

УДК 347.795.3

Є. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доц.

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права,
Французький бульвар, 24\26, Одеса 65058, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ В УКРАЇНІ

Виявлено і проаналізовано фактори, що впливають на становлення та розвиток ринку морських перевезень вантажу в Україні. Серед них особлива увага приділяється аналізу ролі правових засобів. Виділяється декілька рівнів у механізмі правового регулювання морських перевезень: міжнародно-правовий, національно-правовий та локальний.

Ключові слова: морське перевезення вантажу, договір морського перевезення вантажу, правове регулювання, національне законодавство, міжнародно-правові акти.

У сучасних умовах економічне підґрунтя морського перевезення вантажу передумовлено тим, що Україна як морська держава має окрему підгалузь народного господарства — морський торговельний та промисловий транспорт, морську інфраструктуру, розвинуте суднобудування, а торговельне мореплавство протягом усієї історії цивілізації зв'язувало між собою прибережні держави, розвивало морську торгівлю, встановлювало та закріплювало економічні відносини між державами [1,3]. До того ж, коефіцієнт транзитності України внаслідок її геоекономічного розташування є одним з найвищих у Європі. Морський та річковий транспорт України налічує сьогодні 18 державних морських портів, 8 річкових портів — акціонерних товариств [2, 88-89]. Хоча Україна за роки самостійності втратила значну частину свого торговельного та пасажирського флоту, вона все ж — морська держава, і її флот здійснює значний обсяг морських пасажирських та вантажних перевезень. Між тим, у галузі морських перевезень склалася вкрай критична ситуація. Надзвичайно потужна раніше галузь була заблокована необґрунтованими економічними зобов'язаннями попередників, кабальними угодами, бартерно-заліковими схемами та паперовим сурогатом розрахунків. Унаслідок цього зарубіжні плавання її кораблів стали вкрай проблематичними через загрозу вимагання стягнень на майно за позовами зарубіжних контрагентів. Втім, з'явилися і перші втішні ознаки зростання морських перевезень. Так, морські торговельні порти України “переробили у 2001 р. 65,3 млн. тонн вантажів, що на 5,5 відсотка більше, ніж за 9 місяців минулого року” [3, 4].

На становлення і поновлення ринку морських вантажних перевезень значно впливає і законодавство. Україна є учасницею ряду міжнародних угод з морського права. Так, у березні 1994 р. вона стала повноправною учасницею Міжнародної морської організації [4]. На розвиток внутрішнього морського й цивільного права впливає Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [5, 35-39], Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів і багажу 1974 р. [6, 151-158], Конвенція ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. [7] і т. ін.

Гносеологічною особливістю договору перевезення є певна частка наявності публічного інтересу до нього. Держава однією зі своїх функцій вважає організацію поштової справи, діяльності транспорту. Тому вона не тільки приймає норма-

тивні акти, але й, з огляду на стратегічне значення транспортних засобів та можливі наслідки катастроф, особливо переймається станом транспортної інфраструктури. Так, відповідно до Закону України “Про ліцензування певних видів господарської діяльності” [8, ст. 299] від 1 червня 2000 р. здійснюється ліцензування пасажирських та транспортних перевезень, контроль за станом рухомого складу та дотримання безпечних умов перевезень, у тому числі й судноплавства, встановлюються ціни та тарифи на такі перевезення.

Загальні засади діяльності при перевезенні закріплені Законом України “Про транспорт” [9, 3] від 10 листопада 1994 р. У ст. 6 цього Закону вказується, що перевезення пасажирів, вантажів, багажу й пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатацію та ремонт шляхів здійснюють залізниці, пароплавства, порти (пристані), автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства, якщо це передбачено їхніми статутами. Саме важливість транспортних послуг для держави обумовлює певну долю втручання державних органів в організацію перевезень також через систему сертифікації як самих транспортних засобів, так і транспортних послуг. Такі заходи стали вельми актуальними у зв’язку із загибеллю людей при експлуатації на морських лініях України зношених кораблів. Як транспортні перевізні засоби, так і діяльність перевізника підлягають контролю. Це є одним із напрямків внутрішніх функцій і завдань держави.

До речі, в основному нормативному акті, що регулює морські перевезення, — Кодексі торговельного мореплавства (далі КТМ) України — вказується, що держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через Міністерство транспорту України та відповідні центральні органи виконавчої влади. При цьому Мінтранс відповідно до своєї компетенції затверджує правила, інструкції та інші нормативні документи з питань торговельного мореплавства, які є обов’язковими для всіх юридичних та фізичних осіб. Згідно зі ст. 10 КТМ України, на Мінтранс покладено також державний нагляд за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародні договори України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів з морської справи, рятувальної і лоцманської службами. На Мінтранс України покладено такі завдання: “здійснення державного управління транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення та розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях; забезпечення взаємодії та координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту та дорожнього комплексу; здійснення заходів щодо створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності; забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем” [10, 336]. Отже, можна твердити про комплексність правового регулювання перевезень і транспортної інфраструктури взагалі і про те, що договір морського перевезення вантажу є одним із напрямків регулювання функціонування транспортної системи України.

На особливий публічний інтерес щодо регулювання перевезення вантажів і вказує, на наш погляд, глава 39 проекту Господарського (комерційного) кодексу України [11] у редакції 1995 р. Вже самий факт наявності розділу “Перевезення вантажів” у проекті кодифікованого акта, який спрямований на комплексне врегулювання господарських відносин на засадах “погодженої правової регламентації для досягнення загальної господарської мети всіма суб’єктами господарської діяльності незалежно від того, в яких взаємозв’язках вони перебувають між собою (“горизонтальних” — на засадах рівності, або “вертикальних” — на засадах підпорядкування), може визначити їхні права та обов’язки, окреслити межі втручання державних органів у самостійну господарську діяльність підприємницьких струк-

тур, гарантувати охорону та захист їхніх прав і майнових інтересів” [11, 152]. Основним завданням господарювання за цим проектом є забезпечення такої регламентації господарських відносин, за яким усі їхні суб’єкти враховували б не тільки свої власні інтереси, а й суспільні інтереси, рівною мірою дотримувалися вимог суспільного господарського порядку.

На наш погляд, ці акценти варто б усе-таки підкорегувати в плані ст. 3 Конституції України [12, ст. 3]. Порядок у сфері господарювання, у тому числі й морських перевезень вантажів, потрібен не заради самого порядку, а заради забезпечення життя та здоров’я людини, охорони її законних прав та інтересів, честі та гідності. Заради цього повинна існувати правова демократична держава і всі її інститути, у тому числі й законодавство. Іншими словами, при здійсненні морських перевезень як сама діяльність, так і транспортні засоби повинні бути безпечні для життя та здоров’я людини. Ця проблема стосується особливо України внаслідок старіння морських суден. Так, станом на 2001 р. до Одеського морського порту було приписано 165 суден, усі віком близько 20-25 років [13].

Стан та характер інвестицій на поновлення парку морських торгових суден в цілому незадовільний. Серед різних правових форм інвестування морського транспорту можливе запровадження системи диференційованих податків і об’єктів оподаткування, податкових ставок і пільг, проведення кредитної і амортизаційної політики, в тому числі шляхом прискорення амортизації основних фондів. Можливе в подальшому надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій і субвенцій або бюджетних позик на розвиток морського транспорту. З огляду на негативну роль світових транспортних компаній у акціях при позбавленні України торговельного флоту надіятися на те, що вони у подальшому зможуть ефективно сприяти відновленню морських потужностей України, вкрай важко. Втім, пільгові кредити чи інші некабальні правові форми іноземного інвестування є, звичайно, бажаним явищем.

Розвитку морського торговельного флоту можуть сприяти впровадження державних стандартів, антимонопольних заходів, визначення умов користування природними ресурсами, проведення політики ціноутворення, запровадження порядку ліцензування учасників інвестиційної діяльності, система державного і регіонального замовлення чи реалізація інших заходів.

При розвитку й контролі морського транспорту важливо також звертати увагу на охорону довкілля. Транспорти, що негативно впливають на довкілля, не можуть допускатися до експлуатації, як і не можуть заходити в порти України ті транспортні засоби, які не відповідають встановленим вимогам. У разі заподіяння шкоди компенсацію її необхідно обов’язково стягувати з винних осіб.

Господарська діяльність з перевезення вантажів розглядається як різновид підприємницької діяльності, спрямованої на переміщення вантажів для задоволення потреб народного господарства і громадян. Аналіз особливостей такої діяльності подає Закон України “Про підприємництво” [14, ст. 149] від 7 лютого 1991 р. Відповідно до Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про підприємництво” [15, ст. 97] від 22 лютого 2000 р. підприємницька діяльність визначена як безпосередня, самостійна, систематична, на власний ризик, діяльність по виробництву продукції, виконанню робіт, наданню послуг з метою отримання прибутку, здійснювана фізичними і юридичними особами, які зареєстровані як суб’єкти підприємництва у встановленому законодавством порядку.

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. Для транспорту, зокрема морського, визначаються основні правові, економічні та організаційні напрямки проведення широкомасштабної структурної реформи, які в

кінцевому результаті спрямовані на збереження України як морської держави, на задоволення потреб клієнтів у перевезеннях, стосуються тарифної політики та контролю за фактичними витратами і рентабельністю. Так, удосконалення тарифної політики здійснюється через диференціацію тарифів за класами якості перевезень та погодження з контрагентами.

Договір морських перевезень характеризується й загальними особливостями, які притаманні договорам перевезень взагалі. Йдеться про товарний характер перевезень і побудову їх на еквівалентно-оплатних засадах, про просторове переміщення пасажирів та вантажу “на” і “всередині” транспортного засобу, про значення транспорту як важливого засобу комунікацій. У всіх документах простежується сильний вплив держави на формування умов договірних зобов’язань через законодавство, наявність високого рівня монополізації [16, 373]. У зв’язку з цим договір, з одного боку, повинен фіксувати особливості надання транспортних послуг в рамках цивільного законодавства, а з другого — зберегти субінституціональні особливості. Іншими словами, він повинен зберегти загальні прийняті підходи до регулювання транспортних зобов’язань і свою особливість, якщо точніше — традиційність регулювання спеціальним кодифікованим актом. Це пояснюється тим, що договір морського перевезення характеризується значним впливом міжнародно-правових угод.

Правове регулювання договору морського перевезення вантажу в Україні проводиться в загальному руслі регулювання договірних зобов’язань на основі ЦК України з подальшою диференціацією у спеціальному законодавстві відповідно до особливостей того чи іншого виду транспорту: повітряного, залізничного, автомобільного, річкового і морського. При такому підході норми ЦК мають спільне для всіх видів транспорту правове значення і застосовуються лише у тому разі, коли спеціальне транспортне законодавство містить прогалину у регулюванні конкретних правовідносин. Тому основою для регулювання морського перевезення вантажу є саме КТМ України. Саме цим відносинам і присвячено його розділ У “Морські перевезення” та розділ VI “Фрахтування суден”.

Крім цього, діють спеціальні норми, правила. Вони встановлюють в найзагальніших рисах модель договору морського перевезення вантажу, яка стосовно конкретних його сторін та вантажу конкретизується на рівні мононорм відповідним договором між вантажовідправником та перевізником. Самі договори відточені віковою практикою і стандартизовані у проформах. Та чи інша обрана вантажовідправником проформа при її заповненні конкретизує його права та обов’язки, а при акцепті перевізником — права і обов’язки останнього.

Договір морського перевезення вантажів як вид цивільно-правових зобов’язань має свою специфіку та різновиди. Виявляються різні позиції не тільки на практиці, але й в законодавстві, що вимагають необхідності прийняття спеціального законодавства, бо правове регулювання договору морського перевезення тривалий час здійснювалося автономно на підставі спеціального законодавства, у відриві від загальних тенденцій розвитку договірного права.

Так, поняття та конструкція змісту договору морського перевезення, розміщені в КТМ України, не збігаються. Можна наводити безліч об’єктивних та суб’єктивних причин такого стану, але в період становлення цивільного законодавства України, на принципово нових засадах договірного права, воно повинне бути взаємозгоджене й становити єдину правову матерію навіть за умови, що окремі його субінститути об’єктивно можуть бути врегульованими поза рамками нового ЦК України. Це повністю стосується договору морського перевезення, який традиційно регулюється КТМ та значною кількістю міжнародних конвенцій. Останні, відповідно до чинного законодавства України, становлять, за умови ратифікації, невід’ємну частину національного законодавства.

З реформою цивільного права на приватноправовій основі змінюється й догові-

рне право України. Воно набуло загальнолюдських цінностей, будується на принципах свободи договору, який “розкривається через співвідношення закону як акта нормативного і договору як акта індивідуального” [17, 16] й полягає у необхідності гармонізувати транспортні зобов’язання із договірним правом та міжнародною практикою.

Договір морського перевезення вантажу в праві України має єдині економічні, історичні і правові корені з іншими договірними інститутами. Договір морського перевезення вантажу не є самоціллю, а лише формою підприємницьких за своєю суттю відносин. Його предмет — транспортні послуги перевізника — є товаром, що має споживчі властивості. Чим вищий рівень останніх (а при морських перевезеннях це їх безпечність та культура), тим краще розвивається транспортна інфраструктура і підвищується конкурентоздатність.

Таким чином, у механізмі правового регулювання морських перевезень вантажу можна виділити *декілька рівнів*:

— *Міжнародно-правовий*, що заснований на міжнародних конвенціях у сфері морського права. Ці конвенції можна, у свою чергу, поділити на дві групи: ті, до яких Україна приєдналась і ратифікувала, і ті, які не прийняті, але, з урахуванням їх значення для участі у зовнішньоекономічній діяльності, витримуються самими суб’єктами підприємництва.

— *Національний* рівень такого законодавства включає в себе кодифіковані нормативні акти: ЦК України, КТМ України, Господарський процесуальний кодекс, Цивільно-процесуальний кодекс. Крім цього, національне законодавство про морські перевезення включає і поточні спеціальні закони, що прямо чи опосередковано стосуються правового становища сторін договору, діяльності перевізника тощо.

— *Локальний* рівень складають нормативні акти, що їх приймають перевізники або їх об’єднання. До цих актів ми відносимо і конкретні договори морського перевезення вантажу.

Очевидно, що регулювання морських перевезень вантажу повинно здійснюватися виключно на засадах приватного права, а їх організація та безпека субсидіарно повинна забезпечуватися нормами публічного права і регуляторними механізмами ринкової економіки.

Література

1. Шемякин А. Н., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров: Учеб. Пособие. — Одесса: ЛАТСТАР, 1999. — 172 с.
2. Таран В. М. Морские порты Украины в системе международных транспортных коридоров // Сборник докладов. Транспорт — в 21 век: Третья международная конференция “Транспортные перевозки в странах СНГ, Балтики, Европы и Ближнего Востока”, Одесса, 21-22 октября, 1998. — Одесса, 1998. — С. 88-90.
3. Ділова розмова транспортників // Урядовий кур’єр. — 2001. — №198. — С. 4.
4. Іванов Г. Г. Міжнародна морська організація. — Друге видання, доповнене. — Одеса: ЛАТСТАР, 1999. — 392 с.
5. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 // Conventions On Maritime Law. Texts / Comite Maritime International. Antwerpen, 1977.
6. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів і багажу 1974 // Conventions On Maritime Law. Texts / Comite Maritime International. Antwerpen, 1977.
7. Конвенція ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. // DOK. A/CONF. 89/13, 30 March, 1978, Annex 1, 11.
8. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №36.
9. Голос України. — 2000. — №131-132.
10. Адміністративне право України: Підручник для юрид. вузів і фак. / Би-

тяк Ю. П., Богуцький В. В., Гаращук В. М. та ін. За ред. Битяка Ю. П. — Х.: Право, 2000. — 480 с.

11. Господарський (Комерційний) кодекс України: Проект. — К., 1995.

12. Конституція України. — К., 1996.

13. Довідка Одеського морського порту про роботу за 6 місяців 2001 р.

14. Відомості Верховної Ради Української РСР. — 1991. — №24.

15. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №12.

16. Гражданское право: Учебник. В 3 частях. Часть 2 // Под ред. Сергеева А. П., Толстого Ю. К. — М.: Проспект, 1998. — 784 с.

17. Луць В. В. Контракти у підприємницької діяльності: Навч. посібник. — К.: Юрінком-Інтер, 1999. — 560 с.

Е. Д Стрельцова

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

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УКРАИНЕ

РЕЗЮМЕ

При анализе различных факторов, влияющих на становление и развитие рынка морских перевозок грузов в Украине пришли к выводу, что особенное внимание следует уделять правовым способам регулирования морских перевозок: международно-правовым и национально-правовым, продолжая их изучать и конкретизировать.

Ключевые слова: морские перевозки грузов, правовое регулирование, национальное законодательство, международно-правовые акты, договор морской перевозки грузов.