реальною загрозою виникнення надзвичайної ситуації техногенного та природного

характеру. При цьому «суб'єкт господарської діяльності», це – юридична або фізична особа, у власності або у користуванні якої є хоча б один об'єкт підвищеної небезпеки [9]. Окрім вказаного слід додати, що основні ознаки ДПН також містяться у визначеннях, які на рівні керівних роз'яснень були запропоновані в Постанові Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 року № 6 [10] та Пленуму Вищого Спеціалізованого Суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 року № 4 [11].

Отже, «торговельне мореплавство» – це джерело підвищеної небезпеки, «торговельне судно» – це транспортний засіб; це – об'єкт підвищеної небезпеки.

«Власник судна», «судновласник», «судноплавна компанія» – це «володілці судна»; це – особи, які на відповідній правовій підставі володіють транспортним засобом (судном) – об'єктом використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку, та на яких чинним законодавством покладається обов'язок відшкодувати завдану в процесі торговельного мореплавства шкоду.

Вищенаведене створює підстави стверджувати про необхідність внесення відповідних змін до КТМ України та до Морської доктрини України.

Список використаної літератури:

1. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108 // Офіційний вісник України. – 2019. – № 2. – Ст. 53.
2. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних націй з морського права 1982 р. та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних націй з морського права 1982 року: Закон України від 3 червня 1999 р. № 728-XIV // Офіційний вісник України. – 1999. – № 24. – Ст. 1088.
3. Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1 Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С.В. Ківалов (авт. вступ. ст.), Є.В. Додін (керівник авт. кол.), С.О. Кузнецов (наук. ред.), Т.В. Аверочкіна (відп. ред.), Д.О. Нікіша. – О.: Фенікс, 2012. – 570 с.
4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № № 40-44. – Ст. 356.
6. Конституція України, 1996 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
7. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Наказ Мінтрансу України від 20.11.2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Т. 2. – Ст. 2844.
8. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / За заг. ред. С.О. Харитонова, О.І. Харитонкової, Н.Ю. Голубевої. – К.: Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. – 740 с.

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