

дня договору та на його умови, тому його не можна вважати стороною договору перевезення.

Ми підтримуємо позицію, що договір морського перевезення вантажу є лише різновидом договору на користь третьої особи [16, 174], в якому, внаслідок специфіки транспортної галузі, правове становище отримувача вантажу є особливим. Цим і пояснюється непослідовність сучасних дослідників у визначенні кількості сторін такого договору [15, 574]. Нагадаємо, що відповідно до ст. 668 проекту ЦК України виконання договору на користь третьої особи може вимагати як особа, що уклала договір, так і третя особа, на користь якої обумовлене виконання, якщо інше не передбачене законом, іншими правовими актами, договором і не впливає із суті договору. Це стосується визначення договору морського перевезення вантажу в ст. 133 КТМ, за котрим перевізник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Далі, п. 2 ст. 668 проекту вказує, що з моменту вираження третьою стороною наміру скористатися своїм правом сторони (якщо інше не передбачене законом або іншими правовими актами чи договором) не можуть розірвати або змінити укладений договір без згоди третьої особи. Дійсно, коли отримувач вантажу одержує коносамент і має право вимагати від перевізника видачі вантажу, ні вантажовідправник, ні перевізник не мають права переадресувати вантаж чи змінити умови договору.

Якщо третя особа відмовилась від права, наданого їй за договором, то особа, що уклала договір, може скористатися цим правом, якщо це не суперечить суті договору (п. 3 ст. 668 проекту ЦК). У КТМ також існує підтримка цього положення. Так, у ст. 167 йдеться про ситуації, коли одержувач не вимагав вантаж, не розпорядився ним або відмовився від нього. У такому випадку перевізник має право, повідомивши про це відправника, здати вантаж на зберігання в надійне місце, а пізніше, якщо він не буде затребуваний, має право продати вантаж.

Таким чином, усі наведені аргументи, на нашу думку, свідчать про те, що договір морського перевезення вантажу є двостороннім та різновидом договору на користь третьої особи.

Література

1. *Эффективность правовых норм/ Кудрявцев В. Н., Никитинский В. И., Самоценко И. С., Глазырин В. В. — М.: 1980. — 220 с.*
2. *Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №36. — С. 299.*
3. *Котлубай М. И., Кучарчик В. Г., Сивопляс Е. Г. Международные перевозки грузов морским транспортом. — Одесса. 1999. — 80 с.*
4. *Витрянский В. В. Договор перевозки. — М.: Статус, 2001. — 526 с.*
5. *Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву. — М.: Морской транспорт, 1952. — 257 с.*
6. *Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. — М., 1966. — 312 с.*
7. *Рапопорт Я. И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Харьков. — Вып. 4, 1957. — С. 169-173.*
8. *Українське право. К. — 1999. — № 1(11).*
9. *Кодекс торговельного мореплавства України: Офіц. видання. — К.: Видавничий Дім "Ін Юре", 2000. — 200 с.*
10. *Тарасов М. А. Договор перевозки. — Ростов-на-Дону, 1965. — 254 с.*
11. *Гуревич Г. С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов. // Ученые записки Кишиневского государственного университета. Кишинев, 1964. Т. 67. — 324 с.*

