

Анотація

Меденцев П. А. Одностороння відмова від договору в контексті проблеми правових наслідків порушення зобов'язання. — Стаття.

Метою даної статті є вивчення інституту односторонньої відмови від договору, дослідження його правової природи та визначення місця зазначеного способу захисту цивільних прав та інтересів серед правових наслідків порушення зобов'язань.

Ключові слова: відмова від договору, одностороння відмова від договору, заходи оперативного впливу, самозахист цивільних прав та інтересів, секундарні права.

Summary

Medentsev P. A. Unilateral Renunciation of a Contract in the Context of Obligation Breaking Consequences. — Article.

The purpose of this article is the study of institute of unilateral renunciation of a treaty, examination of its legal nature and determination of the mentioned method of civil rights and individual interests protection among the legal consequences of breach of obligations.

Keywords: repudiation of a contract, unilateral renunciation of a treaty, measures of operative influence, self-defence of civil rights and interests, secondary rights.

УДК 347.795.3

Т. Р. Чухрай

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ ТА НАЦІОНАЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Держави, зацікавлені в торговельному мореплаванні, за всіх часів надавали пильну увагу розвитку національного морського законодавства. Але розвиток відносин у сфері торговельного мореплавання, надання їм міжнародного характеру зажадали розробки нових методів правового регулювання. Це привело до появи правових норм, що спеціально регулюють цей вид міжнародних відносин.

Саме через пріоритет міжнародних норм перед національними вважаємо за доцільне зробити спочатку огляд міжнародно-правових актів у галузі регулювання міжнародних морських перевезень, а потім вже перейти безпосередньо до цивільно-правового регулювання перевезень на рівні національного законодавства.

Зараз можна виділити три правові режими, що регламентують перевезення вантажів, закріплені різними міжнародними договорами:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 р. в Брюсселі, відома як Гаазькі правила.

2. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 р., відомий у світі як Правила Вісбі.

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі в 1978 р., зі вступом в силу 1 січня 1992 р., оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів.

Розглянемо коротко названі правові акти.

25 серпня 1924 р. в Брюсселі була укладена *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів*, яка набула чинності 2 червня 1931 р. [1]. Конвенція майже дослівно відтворила Гаазькі правила і мала в подальшому вплив на законодавство багатьох країн. У даний час в конвенції бере участь значна кількість держав, причому деякі з них видали спеціальні закони, відтворюючи в тій або іншій формі положення конвенції.

Конвенція застосовується до коносаментів або будь-яких подібних документів і до всіх вантажів, за винятком живих тварин і вантажу, що перевозиться на палубі судна.

До недавнього часу 4/5 всіх морських перевезень вантажів здійснювалося на суднах, плаваючих під прапорами країн — учасниць Конвенції або країн, що включили її основні правила в національне законодавство. Основне значення Гаазьких правил полягає у тому, що, встановивши мінімальну відповідальність перевізника, вони тим самим достатньо чітко розподілили ризики між перевізником і вантажовласником, і це створило відповідну базу для страхування вантажу і страхування відповідальності.

Правила Вісбі

У 1968 р. був прийнятий Протокол змін і доповнень до Конвенції 1924 року (що одержав найменування *Правил Вісбі*), який набув чинності 23 червня 1977 р. [2].

Основні положення Протоколу зводяться до такого: встановлено, що перевізник не може спростовувати дані коносаменту, якщо коносамент переданий третьому добросовісному утримувачу; передбачена можливість продовження терміну позовної давності; встановлений термін для пред'явлення регресних позовів. Змінене правило про обмеження відповідальності перевізника: введена так звана «дуалістична система» — 10 тис. франків Пуанкаре за місце або одиницю або 30 франків за 1 кг ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вища. Вирішене питання і про порядок обмеження відповідальності при перевезенні вантажів у контейнері: коли використовується контейнер, піддон або подібне транспортне пристосування, кількість місць, перерахована в коносаменті як упаковане в такому пристосуванні, вважається кількістю місць для цілей обмеження відповідальності. У решті випадків таке транспортне пристосування разом із завантаженим в нього вантажем повинне розглядатися як одне місце. У Протоколі уточнено, що перевізник не має права скористатися обмеженням відповідальності, якщо збиток явився результатом дії або упущення перевізника, вчинених з наміром заподіяти збиток або по самовпевненості і з усвідомленням можливості спричинення збитку.

Гамбурзькі правила

30 березня 1978 р. в Гамбурзі була схвалена нова конвенція — Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка покликана замінити як Гаазькі правила, так і Правила Вісбі. Дана Конвенція набула чинності в листопаді 1992 р. [3].

Згідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, щоб уникнути обставин, що викликали втрату, пошкодження або затримку і їх наслідки. На відміну від Гаазьких правил основне правило про відповідальність сформульоване в позитивній формі і включає орієнтовний перелік обставин, що звільняють перевізника від відповідальності. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим перевізник більше не звільнятиметься від відповідальності при «навігаційній помилці». З принципу відповідальності за вину зроблене лише одне виключення: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів по рятуванню життя і розумних заходів по рятуванню майна на морі. Одне виключення зроблене також з презумпції вини перевізника, а саме, якщо втрата або пошкодження вантажу відбулися в результаті пожежі, перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів.

Норми про обмеження відповідальності в основному слідують рішенням, схваленим Протоколом 1968 р. Обмеження відповідальності за затримку в доставці, встановлене Гамбурзькими правилами, становить 250% фрахту, що підлягає сплаті за затриману кількість вантажу. Різко підвищена межа відповідальності за місце або одиницю: він становить близько 1000 дол. США.

Конвенція містить статті про юрисдикцію та арбітраж, які сформульовані таким чином, що практично зводять до мінімуму можливість розгляду суперечки за місцем знаходження перевізника. Нова Конвенція в два рази порівняно з Гаазькими правилами збільшила термін позовної давності: тепер він становить два роки.

Таким чином, зникає єдиний підхід щодо правового регулювання морських перевезень.

На даний час вказані перевезення регламентуються Гаазькими правилами або Гаазькими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі. Зі вступом у силу Гамбурзьких правил з'явилася третя група країн, що дотримується іншого правового режиму.

Міжнародні комерційні терміни (ІНКОТЕРМС)

Поширення Інкотермс пояснюється рядом причин. По-перше, даний документ розроблений авторитетною міжнародною неурядовою організацією — Міжнародною торговою палатою. По-друге, Інкотермс у ході його історичного розвитку не тільки зазнав значних змін, які настають вслід за технічним прогресом, перш за все процесів транспортування і обробки товару, але і одержав визнання з боку ділових кіл багатьох країн.

Метою Інкотермс є забезпечення комплексу міжнародних правил по тлумаченню найбільш широко використовуваних торговельних термінів у галузі зовнішньої торгівлі. Таким чином, можна уникнути або, принаймні, в значній мірі скоротити невизначеність різної інтерпретації таких термінів у різних країнах.

Часто сторони, які укладають контракт, не знайомі з різною практикою ведення торгівлі у відповідних країнах. Це може послужити причиною непорозумінь, розбіжностей і судових розглядів з виникаючою марною тратою часу і грошей. Для вирішення всіх цих проблем Міжнародна торговельна палата опублікувала вперше в 1936 р. зведення міжнародних правил для точного визначення торгових термінів. Ці правила відомі як «Incoterms 1936» [4]. Поправки і доповнення були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 рр. і в даний час в 2000 р. для приведення цих правил у відповідність з сучасною практикою міжнародної торгівлі.

Слід підкреслити, що сфера дії Інкотермс обмежена питаннями, пов'язаними з правами і обов'язками сторін договору купівлі-продажу відносно поставки проданих товарів (під словом товари тут маються на увазі «матеріальні товари», виключаючи «нематеріальні товари», такі як комп'ютерне програмне забезпечення).

Найчастіше в практиці зустрічаються два варіанти неправильного розуміння Інкотермс. Першим є неправильне розуміння Інкотермс як таких, що мають більше відношення до договору перевезення, а не до договору купівлі-продажу. Другим є іноді неправильне уявлення про те, що вони повинні охоплювати всі обов'язки, які сторони хотіли б включити в договір. Як завжди підкреслювалося Міжнародною торговою палатою, Інкотермс мають справу тільки з відносинами між продавцями і покупцями в рамках договорів купівлі-продажу, більш того, тільки в певних аспектах. Тоді як експортерам і імпортерам важливо враховувати фактичні відносини між різними договорами, необхідними для здійснення міжнародної операції, в якій необхідний не тільки договір купівлі-продажу, але і договори перевезення, страхування і фінансування — Інкотермс відносяться тільки до договору купівлі-продажу.

Проте домовленість сторін використовувати певний термін має значення і для всіх інших договорів.

Міжнародна торгова палата, що є розробником різних рекомендацій для забезпечення стандартизації і одноманітного застосування тих або інших правил, пов'язаних із зовнішньоекономічним оборотом, не тільки послідовно публікує Інкотермс в різних редакціях (Інкотермс 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 рр.), але і забезпечує потреби підприємців шляхом публікації коментарів до вказаних правил (перший коментар — до Інкотермс 1990, другий — до Інкотермс 2000), які мають важливе практичне значення в договірній практиці [5].

Інкотермс 2000 призначений для врегулювання юридичних і комерційних питань, які не знайшли відображення у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу товарів 1980 р. і не завжди однаково розуміються в різних країнах і в різних портах.

Йорк-Антверпенські правила

Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію були розроблені в Йорку (Англія, 1864 р.) і переглянуті в Антверпені (1877 р.), звідки і походить їх назва. Згодом Правила ще кілька разів переглядалися. У 1990 р. Міжнарод-

ний морський комітет на конференції в Парижі прийняв новий текст ст. 6 Правил «Порятунок» і рекомендував посилається на їх змінену редакцію, як на Йорк-Антверпенські правила 1974 р., змінені в 1990 р. [6].

Йорк-Антверпенські правила є докладним зведенням ухвал щодо того, які збитки можуть вважатися загальною аварією і як повинен визначатися їх розмір. Своєрідність Йорк-Антверпенських правил полягає у тому, що вони є не законом і не міжнародним договором, а лише кодифікованими одноманітними звичаями міжнародного мореплавства.

Йорк-Антверпенські правила самі по собі не мають ніякої обов'язкової сили. Їх застосування залежить у кожному конкретному випадку від включення умов про це у коносамент, чартер або аварійну підписку. В деяких випадках необхідність застосування Йорк-Антверпенських правил впливає з національного законодавства. Широке визнання і застосування учасниками договорів морського перевезення вантажів у своїх відносинах Йорк-Антверпенських правил дуже істотно обмежило випадки, коли виникає необхідність застосування до цих відносин національного законодавства тієї або іншої країни про загальну аварію.

По-друге, Йорк-Антверпенські правила взагалі не регламентують порядок складання, виконання і заперечування розрахунку по розподілу загальної аварії (діспаши). Ця процедурна сторона розподілу загальної аварії цілком визначається нормами закону і практикою, існуючими в тій країні, де складається діспаша.

Розглянувши основні міжнародні джерела правового регулювання перевезення вантажу морським транспортом, перейдемо до розгляду національних джерел.

У процесі розгляду нормативних актів стосовно даного питання не можна обійти ЦК України, який встановлює загальні норми щодо регулювання перевезень вантажів.

Стаття 908 Цивільного кодексу України (далі за текстом — ЦК України) встановлює, що перевезення вантажу здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються поряд з ЦК України іншими законами, транспортними кодексами (визначальним для морських перевезень є саме Кодекс торговельного мореплавства України), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ч. 2 ст. 908 ЦК України). Тобто загальні умови перевезення визначаються ЦК України, а також транспортним законодавством, яке включає різні нормативні акти, які можуть існувати у таких формах: 1) акти законодавства України; 2) договори суб'єктів транспортних відносин; 3) звичаї; 4) міжнародні договори; 5) інші акти законодавства (прецеденти, корпоративні норми тощо). При дослідженні інституту морського перевезення в національному праві України виділяються такі галузі, як морське, цивільне та господарське право, які мають пряме відношення до даного предмета правового регулювання. Відповідно при врегулюванні правовідносин у сфері морського перевезення застосовуються норми КТМ України, ЦК України та Господарського кодексу України.

Розглядаючи аспекти правового регулювання правовідносин у сфері морського перевезення вантажів, слід зазначити, що вони виникають, як правило, між суб'єктами господарювання, тобто виникають господарські зобов'язання. Основним нормативним актом, що регулює правовідносин суб'єктів господарської діяльності, є ГК України.

Застосування КТМ України, ЦК України та ГК України при укладанні договору морського перевезення може виявитися підставою виникнення колізій та суперечностей. Так, на думку В. Мусієнко, «і хоча наявність суб'єкта господарювання та майново-господарських відносин може бути підставою віднесення договору морського перевезення до господарського договору, проте договір морського перевезення вантажів слід укласти згідно з ЦК України» [7, 123–124].

Але ми вважаємо, що з цією точкою зору, безумовно, можна погодитися, лише коли йдеться про внутрішні морські перевезення, а щодо міжнародних морських перевезень, то ці відносини регулюються перш за все міжнародно-правовими актами та фіксуються у стандартних проформах чартерів та коносаментів.

Література

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе / Информационно-правовая система «Консультант Плюс».
2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1968 г. (Правила Висби). — Режим доступа : <http://www.elshipping.ru>.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) от 31.03.1978 г. — Режим доступа : <http://prof.consultant.ru>.
4. Международные правила толкования торговых терминов ИНКОТЕРМС 1936. — Режим доступа : <http://www.asvacargo.com>.
5. Международные правила толкования торговых терминов ИНКОТЕРМС 2000. — Режим доступа : <http://logistika.spb.ru>.
6. Йорк-Антверпенские правила 1877 г. — Режим доступа : <http://www.elshipping.ru>.
7. Мусієнко В. Регулювання правовідносин у сфері морських перевезень // Прокуратура. Людина. Держава. — 2004. — № 12. — С. 120–126.

Анотація

Чухрай Т. Р. Міжнародно-правове та національне регулювання перевезення вантажу морським транспортом. — Стаття.

Дана стаття присвячена правовому регулюванню перевезень вантажу морським транспортом на міжнародному та національному рівні. Авторка здійснює огляд міжнародно-правових актів у галузі регулювання міжнародних морських перевезень шляхом дослідження трьох основних правових режимів, що регулюють перевезення вантажів. Щодо регулювання на рівні національного законодавства, то при дослідженні інституту морського перевезення в національному праві України виділяються такі галузі, як морське, цивільне та господарське право, які мають пряме відношення до даного предмета правового регулювання.

Ключові слова: морські перевезення вантажу, міжнародно-правовий акт, національне законодавство, Гааяккі правила, Правила Вісбі, Гамбурзькі правила, Інкотермс, Кодекс торговельного мореплавства України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України.

Summary

Chukhrai T. R. International-Legal and National Regulation of Marine Transport Cargo Transportation. — Article.

The given article is devoted to the legal adjusting of cargo transportations by a marine transport on international and national levels. An author carries out the review of International Law acts in

industry of adjusting of international marine transportations by research of three basic legal modes, that regulate cargo transportation. In relation to adjusting at the level of national legislation, at research of institute of marine transportation in a national Law for Ukraine such industries are selected, as a marine law, civil and arbitral, which have the direct relation to the given article of the legal adjusting.

Keywords: marine cargo transportations, International Law act, national legislation, Hague Agreement, Visby Agreement, Hamburg rules, Incoterms, Code of auction seaworthiness of Ukraine, Civil Code of Ukraine, Arbitrary code of Ukraine.

УДК 347.764:368.19:7

В. О. Токарева

СТРАХУВАННЯ ПРЕДМЕТІВ МИСТЕЦТВА

Економічно розвинуте суспільство не може існувати без страхування, яке є невід'ємною частиною суспільних відносин, гарантом добробуту та сталого розвитку. Можна із визначеною долею впевненості припустити, що однією з передумов формування людського суспільства послужила потреба в забезпеченні безпеки, яка була заснована на інстинкті самозахисту [1].

Традиційно визначають три види страхування залежно від майнових інтересів, що підлягають страховому захисту: майнове, особисте та страхування відповідальності. Зазначені види страхування у свою чергу мають свої підвиди.

До останнього часу страхування художніх цінностей в окремий вид послуг не виділялося страховиками, вважається за краще страхувати їх як майно. Проте розвиток художнього ринку поштовхнув деякі з компаній розробити системний продукт, що включає експертизу, оцінку, страхування і зберігання творів мистецтва, а також їх застава. При цьому предмети мистецтва є зараз одним з самих високоприбуткових засобів розміщення капіталу. Новий продукт страхування призначений перш за все для колекціонерів і приватних власників творів мистецтва [2, 35].

Тому на сучасному етапі розвитку правовідносин страхування можна виділити страхування предметів мистецтва як окремий підвид майнового страхування.

Хоча для багатьох страхування предметів мистецтва досі є екзотикою, але найбільші музейні та виставкові центри Росії, такі як ДМІІ ім. О. С. Пушкіна або Ермітаж, вже страхують свої експонати, тому що ризику піддаються ексклюзивні цінності на сотні мільйонів доларів.

Страховий захист предметів мистецтва різного характеру, включаючи антикваріат, як правило, здійснюється на умовах «від всіх ризиків» та передбачає складання переліку застрахованих предметів з вказівкою точно встановленої суми.

Що стосується держави, яка традиційно є найбільшим власником художніх цінностей в Україні та Росії, то перспективи страхування колекцій держави, з точки зору страховиків, на даний час виглядають досить примарними. Предме-