УДК 347.745

Н. М. Васильєва, **викладач**

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
кафедра цивільно-правових дисциплін,
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ПЕРЕВІЗНИК ЯК СУБ'ЄКТ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

У статті розглядаються питання, пов'язані з визначенням таких понять як *перевізник, право володіння власника та право володіння перевізника*, а також теоретичні розбіжності у проблемі оформлення перевезення вантажу морським шляхом. Проаналізовано норми чинного законодавства та інші джерела, які регулюють розв'язання вищезгаданих проблем. Обгрунтовано практичне значення розмежування договорів морського перевезення вантажу та фрахтування.

Ключові слова: договір морського перевезення вантажу, договір фрахтування, перевізник, відправник вантажу, право володіння вантажем.

Економічна діяльність будь-якої морської держави, незалежно від того, чи є вона прибережною чи внутріконтинентальною, приділяє велику увагу транспортуванню своїх, транзитних або іноземних вантажів саме морським шляхом.

У залежності від якісних і кількісних характеристик переміщуваного вантажу відправник вантажу віддає перевагу певному виду транспорту. Наприклад, час, що використовується для перевезення вантажів морем, значно відрізняється своєю тривалістю від повітряних перевезень. Однак кількість товарів, що може бути перевезена літаком, набагато менше тієї кількості, що може перевезти морське судно.

Актуальність даної теми полягає у тому, що в умовах становлення ринкових відносин країни кожний підприємець, керівник, юрисконсульт, менеджер могли оперувати в своїй діяльності як класичними, так і новітніми юридичними категоріями, правильно застосовувати сучасне та міжнародне законодавство з питань правового положення морського перевізника. В статтю цілеспрямованно було включено конкретні правові знання, необхідні для організації морського перевезення не тільки в Україні, а також і за її межами у стосунках з зарубіжними партнерами.

У наш час фізичне вручення товару продавцем безпосередньо майже виключається. У пункті передачі покупець може бути відсутній, тому фізичне вручення товару замінюється юридичною передачею. Товар передається за посередництвом перевізника — шляхом здачі товару на борт судна, що спрямовується в погоджений порт призначення. У наші дні головну мету торговельних умов бачать у встановленні моментів, які дозволяють говорити про здачу товару покупцеві *в юридичному змісті*, тобто перевізнику, у якого виникає право володіння вантажем.

Важливим науковим та практичним завданням є визначення поняття "перевізник", як на міжнародному рівні, так і у відчизняному законодавстві.

Терміну *перевізник*, відповідно до Конвенції ООН "Про морське перевезення вантажів" 1978р. [3, 411], дається два визначення: по-перше, це *власне перевізник* — ним може бути будь-яка особа, яка, або від імені якої,з відправником вантажу укладений договір морського перевезення вантажів;

по-друге, *фактичний перевізник* — будь-яка особа, якій перевізником

© Н. М. Васильєва, 2003

доручене здійснення перевезення вантажу або частини перевезення, а також може бути будь-яка інша особа, якій доручене здійснення перевезення.

Відповідно до Міжнародної Конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до коносаментів (Гаагсько-Вісбійські правила)[3,430], *перевізником* може бути як власник судна, так і фрахтувальник за умови, що вони є стороною в договорі перевезення з відправником.

За українським законодавством відправник вантажу з перевізником може укласти договір морського перевезення вантажу, відповідно до якого перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти довірений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) (ст. 133 КТМ України)[7].

Вказане поняття договору морського перевезення вантажу так і залишило відкритою проблему співвідношення понять "договір перевезення" і "договір фрахтування" і їхньої юридичної природи. Тому ціллю даної статті є також змістове дослідження цих понять та обгрунтування практичного значення розмежування цих понять.

Дотепер, як у вітчизняній, так і в зарубіжній літературі, немає єдиної думки з цього приводу. Наприклад, Іванов Г. Г. і Маковский А. Л., вважають, що "договір фрахтування являє собою не що інше, як договір перевезення" [4, 251], хоча в більш ранніх роботах Маковский А. Л. узагалі вважав тайм-чартер договором майнового найму [8, 510]. Калпин А. Г. зводить визначення договору морського перевезення до чартеру, обов'язковою ознакою якого є здійснення перевезення за певних умов [5, 6].

П. Д. Самойлович своїм визначенням договору морського перевезення значно розширив коло суб'єктів і предмет його до трьох різних договорів: морського перевезення вантажу, морського перевезення пасажира і фрахтування [10, 11].

Англійські юристи визначають договір морського перевезення як угоду судновласника з будь-якою особою про перевезення товарів морем або про надання судна для такого перевезення за визначену винагороду (фрахт)[9, 3]. Тобто, в цьому випадку мова йде про два різні предмети: перевезення товару і надання судна для перевезення.

За французьким законодавством договір щодо фрахтування і договір морського перевезення є самостійними правовими інститутами. Договір щодо фрахтування визначається як договір, за яким фрахтівник надає все судно або його частину за винагороду в розпорядження фрахтувальника для здійснення одного або декількох рейсів, а договір морського перевезення — як договір, за яким відправник зобов'язується сплатити встановлений фрахт, а перевізник — доставити визначений вантаж з одного порту в інший [6, 223].

Українські науковці Короткий Т. Р., Шемякін О. М., запропонували ряд критеріїв, спрямованих на розмежування договорів морського перевезення вантажів і фрахтування, і на цій підставі зробили висновок про відмінні та загальні риси цих договорів [14, 10]. У подальших дослідженнях професор Шемякін О. М. продовжує підтримувати висновок, що ці поняття чітко не розмежовані у законодавстві, та на підтвердження цієї думки наводить деякі більш наукові та обгрунтовані докази цього [15, 134]

Інші українськиі автори Демиденко В. В., Балобанов О. О., Прус В. М. вважають, що розмежування договорів перевезення вантажу і фрахтування, не має практичного значення, оскільки і в тому, і в іншому випадку економічна сутність відносин однакова — вони спрямовані на транспортування вантажу. Але це розмежування необхідно мати на увазі тому, що відносини за договором перевезення регулюються імперативними нормами, у той час як за законодавством

розвинутих країн відносини за договором фрахтування регулюються винятково диспозитивними нормами [2,62].

Вважається вірним обгрунтування автономності договору морського перевезення вантажів, бо зараз існує значна необхідність удосконалення правового регулювання цього договору. Для того пропонується визначати договір морського перевезення вантажу як угоду, за якою перевізник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Важливим науковим та практичним завданням залишається проблема визначення підходів до самого процесу перевезення вантажів морем. Не враховуючи теоретичних розбіжностей у проблемі оформлення перевезення, вантаж усе-таки завантажено на судно, і у перевізника автоматично виникає *"право володіння вантажем"*. Однак окремі правові інститути, добре відомі звичайному цивільному праву, здобувають в галузі торговельного мореплавання деякі специфічні особливості.

Так, розходження між правом володіння власника і правом володіння перевізника зводяться до наступного.

1. *Право володіння власника* як одне з трьох його правомочностей (володіння, користування, розпорядження) належить йому безпосередньо за Законом (ч. 1 ст. 86 ГК УРСР [11], ч. 1ст. 317 ЦК України [12, 107]) і не залежить від прав інших осіб. У теорії право володіння власника іменується первісним, володіння інших осіб, у тому числі і перевізника, — похідним.

2. *Володіння власника* — це частина абсолютного права власності, власник здійснює його незалежно від інших осіб у встановлених законом межах. Володіння перевізника складає частину його суб'єктивного права; діяльність перевізника стосовно вантажу визначається змістом договору. Зміст прав перевізника невід'ємний від змісту його зобов'язання.

3. У власника право володіння носить безстроковий характер. У перевізника воно обмежене періодом дії договору, тобто має терміновий характер.

4. Право володіння перевізника засноване на триваючому договорі при тривалих стосунках. Звичайно воно менш тривале за своїм терміном, ніж право власника. Це дуже важливо знати та використовувати на практиці, тому що чим більша кількість угод купівлі-продажу відбувається з "плаваючим" вантажем, представленим у торговельному обороті коносаментом, тим менша тривалість права володіння власника цією річчю. У окремих власників тривалість права володіння річчю може виявитись просто символічною. Про частоту зміни власників на "плаваючий" вантаж можна судити за кількістю індоссаментних записів на зворотному боці коносаменту. Якщо співвіднести термін права володіння перевізника з термінами володіння кожного з власників — учасників таких угод, то виявиться, що період володіння річчю перевізника значно більше. Право володіння перевізника припиняє свою дію, за загальним правилом, з видачею речі уповноваженій особі.

Право володіння власника як складова частина його трьох повноважень може виникнути відповідно до договору сторін по-різному. Зокрема з моменту фактичного вручення власнику проданої речі або з моменту її індивідуалізації, але без фактичної передачі речі власникові і до її вручення перевізнику для транспортування за адресою уповноваженої особи. Наприклад, при класичній схемі укладання угоди на умовах ФАС продавець створює річ як об'єкт договору купівлі-продажу, доставляє її в порт і розміщує її за обумовленими правилами на борта судна. Після виконання таких дій вважається, що річ перейшла у власність покупця.

Довгий час у коносаментах використовувався термін цивільного і торговельного права "купець", потім — сполучення двох термінів — "купець" і "відправник вантажу".

Дуже важливою перспективою розвитку дослідження є те, що у міжнародних конвенціях починаються спроби дати визначення особи, від якого перевізник одержує право володіння річчю. Так, згідно п. 3 ст. 1 Гамбурзьких правил *відправником вантажу* визнається "будь-яка особа", яка/або від імені якої укладений договір морського перевезення вантажу з перевізником, або від імені якої вантаж фактично здається перевізникові в зв'язку з договором морського перевезення.

В Україні немає законодавчого визначення поняття "відправник вантажу". Але є хоча б нормативне визначення, яке дано в наказі Міністерства транспорту України "Про затвердження Положення про порядок підготовки і надання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення" №497 від 14. 12. 1998р. [3,445] У ньому зазначено, що відправник вантажу — будь-яка особа, яка діє від свого імені і виконує зобов'язання відправлення вантажу, що випливають з договору морського перевезення.

У теоретичній літературі визначається, що відправником вантажу може бути будь-яка юридична і фізична особа з належною право- і дієздатністю[11, 502]. Професор Луць В. В. додає до цього визначення таку ознаку, як приналежність вантажу зазначеним особам, або на праві власності, або на праві повного господарського ведення, або оперативного керування, або на інших підставах, передбачених законом або договором [13, 358]. На підставі викладеного доцільно поставити перед законодавчим органом питання про включення цього поняття до нового ЦК України та КТМ.

У сучасних нормах права більшості держав річ і право володіння річчю перевізник здобуває головним чином не від її власника, а від осіб, що володіють річчю власника на визначеній правовій підставі.

6. Право володіння власника завжди поєднується з правомочністю користування і розпорядження. Останні характеризуються звичайно як правомочності власника і є речовими, абсолютними стосовно третіх осіб. З легального визначення договору перевезення вантажу в цивільному праві (ст. 358 ГК УРСР, ст. 909 ЦК України) випливає неприпустимість користування перевізником довіреної йому у володіння речі.

Однак у галузі торговельного мореплавства існують також проблеми з відділенням титульного володіння перевізника від користування і розпорядження річчю. Якщо ці положення є фундаментальними у цивільному праві, то у торговельному мореплавстві ці положення цілком не зберігають свою силу.

Закон виділяє двох осіб — капітана і перевізника. Радянське право, наприклад, першому з них надавало право здійснювати реквізицію вантажу, що знаходиться на борту судна, продавати частину вантажу; допускалося свідоме рішення капітана затопити судно разом з вантажем, що знаходиться на ньому, з метою не допустити їхнього захоплення (ст. 55-58 КТМ 1968р.) [1].

Реквізиція, продаж частини вантажу, затоплення судна разом з вантажем породжують визначений юридичний результат: річ або частина її перестає бути об'єктом права власності. Отже, припиняється саме право власності. В наявності акт розпорядження річчю. Раз такі дії капітана можливі безпосередньо в силу закону при наявності визначеного юридичного факту, то капітанові для їхнього здійснення не потрібне попереднє підтвердження з боку судновласника, перевізника або власника речі. Можна думати, що капітан вправі робити їх поза волею перерахованих осіб. Розуміється, закон встановлював капітанові точні рамки використання цих правомочностей. Реквізиція завжди підкорялася строго визначеній меті — державному або суспільному інтересові при надзвичайних

обставинах. Щодо торговельного мореплавання їм могло служити недостача на судні у відкритому морі життєвих припасів. Тому реквізиції підлягав не усякий вантаж, а лише той, котрий міг бути використаний для харчування. Продаж частини довіреного капітанові вантажу допускався при настанні під час рейсу "невідкладної потреби в грошах для продовження плавання". Закон вимагав від капітана обрати спосіб придбання коштів, що найменш збитковий для власника вантажу. КТМ України зберіг і уточнив правову базу для продажу капітаном вантажу. Такий порядок продажу припустимий при наявності сукупності обставин, вказаних у ст. 69 КТМ України.

Перевізник розпоряджається річчю шляхом її викидання за борт судна або її знищення при гасінні пожежі на судні (ст. 278 КТМ України) у порядку загальної аварії. Легко помітити, що викидання і знищення речі є позадоговірними діями, якщо їх оцінити з погляду настання самого випадку "загальної небезпеки".

Інший випадок розпорядження перевізником речі — її продаж (ст. 167 КТМ України). За загальними положеннями цивільного права, боржник зобов'язаний надати кредиторові предмет виконання зобов'язання. В угодах з використанням товаророзпорядчих документів діє протилежне правило: кредитор за паперами повинен відшукати боржника і з'явитися до нього за виконанням його зобов'язання. Доставка речі в порт призначення означає досягнення однієї з двох найбільш важливих цілей, здійснюваних в інтересах перевізника (боржника за паперами) і власника коносамента (кредитора за паперами).

Після вивантаження речі із судна закінчується період договору морського перевезення вантажу (ст. 1 "е" Брюссельської конвенції про коносамент 1924р.). Тепер перевізникові дозволяється укласти договір, не охоплюваний дією правил Брюссельської конвенції про коносамент1924р. (ст. 7).

Здача речі на склад або в інше надійне місце здобуває силу виконання перевізником зобов'язання й означає надання речі в розпорядження кредитора, що прострочив. Річ перестає бути об'єктом міжнародного перевезення, тобто припиняє діяльність боржника на папері в ролі перевізника. Збереження речі на складі здійснюється не в інтересах двох осіб, як це спостерігалося в початковий період перевезення, винятково в інтересах кредитора. Оскільки збереження речі в порту призначення не входить у зобов'язання перевізника, закон наділив перевізника правом при відомих умовах і у відомому порядку продати дану річ (ст. 167КТМ України).

Пропонується запропонувати законодавцю два аргументи для покладення в основу рішення про наділення капітана судна і перевізника правочинностями розпоряджатися річчю: по-перше, існування ризиків торговельного мореплавання; по-друге, ускладнення суб'єктного складу перевізного відношення в зв'язку з перепродажем речі, представленої в торговельному обороті коносаментом — товаророзпорядчим документом.

Література

1. Відомості Верховної Ради СРСР. — 1968. — № 39. — ст. 245

2. Демиденко В. В., Шемякин А. Н., Балобанов А. О., Прусс В. М., Ищенко А. Л. Морское право Украины. — Одесса,1996. — 320с.

3. Збірник міжнародних і національних нормативно-правових актів, що діють на транспорті. Одеса, 1999. — 1075с

4. Иванов Г. Г. Маковский А. Л. Международное частное морское право. — Л., Судостроение. — 1984. — 345с.

5. Калпин А. Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). — М.: Транспорт, 1978. — 395с.

6. Клепікова О. В. Правова природа договору морського перевезення вантажів / / Вісник Вищого Арбітражного Суду Украины. — 2000. — №3. — С. 222-226.

7. Кодекс торговельного мореплавства //Відомості Верховної Ради України. — 1995. — №47. — ст. 349

8. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., Морской транспорт, 1961. — 726с.

9. Рюмина Л. А. Договор морской перевозки по английскому праву. — М., 1961. — 197с.

10. Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву. — М.,-1952. — 123с.

11. Цивільний кодекс /науково-практичний коментар. — Харків.: ТОВ Одисей, 2000. — 848с.

12. Цивільний кодекс України. — К.: Атіка. — 2003. — 416с.

13. Цивільне право України. Підручник у 2-х книгах. / Під ред. Д. В. Боброва, О. В. Дзери. кн.. 2. — К.: Юрінком Інтер, 1999.

14. Шемякин А. Н., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевози грузив и пассажиров. — Одеса,1999. — 269с.

15. Шемякин О. М. Міжнародне приватне морське право. — Одеса: Лат стар, 2000. — 272с.

Н. Н. Васильева

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра гражданско-правовых дисциплин,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

ПЕРЕВОЗЧИК КАК СУБЪЕКТ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

РЕЗЮМЕ

На международно-правовом уровне уже сложилась четкая система унифицированных норм в сфере морськой перевозки грузов. Для этого национальное законодательство должно стремиться к созданию благоприятных условий для ее развития. Поэтому в статье анализируется проблема соотношения понятий “договор морской перевозки” и “договор фрахтования”, что должно повысить внимание законодателя к окончательному соединению или разграничению указанных понятий в будущем. Определено, что отдельные правовые институты, хорошо известные гражданскому праву, в области торгового мореплавания приобретают специфические особенности. В частности, исследованы расхождения между понятиями “право владения собственника” и “право владения перевозчика”.

Ключевые слова: договор морской перевозки грузов, договор фрахтования, перевозчик, отправитель груза, право владения грузом.