

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

ПОКОРА ІРИНА ЄВГЕНІВНА



УДК 341.9:347.793.3

**УНІФІКАЦІЯ НОРМ ПРО МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІЖНАРОДНОМУ
ПРИВАТНОМУ ПРАВІ**

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

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Одеса – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі цивільно-правових дисциплін Одеського національного університету імені І.І. Мечникова.

Науковий керівник доктор юридичних наук, доцент,
заслужений працівник освіти України
Стрельцова Євдокія Джонівна,
Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова,
завідувач кафедри загальноправових дисциплін
та міжнародного права

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
Отрадна Олесь Олександрівна,
Тренінговий центр прокурорів України,
директор

кандидат юридичних наук, доцент
Печений Олег Петрович,
Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого,
доцент кафедри цивільного права №1

Захист відбудеться «___» _____ 2021 року о ___ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03 Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Академічна, 2.

Автореферат розісланий «___» _____ 2021 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І.В. Лагутіна

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Відносини у сфері перевезень вантажів морем як однієї з основних галузей у торговельному мореплаванні були одними із перших в міжнародному приватному праві, які звернули на себе увагу з метою уніфікації їх правового регулювання. Відсутність загальнозживаних 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 коносаменентами 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 недосконалість 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 мореплаванні») 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 недосконалість 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 пододала 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 за використанням коносаментів, 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. Матвеева та Ю.Г. Матвеева «Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвеевські цивілістичні читання)» (м. Київ, 10 листопада 2011 р.); 66-й, 67-й, 68-й, 69-й наукових конференцій 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. Васьковського» (м. Одеса, 17 травня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції» (м. Одеса, 13 грудня 2013 р.); II 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.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **Вступі** обґрунтовано вибір теми дисертаційного дослідження, визначено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження, охарактеризовано методи наукового дослідження, використані в роботі, висвітлено наукову новизну одержаних результатів та їх практичне значення, наведено відомості про апробацію результатів дослідження, публікації, структуру та обсяг дисертації.

Перший розділ «Теоретичні питання уніфікації норм у міжнародному приватному праві» складається з трьох підрозділів та присвячений теоретико-правовим основам дослідження уніфікації норм у міжнародному приватному праві.

У **підрозділі 1.1. «Уніфікація в міжнародному приватному праві: поняття та загальна характеристика»** досліджено наукові погляди в доктрині міжнародного приватного права щодо визначення поняття та змісту уніфікації права. Запропоновано вдосконалене 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.

Узагальнено положення щодо класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві, що базується на загальноприйнятих критеріях, відображає думки більшості дослідників та при цьому максимально уникає присвоювання термінології.

У **підрозділі 1.2. «Історичні етапи формування та розвитку процесу уніфікації норм у міжнародному приватному праві»** досліджено чинники, що сприяли розвитку відносин та їх регулюванню у сфері міжнародного приватного права загалом та у сфері торговельного мореплавства зокрема в історичній ретроспективі. Зроблено висновок, що торговельне мореплавство

було однією із ключових галузей міжнародної співпраці в період від Середньовіччя до кінця XIX століття; визначено фактори економічного та правового характеру, які сприяли процесу уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві.

З'ясовано, що 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 міжнародного приватного морського права.

У *підрозділі 1.3. «Міжнародний договір як форма уніфікації норм у міжнародному приватному морському праві»* розглянуто міжнародний договір як форму, в якій здійснюється уніфікація у міжнародному приватному морському праві як специфічній підгалузі міжнародного приватного права, виокремлення якої обґрунтовано в дисертації.

Враховуючи, що загальновстановленою метою міжнародних конвенцій у сфері міжнародного приватного морського права є врегулювання відносин між якомога більшою кількістю держав незалежно від їх політичних, правових чи економічних систем, уніфікація в цій сфері відносин переважно є або намагається бути універсальною.

Звертається увага, що під час дослідження питання приведення міжнародних договорів про уніфікацію права в дію необхідно брати до уваги, що таке питання належить до сфери співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного права.

Аналіз перепон для успіху уніфікації в міжнародному приватному морському праві дозволив визначити рекомендації для надання процесу і результату уніфікації права за допомогою міжнародно-правових договорів найбільшої ефективності.

Другий розділ *«Особливості уніфікації норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві»* містить три підрозділи і присвячений характеристиці специфіки уніфікації норм у сфері міжнародних морських вантажних перевезень.

У *підрозділі 2.1. «Морські вантажні перевезення як інститут міжнародного приватного морського права: характеристика, види та особливості правового регулювання»* розглядаються правове регулювання та особливості морських вантажних перевезень, з урахуванням виділення чартеру як документу, що регулює перевезення в трамповому судноплаванні, та коносаменту – як основного товаророзпорядчого документа в лінійному судноплаванні. Виявлено особливості міжнародних морських вантажних перевезень, а також специфічні риси договору міжнародного морського перевезення вантажу, які дозволяють пояснити багатоманітність правових режимів регулювання міжнародних перевезень морськими видами транспорту та їх складність.

Звертається увага на важливу відмінність між перевезеннями вантажів з оформленням чартеру та коносаменту: правове регулювання відносин, що склалися з перевезення вантажів за чартером, здійснюється здебільшого за допомогою так званого неконвенційного права (зокрема, нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що представляють собою типові умови договору), в той час як правове регулювання відносин, що склалися з перевезення вантажів за коносаментом, відбувається в основному за допомогою матеріальних норм, які містяться в міжнародних конвенціях.

У *підрозділі 2.2. «Методи подолання колізій норм про морські вантажні перевезення»* встановлено, що відносини у сфері морських перевезень вантажів у міжнародному приватному 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 результаті дослідження зарубіжної судової практики, а також аналізу законодавства у сфері морських перевезень вантажів окремих держав звертається увага, 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 та окремими внутрішніми положеннями національних законодавств, що, своєю чергою, обґрунтовує потребу в загальноприйнятій єдиній міжнародній конвенції, яка б врегулювала відносини у цій сфері відповідно до вимог сучасності та потреб ділового обороту.

У *підрозділі 2.3. «Недоговірна уніфікація норм про міжнародні морські вантажні перевезення»* розглядаються питання щодо актуальних шляхів врегулювання відносин у сфері міжнародних чартерних морських перевезень вантажів. Досліджено особливості використання міжнародних звичаїв та типових чартерних проформ як засобів досягнення єдності в окресленій сфері, а також діяльність міжнародних організацій у цьому зв'язку, виділено причини переваг чартерних проформ як інструменту недоговірної уніфікації для регулювання відносин при перевезенні за чартером. Виявлено значення приватноправової уніфікації у сфері морських вантажних перевезень.

Досліджено історію та розвиток співпраці міжнародних організацій щодо уніфікації відносин у сфері морського перевезення вантажів. У роботі висловлено думку про те, що, з огляду на загальну світову тенденцію міжнародної співпраці, політика міжнародних організацій, які займаються уніфікацією в окресленій сфері, поступово переглядається в бік не тільки створення нових конвенцій, а і роботи над звичаєвим правом та типовими законами для різних країн, тобто встановлення єдності норм в більш широкому смислі.

Третій розділ «Міжнародно-договірна уніфікація норм про морські вантажні перевезення» складається з трьох підрозділів, в яких досліджено

навні на цей час міжнародні конвенції про договір морського перевезення вантажів.

У підрозділі 3.1. *«Гаазькі правила та Гаазькі правила з протоколом 1968 р. (Гаазько-Вісбійські правила) як перший досвід міжнародно-правової регламентації правил про договір перевезення вантажу морем»* пояснено необхідність прийняття на початку ХХ століття міжнародного договору, що врегулював би питання, які виникають при перевезенні вантажів морем за коносаментами, яким стала Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (Гаазькі правила). Досліджено недоліки зазначеної Конвенції, які намагались усунути за допомогою прийняття Протоколів до неї в 1968 р. (Правила Вісбі) та 1979 р.

Зроблено висновок, що, незважаючи на недосконалість Гаазьких правил, їх величезне значення полягає в тому, що вони є першим міжнародним документом, визнаним переконливою частиною світового морського суспільства, що вперше на міжнародному рівні закріпив мінімальну відповідальність перевізника, досить чітко розподілив ризики між ним та вантажовласником, тим самим створивши основу для страхування вантажів та подальшого розподілення відповідальності.

Доведено, що, незважаючи на наявність чинного міжнародного договору у сфері міжнародних перевезень вантажів за допомогою коносаментів, яку свого часу ратифікувала більшість провідних «морських» держав світу, а також включення положень Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил до національних законодавств та умов про їх застосування до переважної більшості коносаментів та чартерів, єдиної практики правозастосування цих правил не досягнуто.

У підрозділі 3.2. *«Гамбурзькі правила 1978 року як спроба досягнення балансу інтересів сторін договору міжнародного морського вантажного перевезення»* проаналізовані причини прийняття в 1978 році Гамбурзьких правил як «контрпропозиції» з міжнародної уніфікації норм про морські вантажні перевезення, яка мала на меті встановити баланс інтересів усіх сторін міжнародних морських вантажних перевезень.

З'ясовано, що Гамбурзькі правила вносять низку важливих змін у міжнародно-правове регулювання морських перевезень вантажів за коносаментом і частково усувають недоліки регулювання порівняно із Гаазькими та Гаазько-Вісбійськими правилами, проте їх важко назвати успішними, оскільки головна мета, заради якої вони приймалися – встановлення єдиного збалансованого міжнародного режиму у сфері морських перевезень вантажів, досягнута не була: поява ще одного міжнародного договору регулювання призвела до ще більшої розрізненості в цій сфері.

У підрозділі 3.3. *«Роттердамські правила 2008 року як перспективний компромісний режим регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень»* розглянуто новели Роттердамських правил, а також

їх перспективи у сфері морського перевезення вантажів, у тому числі для України.

Проаналізовано головні нововведення Роттердамських правил порівняно з попередніми конвенціями. В результаті проведеного порівняльного аналізу положень Гаазьких, Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правил визначено, що останні врегульовують питання, що входять до сфери їхньої компетенції, значно детальніше та більш сучасно порівняно з попередніми міжнародними договорами.

Зазначено, що, враховуючи компромісну природу Роттердамських правил, ключовим моментом та найголовнішим досягненням їх є не ті, безперечно, важливі та корисні нововведення, які описані в дисертаційному дослідженні, а те, що вони можуть і повинні успішно подолати суперництво, що історично склалося між Гаазькими (Гаазько-Вісбійськими) та Гамбурзькими правилами, і тим самим запобігти створенню автономних регіональних рішень у майбутньому та привести до певної єдності щодо договорів міжнародних морських перевезень вантажів на сучасному етапі їх розвитку.

З огляду на те, що Україна не є учасницею жодних із чинних конвенцій у сфері морського перевезення вантажів, а також враховуючи, що норми КТМ України в частині морського перевезення вантажів, зокрема відповідальності перевізника при перевезеннях вантажів з використанням коносаментів, відображають положення як Гаазько-Вісбійських, так і Гамбурзьких правил, запропоновано приєднання нашої держави до чинного міжнародного договору в цій сфері (наприклад, до Гаазько-Вісбійських правил), а в подальшому – приєднання до Роттердамських правил як до найбільш сучасного та збалансованого режиму регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень, що наявний на даний час.

Внесено конкретні пропозиції про внесення змін та доповнень до КТМ України у разі приєднання України до Роттердамських правил.

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, недосконалість 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 недовірної 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 слідує 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 коносаментів як транспортного документа, що дозволить учасникам відносин з морського перевезення вантажів використовувати транспортні електронні документи нарівні з документами на паперових носіях.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

1. Pokora I. E. 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. Pokora I. E. Місце міжнародного приватного права в системі права. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 269–275.
3. Pokora I. E. Особливості імплементації норм міжнародних «морських» конвенцій у внутрішньодержавне законодавство. *Вісник Одеського національного університету*. Серія: Правознавство. 2013. Т. 18, вип. 2. С. 108–117.

4. Погора 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. Погора 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 (I). С. 101–107.

6. Погора 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 național: teorie și 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. Погора І.Є. Уніфікація права: питання термінології. *Правова держава*. 2017. № 25. С. 203–211.

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

14. Погора 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. Погора 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. Погора 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. Погора 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. 295298.

18. Погора 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. Погора 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. Погора 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: ЛіраК, 2014. Вип. 2. С. 139–144.

21. Погора І.Є. Міжнародна уніфікація правових норм щодо недовірливих зобов'язань у торговельному мореплаванні: 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. Погора 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. Погора І.Є. Міжнародна уніфікація правил про винагороду за рятування на морі: питання застосування. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету ОНУ імені І.І. Мечникова* (Одеса, 26–28 листоп. 2014 р.). Одеса: Астропринт, 2014. С. 7579.

24. Покора І.Є. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року: передумови та особливості прийняття. *П'ять 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.

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.

Дисертація є першим у вітчизняній доктрині міжнародного приватного права науковим комплексним дослідженням на дисертаційному рівні теорії і практики уніфікації норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві.

Удосконалено визначення поняття «уніфікація права» та його співвідношення із суміжними поняттями, узагальнено теоретичні положення щодо класифікації уніфікації в міжнародному приватному праві. Досліджено особливості історичного процесу уніфікації норм в міжнародному приватному морському праві. Розглянуто міжнародний договір як форму уніфікації норм в міжнародному приватному морському праві, а також проблеми міжнародно-договірної уніфікації в цій сфері, зокрема запропоновано заходи для їх вирішення. З'ясовано особливості морських вантажних перевезень та нюанси їхнього правового регулювання. Виявлено значення недоговорної уніфікації у сфері морських вантажних перевезень. Охарактеризовано особливості міжнародних договорів щодо перевезення вантажів морем, серед яких Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила та Роттердамські правила.

Внесено пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання морських вантажних перевезень в Україні. Сформульовано науково обгрунтовані пропозиції щодо внесення змін та доповнень до КТМ України у разі приєднання України до Роттердамських правил.

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.

АННОТАЦИЯ

Покора И.Е. Унификация норм о морских грузовых перевозках в международном частном праве.– Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право.– Национальный университет «Одесская юридическая академия», Одесса, 2021.

Диссертация является первым в отечественной доктрине международного частного права научным комплексным исследованием на диссертационном уровне теории и практики унификации норм о морских грузовых перевозках в международном частном праве.

Усовершенствовано определение понятия «унификация права» и его соотношение со смежными понятиями, обобщены теоретические положения о классификации унификации в международном частном праве.

Исследованы особенности исторического процесса унификации норм в международном частном морском праве, в частности, систематизированы факторы, которые способствовали развитию этого процесса: выделены группы экономических факторов и факторов правового характера.

Проанализирован международный договор как форма унификации норм в международном частном морском праве, а также проблемы международно-договорной унификации в этой сфере, предложены меры для их решения.

Выяснены особенности морских грузовых перевозок и нюансы их правового регулирования. Установлено, что в то время, как морские перевозки грузов, происходящие с использованием коносамента, регулируются в основном с помощью материальных норм, которые содержатся в международных конвенциях, отношения, складывающиеся в связи с перевозками по договору чартера, регулируются с помощью так называемого неконвенционного права (в частности, нормами внутреннего законодательства государств и многочисленными проформами). Охарактеризованы особенности международных договоров по перевозке грузов морем, среди которых Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила и Роттердамские правила, проанализированы их ключевые положения, на основании чего составлена соответствующая сравнительная таблица. Доказано, что Роттердамские правила регулируют вопросы, входящие в сферу их компетенции, значительно подробнее, более актуально и современно по сравнению с Гаагскими, Гаагско-Висбийскими или Гамбургскими правилами.

Внесены предложения по совершенствованию правового регулирования морских грузовых перевозок в Украине. Сформулированы научно обоснованные предложения по внесению изменений и дополнений в КТМ Украины в случае присоединения Украины к Роттердамским правилам.

Ключевые слова: унификация норм о морских грузовых перевозках, международное частное право, международное частное морское право, международные морские грузовые перевозки, Гагские правила, Гагско-Висбийские правила, Гамбургские правила, Роттердамские правила, недоговорная унификация, международный договор, торговое мореплавание.

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», Odessa, 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.

Upon the consolidation of the existing definitions of the unification of law the improved definition of the "unification of law" is proposed, as well as the criteria for classification of unification in private international law. The features of the historical process of the unification of the rules in private international maritime law are studied. The international treaty as a form of the unification of the rules in private international maritime law, and the problems of the unification by international treaties in this sphere, are considered. Measures to solve such problematic issues are proposed. The peculiarities of carriage of goods by sea and the features of its legal regulation are clarified. The importance of non-conventional unification in the field of carriage of goods by sea is revealed. The peculiarities of international treaties on the carriage of goods by sea, including the Hague Rules, the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, are described.

The ways to improve the legal regulation of carriage of goods by sea in Ukraine 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.

Підписано до друку 25.03.2021 р. Формат 60x90/16.
Ум.-друк. арк. 0,9. Тираж 100 прим. Зам. № 2104-10.

Видано і віддруковано в ПП «Фенікс»
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.
Тел. +38 050 7775901 +38 048 7959160
e-mail: fenix-izd@ukr.net
www.feniksbooks.com