

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 контролю 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

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 приєдналася 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. Шемакин 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. Иванов 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. *Афінська 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., Богоуцький 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.