

УДК 347.763

Є. Д. Стрельцова, доц.

Одеський національний університет,
кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права,
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ГЕНЕЗА ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Проаналізовано різноманітні передумови розвитку морської торгівлі і формування правових норм та звичаїв, які регулюють морське перевезення вантажу.

Ключові слова: договір морського перевезення вантажу, морська торгівля; судновласник, вантажовідправник, перевізник, вантажоотримувач, чартер, коносамент, лінійне і трампове судноплавство.

Договір морського перевезення має свої історичні, географічні, соціальні, технічні та економічні передумови і (як їх відображення) правові корені. Він не міг виникнути зразу в довершеному і субінституціональному вигляді й розвивався разом з удосконаленням морського транспорту, засобів переміщення морських вантажів, з розвитком товарних відносин між прибережними територіями, спеціалізацією суб'єктів та розвитком самого цивільного і морського права.

Мореплавство здійснюється з комерційною, науково-дослідною, розважальною, спортивною, культурною та воєнною метою. Використання морського транспорту для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, міжпортове буксування суден та інших об'єктів є традиційною морською діяльністю і виникла вона одночасно із торгівлею, пошуком нових ринків збуту товарів та нових товарів. Завдяки комерційним інтересам відкриті й нові землі, в міжнародний обмін товарами втягувались нові народи.

Між тим, правове регулювання морського перевезення вантажу має більш ніж трьохтисячолітню історію. Уже в законах Хаммурапі (XVIII століття до н. е.) були норми, які регулювали відносини власника судна із іншими особами при перевезенні вантажів, як на нашу думку, на засадах цивільного права. Наприклад, чого варте правило:

"Якщо людина найме корабельника і судно, загрузить його хлібом, рослинним маслом, фініками чи яким би то не було іншим вантажем і цей корабельник буде недбалим та потопить судно чи знищить все, що знаходиться на ньому, то корабельник повинен відшкодувати втоплене ним судно і все, що знищив з ним", яке відповідає всім вимогам про зобов'язання навіть у сучасному розумінні. В тисячолітній нормі вказується на характер відносин та їх правову природу є договір, визначається його предмет, вказується утворюючий обов'язок, юридичний факт, його наслідки. Відповідно визначена і норма, якою можна керуватись при вирішенні суперечки. У зв'язку з цим варто виділити **перший** момент — *договір морського перевезення вантажу розглядається як урегульоване нормою права та підкріплене угодою сторін зобов'язання*. **Друге** — це зобов'язання береться під захист держави і в разі виникнення суперечки між учасниками судові органи отримують певний стандарт поведінки сторін, відповідно до якого й повинні судити про праву та неправу. Іншими словами, створено норми на подальше встановлене загальнообов'язкове правило, яке повинне виконуватися всіма учасниками таких відносин під загрозою застосування до них примусу в разі допущення порушень.

Морська торгівля процвітала також у

Стародавній Греції та Стародавньому Римі. Так, відомий історик Геродот свідчить: "Кожен раз, коли карфагеняни прибували до тамтешніх людей, вони вивантажували свої товари на березі і складили в ряд. Потім знову сідали на кораблі і розводили сигнальний дим. Місцеві ж жителі, помітивши дим, приходять до моря, кладуть золото і товари, потім відходять. Тоді карфагеняни знову висаджуються на берег для перевірки: якщо вони вирішать, що кількість золота рівноцінна товарам, то беруть золото і відїжджають. Якщо ж золота, на їх думку, недостатньо, то купці знову сідають на кораблі і очікують. Туземці знову приходять на берег і додавають золота, поки купці не задовольняться. При цьому вони не обманюють одне одного" [1]. **Третій** момент — *зобов'язання сторін будуються на економічних цінностях та довірі між сторонами*. При цьому повинна бути витримана паритетність ціноутворення. Але у ціну запропонованого тубільцям товару включено й вартість його перевезення. **Четвертий** момент — *зобов'язання мають свою процедуру, яка повинна витримуватися добровільно сторонами на засадах справедливості при умові порядності контрагентів*.

З часом, коли морська торгівля та морські перевезення вантажу стали регулярними, видом економічної діяльності для їх здійснення стали потрібні спеціально обладнані кораблі та прибережні споруди. Відомо, що 42 р. до н.е. неподалік від Риму був споруджений перший порт, ще через 50 років — другий. Це заклало засади й традиції створення спеціальної морської торговельної інфраструктури, без якої організація, забезпечення та здійснення морських перевезень вантажу неможливе. Поступово починається й будівництво спеціалізованих суден виключно для здійснення морської торгівлі. Отже, з'являється **п'ятий** момент — *наявність технічних передумов для забезпечення стабільності вантажопотоків й орієнтації потенційних споживачів про них та можливий характер вантажу*. Між іншим, така інформація в подальшому

була вкрай важливою для піратів. Якщо ж ще згадати морську стихію, то перевезення вантажів морем супроводжується підвищеним ризиком. Тому **шостий** момент — значна доля ризику не могла не відбитись на *формуванні інституту морських перевезень вантажу й способах мінімізації втрат* учасників. Згадаємо, що страхування зародилось у XVII столітті у лондонській кав'ярні Едварда Ллойда і було пов'язане з необхідністю рівномірно розкласти негативні наслідки втрати вантажу чи корабля на всіх учасників морської справи [2, 303]. З'являються також і центральні фігури у здійсненні морської торгівлі — судновласники, "... оскільки всі відношення з експлуатації судна, його використання так чи інакше пов'язані з судновласником" [3, с.60]. Власник судна може самостійно здійснювати морську перевезення або передати його у найм (фрахт). Цікаво, що у міжнародній морській практиці власник судна отримав назву "арматор" — той, хто озброює, постачає й споряджає судно. **Сьомий** момент — *наявність спеціальних суб'єктів*, набуття статусу якого породжує відповідні права та обов'язки і є *своєрідним компасом для вибору контрагентів*. Якщо врахувати, що в подальшому арматори обслуговували лише певні напрямки вантажопотоків, то й відправник вантажу мав змогу орієнтуватися у виборі перевізника. Морську торгівлю здійснювала й Київська Русь, про що свідчать договори з Візантією. Запорізька січ мала свої судна і будівельну верф, підтримувала торговельні зв'язки із Турцією та іншими країнами Причорномор'я. **Восьме** — *морські перевезення вантажу здійснювали морські держави і спочатку охоплювали лише прибережні сусідні країни*. При тому ці країни стали розвивати кораблебудування. В Росії воно було започатковане Петром I.

У XVI столітті намітилася тенденція до виділення як спеціально морського перевезення так і його різновидів, наприклад, чартеру [4] (від італ. Carta patita — поділена карта), документ який поділявся надвоє і вручався власнику

вантажу та перевізнику. Поява чартеру пов'язана із *трамповим* [5] судноплаванням -коли судно здійснює перевезення у будь-якому напрямку в залежності від адреси вантажу. В подальшому такі перевезення пов'язувалися із певними видами вантажу. Чартер забезпечував інтереси власника судна щодо гарантованості оплати його послуги незалежно від завантаженості судна, а власники вантажу мали змогу його перемістити за відсутності стабільних транспортних сполучень.

У кінці XVI століття з'являється прообраз коносаменту [6], який отримав поширення в XIX з появою й розповсюдженням так званого "лінійного судноплавання". Торгівельні судна ходять на визначених маршрутах та з стабільних вантажопотоком. При такому судноплаванні завчасно відомі умови перевезення: транспорт (назва судна), порт відправлення та порт призначення, строки. Недарма це дало підставу для висновку що "виникнення двох організаційно-правових форм торгового судноплавання (трампового и лінійного) сприяло появі двох основних документів, покладених в основу договору морського перевезення вантажу" [7, с.6]. *Дев'яте — договір морського перевезення з часом став модифікуватися і оформлюватися у специфічну правову форму, яка відображала змістову сторону правовідносин між сторонами перевезення і визначала їх правовий статус та технології здійснення морського сполучення.*

Договір морського перевезення міг ускладнюватися в залежності від певних об'єктивних факторів і виступати у вигляді договору товариства чи врегульовуватися іншими організаційно-правовими формами, наприклад, шляхом створення командитного товариства [8, с.38], коли всі учасники організували ніби то одне підприємство, в рамках якого ділили між собою витрати та прибутки, пов'язані з перевезенням товарів та їх продажем.

При дослідженні особливостей субінституту договору морського перевезення слід виходити з того, що він має загальні суттєві ознаки перевезення

взагалі, але ускладнюється особливістю кожної транспортної артерії та морської стихії. Наприклад, у деяких видів перевозів відсутні такі форс-мажорні обставини як повна та часткова морська аварія, настання яких уже саме по собі породжує права та обов'язки для всіх суб'єктів: вантажовідправника, перевізника, вантажоотримувача та страхової компанії.

Економічне підґрунтя морського перевезення зумовлено тим, що Україна як морська держава має окрему підгалузь народного господарства, морський торговий та промисловий транспорт, морську інфраструктуру, розвинуте суднобудування, а торгове мореплавання протягом всієї історії цивілізації зв'язувало між собою прибережні держави, розвивало морську торгівлю, встановлювало та закріплювало економічні відносини між державами [7, с.3]. Українські моряки — визнані у світі фахівці своєї справи протягом уже тривалого часу, існують українські соціальні традиції морської справи. До того ж, коефіцієнт транзитності України внаслідок її гео економічного розташування є одним із найвищих в Європі. Морський та річковий транспорт України налічує сьогодні 18 державних морських портів, 8 річних портів-акціонерних товариств. Україна хоча й за роки самостійності і втратила значну частину свого торгового та пасажирського флоту, все таке зосталась морською державою, і її флот здійснює значний обсяг морських пасажирських та вантажних перевезень.

На становлення морських вантажних перевезень впливає і законодавство. Україна є учасницею ряду міжнародних угод з морського права. Так, у березні 1994 р. вона стала повноправною учасницею Міжнародної морської організації (ІМО). На розвиток внутрішнього морського й цивільного права впливає Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., Афінівська конвенція про перевезення морем пасажирів і багажу 1974 р., Конвенція ООН по морським перевезенням вантажів 1978 р. і т. ін. Якщо Україна є учасницею ряду міжнародних органі-

заций, членом ООН, посилено йде до європейської спільноти, то вона повинна виконувати всі міжнародні угоди.

Гносеологічно особливістю договору перевезень є наявність публічного інтересу. Держава однією із своїх функцій має організацію поштової справи, транспорту. Тому вона не тільки приймає нормативні акти, але, з огляду на стратегічне значення транспортних засобів та можливі наслідки катастроф, особливо переймається станом транспортної інфраструктури, відповідно до Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" [9, 229], від 1 червня 2000 р. здійснює ліцензування пасажирських та транспортних перевезень, контроль за станом рухомого складу та дотримання безпечних умов перевезень, у тому числі й судноплавства, встановлює ціни та тарифи на такі перевезення. Загальні засади такої діяльності закріплені Законом України "Про транспорт" [10, 446] від 10 листопада 1994 р. В ст. 6 цього закону вказується, що перевезення пасажирів, вантажів, багажу й пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація та ремонт шляхів здійснюють залізниці, пароплавства, порти (пристані) автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства, якщо це передбачено їх статутами. Важливість транспортних послуг для держави й умовлює втручання державних органів у організацію перевезень. Підприємства транспорту як спеціальні суб'єкти підприємництва здійснюють перевезення вантажів та пасажирів і надають інші транспортні послуги на підставі державних контрактів і договорів про перевезення з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту.

Договір морського перевезення вантажів як різновид цивільно-правових зобов'язань має специфіку та різновиди. Це призвело до різних позицій не тільки на практиці але й в законодавстві і до необхідності спеціального законодавства. Так, поняття та конструкція змісту договору морського перевезення по-

міщені в Кодексі торгівельного мореплавства. Можна розводити безліч об'єктивних та суб'єктивних причин такого стану, але в період становлення цивільного законодавства України на принципово нових засадах договірному праву воно повинно бути взаємоузгоджене й становити єдину правову матерію навіть за тієї умови, що окремі його субінститути об'єктивно повинні бути врегульованими поза рамками нового ЦК України. Це повністю стосується договору морських перевезень, який традиційно регулюється КТМ та значною кількістю міжнародних конвенцій.

Географічне та геополітичне положення України, наявність на її території розгалуженої інфраструктури наземного і річкового транспорту, розвиток гірничодобувної та металургійної промисловості, переважання у структурі зовнішньої торгівлі експорту сировини, відносна дешевизна робочої сили, непогана портова та припортова інфраструктура та інші чинники сприяють розвитку її морської торгівлі та становленню України як морської держави.

Література

1. Геродот. *История*. IV. 196.
2. Підприємницьке право України: Підручник/За заг.ред.доц.Р.Б.Шишки. Х.: Вид-во Ун-ту внутр.справ, "Еспада", 2000. — 480 с.
3. Демиденко В.В., Шемякин А.Н., Балобанов А.О., Прусс В.М., Ищенко А.Л. *Морское право Украины: Учебное пособие*. — Одесса. — 1996. — 138 с.
4. **Чартер** — документ, що посвідчує наявність та зміст морського договору між власником судна і фрахтовником (наймачем) на оренду всього судна чи його частини для перевезення вантажу на визначений рейс чи строк. Розрізняють рейсовий чартер, тайм-чартер, бербоут-, чи димайз-чартер.
5. Від англ. *tramp* — бродяга.
6. **Коносамент** — цінний товаророзпорядчий папір, який надає його утримувачу право розпоряджатися вантажем і одержати його після завершення перевезення.
7. Шемякин А.Н., Короткий Т.Р. *Право-*

вое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. — Одесса, 1999. — 170 с.

8. Кашанина Т.В. Корпоративное право. — М., 1998. — 268 с.

9. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №36. — С. 299.

10. Відомості Верховної Ради України. — 1994. — №51. — С. 446.

Е. Д. Стрельцова

Одесский национальный университет,
кафедра общеправовых дисциплин и международного права,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

ГЕНЕЗИС ДОГОВОРА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

РЕЗЮМЕ

Торговое мореплавание, включающее в себя перевозку грузов, пассажиров, багажа, и т.д., относится к одному из старейших видов коммерческой деятельности, возникшей одновременно с торговлей. Морская перевозка грузов в давние времена оформлялась лишь заключением эпизодических местных сделок, совершаемых в кофейнях судовладельцами и купцами. Правовое обеспечение морских перевозок совершенствовалось на протяжении веков под влиянием различных факторов, к которым можно отнести: рост объема и расширение мировой торговли, которые сделали морские перевозки необходимостью; усовершенствование и строительство новых специализированных судов, что обеспечило стабильность мировых грузопотоков; появление специальных субъектов, наделенных правами и обязанностями при осуществлении перевозок; разработка и принятие национальных и международных правовых норм, регулирующих права и обязанности участников морской перевозки и др.

Ключевые слова: договор морских перевозок груза, морская торговля, судовладелец, грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, чартер, коносамент, линейное и трамповое судоходство.