

8. Яценюк: Уряд має намір виконувати Угоду про асоціацію з ЄС // *Сьогодні.ua*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukr.segodnya.ua/politics/pnews/yacenyuk-pravitelstvo-namereno-vypolnyat-soglashenie-ob-associacii-s-es--552457.html>.

9. Сидоренко С. «Відкладена» асоціація. Приховані деталі // *Європейська правда*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2014/09/15/7026002/>.

The article is devoted to the main aspects of establishing a free trade area between Ukraine and the European Union. The consequences of postponing the provisional application of the trade chapter of the Association Agreement between Ukraine and the European Union and its Member States were analyzed.

В статті розглянуті ключові аспекти формування зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом. Проаналізовані наслідки затримки тимчасового застосування розділу про торгівлю Союзом об асоціації між Україною та Європейським Союзом та його госуударствами-членами.

ПОНЯТТЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Микита І. Р.,

молодший науковий співробітник відділу міжнародного приватного права та порівняльного правознавства НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

У статті розглядається договір міжнародного морського перевезення у міжнародному приватному праві.

Ключові слова: іноземний елемент, договір міжнародного морського перевезення, колізійна норма, зовнішньоекономічний договір (контракт).

Договірне забезпечення міжнародних морських перевезень наразі не відповідає сучасним умовам розвитку інтеграційних процесів та міжнародної торгівлі. Тому виникає необхідність здійснення комплексного дослідження договору міжнародного морського перевезення у національному та міжнародному законодавстві.

Договір міжнародного морського перевезення та певні питання, пов'язані з його поняттям та юридичною природою, розглядалися такими вченими як: І. А. Діковська, А. С. Довгерт, Г. Б. Іспаєва, В. О. Канашевський, О. С. Касаткіна, О. В. Клепікова, Є. Д. Стрельцова, Є. М. Суханов.

О. О. Красавчиков вважав, що конструкція договору як засобу саморегуляції різноманітних суспільних відносин використовується різними галузями права (міжнародним, конституційним, адміністративним, цивільним, господарським, трудовим, земельним, екологічним тощо) незалежно від ступеня імперативності правового регулювання відповідного виду суспільних відносин та взаємного правового становища суб'єктів цих відносин (субординації чи автономії). Адекватно сферам застосування та змісту цих відносин договір набуває специфічних рис, які мають юридично закріплюватись в різногалузевих правових нормах, що відображають відповідні компоненти договору, моделі, зміст, форму, порядок укладення, правові наслідки тощо. З огляду на це О. А. Беляневич дійшла висновку, що сам термін «договір» виступає науковою абстракцією, узагальненням вищого рівня, яке конкретизується в кожній галузі на рівні окремих інститутів (субінститутів). Як відомо, міжнародні морські перевезення регулюються нормами міжнародного приватного права, при цьому є підстава міркувати, що договір морського перевезення поєднує в собі різногалузеві правові норми, які підпадають під різне правове регулювання [8, с. 12].

Для договірних відносин у міжнародному приватному праві характерна наявність іноземного елемента. Згідно з ч. 2 ст. 1 Закону України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р. іноземним елементом є ознака, яка характеризує приватноправові відносини, що виявляється в одній або кількох формах: 1) хоча б один учасник правовідносин є громадянином України, який проживає за межами України, іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою; 2) об'єкт правовідносин перебуває на території іноземної держави; 3) юридичний факт, який створює, змінює або припиняє правовідносини, мав чи має місце на території іноземної держави [7].

Г. Б. Іспаєва вважає, що всі договори у міжнародному приватному праві є приватноправовими. Приватноправовий договір і цивільно-правовий договір співвідносяться як вид і рід. Цивільно-правовий договір є різновидом приватноправового договору, сфера дії якого охоплює більш широке коло майнових відносин. Договори у міжнародному приватному праві вчена поділяє на: 1) зовнішньоекономічний договір (цивільно-правовий договір з іноземним елементом); 2) транснаціональний договір (приватноправовий договір з іноземним елементом). Від звичайних приватноправових договорів

їх відрізняє особливий характер відносин, що ускладнені іноземним елементом, і сфера дії даних договорів. У зв'язку з цим вони утворюють самостійну групу договорів. Співвідношення зовнішньоекономічного договору та цивільно-правового договору має важливе значення, оскільки багато в чому визначає режим правового регулювання першого. З точки зору юридичної природи зовнішньоекономічний договір – це цивільно-правовий договір, який відрізняється своєрідним міжнародним фактичним складом. Наявність у даному правовідношенні іноземної складової відрізняє режим правового регулювання зовнішньоекономічного договору від договору у цивільному праві. Договірні правовідносини з міжнародною ознакою можуть підпадати під регулювання національним правопорядком якоїсь країни, визначеним на підставі колізійного права, або міжнародно-уніфікованим (або уніфікованим, тобто єдиним для внутрішніх та міжнародних приватноправових відносин) матеріальним правом. З іншого боку, предметна сфера дії цих двох договорів також слугує основою їхнього розмежування. Зовнішньоекономічний договір опосередковує відносини у сфері міжнародного торгового обороту, має більш вузьку сферу дій. Об'єктом регулювання зовнішньоекономічного договору є сфера міжнародних комерційних відносин, що припускає його підприємницьке спрямування [11 с. 10–11].

Так звану еволюцію поняття договору морського перевезення можна простежити завдяки конвенціям, які були прийняті для врегулювання відносин, що виникають при здійсненні міжнародних морських перевезень. Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. (Гаазькі правила) визначає договір морського перевезення як договір, що засвідчується коносаментом чи будь-яким іншим подібним документом і є підставою для здійснення морського перевезення вантажу [1]. Конвенція ООН про морські перевезення вантажів (Гамбурзькі правила 1978 р.) містить вже інше визначення договору морського перевезення, за яким договір морського перевезення є будь-яким договором, відповідно до якого перевізник за оплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший, однак договір, що охоплює перевезення морем, а також перевезення будь-яким іншим способом, розглядається як договір морського перевезення для цілей даної Конвенції лише в тій мірі, в якій він відноситься до перевезення морем [2]. Конвенція ООН про договори повного або часткового міжнародного морського перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила) надає визначення, що договором морського перевезення є договір, за яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж з одного місця в інше. Такий договір, за даним міжнародним документом, передбачає морське перевезення і може передбачати перевезення іншими видами транспорту у доповненні до морського перевезення [3]. О. М. Пташенчук вважає, що визначення, які містилися у Гаазьких-Вісбійських правилах, мали обмежувальний характер і концентрувались лише на договорах, які засвідчувались коносаментом чи будь-яким подібним документом, а Роттердамські правила надають можливість застосовувати до договорів різні документи незалежно від їхнього типу, у тому числі необоротні документи, але при цьому виключаючи чартер. Дана Конвенція також вводить використання електронних документів при здійсненні міжнародної морської торгівлі. Але при цьому не виключено проблему в багатьох юрисдикціях держав щодо альтернативних застосувань або електронних коносаментів, або паперових [16, с. 167–168].

Також даний документ містить визначення договору про організацію морського перевезення, що являє собою договір, за яким передбачається перевезення вказаної кількості вантажу серією партій протягом узгодженого строку. Таке визначення вантажу може включати мінімальну кількість, максимальну кількість або його певний діапазон. Стаття 148 Кодексу торговельного мореплавства України містить посилання на те, що умови перевезення вантажів морського перевезення визначаються договором. Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України. Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укладати довготермінові договори про організацію морських перевезень [5].

З цього приводу є цікавою думка Є. О. Суханова, який вважає, що зобов'язальні відносини між вантажовласником і перевізником не зводяться до договору перевезення конкретного вантажу. Вони виникають вже на стадії подачі транспортних засобів під завантаження і пред'явлення вантажу до перевезення. Основою таких зобов'язань, за умови їхньої систематичності та довготривалості відносин, є договори про організацію перевезень, в інших випадках – договори перевезення (договір фрахтування (чартер) на морському та повітряному транспорті) або договори, які укладаються шляхом прийняття заявки вантажовласника перевізником. На думку вченого, наразі неможна розглядати договір перевезення як центральний договір, тому що відносини перевезення регулює система договорів, мається на увазі, що разом з даним договором широко застосовуються договори про організацію перевезень і договори між транспортними організаціями про організацію роботи по забезпеченню перевезень вантажів. Стаття 798 Цивільного кодексу Російської Федерації містить закріплену норму щодо договору про організацію перевезення вантажів, за яким перевізник зобов'язується прийняти вантаж у встановлені строки, а вантажовласник пред'явити вантаж до перевезення в зумовленому обсязі. Також закріплено норму і про договір про організацію роботи по

забезпеченню перевезення вантажів ст. 799 Цивільного кодексу Російської Федерації, в якому визначається порядок передачі і прийому вантажів з одного виду транспорту на інший, а також умови здійснення таких перевезень: вузлові угоди, договори на централізоване завезення (вивезення) вантажу між транспортними організаціями [18, с. 121].

Повернемось до визначення договору морського перевезення у вітчизняній науці. Є. Д. Стрельцова вважає, що як таких спорів з приводу поняття договору морського перевезення не ведеться через те, що те визначення, яке містилось у Кодексі торговельного мореплавства СРСР просто перейшло у Кодекс торговельного мореплавства України. Вчена надає таке визначення: «договір морського перевезення вантажу, що може бути визначений як угода, відповідно до якої перевізник зобов'язується перевезти вантаж, що переданий чи підлягає переданню йому відправником, у порт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити встановлену суму» [17]. О. В. Клепікова надає таке визначення: «договір морського перевезення вантажів є основною формою опосередкування відносин з морських перевезень вантажів та визначається як угода, за якою перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж з порту відправлення у порт призначення у встановлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу провізну плату» [14]. Як бачимо, визначення майже ідентичне, але цікавим є той факт, що Є. Д. Стрельцова розглядає договір морського перевезення як цивільно-правову угоду і вважає, що у нього є риси підрядноподібних договорів, а також, що він є різновидом договорів на користь третьої особи та договорів про приєднання, а при лінійному судноплаванні – публічним [17]. На нашу думку, така характеристика є досить нечіткою для групи таких договірних відносин, що складаються при міжнародних морських перевезеннях. О. В. Клепікова вважає, що договір морського перевезення вантажу є господарським договором, самостійним видом договору, що застосовується у сфері торговельного мореплавства, тому що, на її думку, сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і здійснення морських вантажних перевезень, становить законодавство про морські вантажні перевезення, яке за предметом правового регулювання належить до такого інституту господарського законодавства, як транспортне законодавство [14]. Але морські перевезення є одним із інститутів міжнародного приватного права, а це свідчить про те, що як у науці, так і національному законодавстві немає єдності щодо правового регулювання відносин, які складаються у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Цивільний кодекс України, а саме ч. 1 ст. 908, вказує на те, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення, але загального поняття, що розуміється під договором морського перевезення, тут не надається [5]. Стаття 133 Кодексу торговельного мореплавства України встановлює, що за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [6]. Як бачимо, визначення не збігаються, відомо, що законодавство про торговельне мореплавство є спеціальним законодавством. І. М. Сенякін вважає, що спеціальною нормою є загальнообов'язковий державний припис, що є результатом правової спеціалізації, який встановлюється з метою конкретизації і деталізації, врахування своєрідності та особливостей будь-якого виду (підвиду) суспільних відносин, рід яких регулюється загальною правовою нормою [15, с. 171]. Дуже важливо, щоб загальне та спеціальне законодавство у даній сфері розумно співвідносилось, оскільки, як вважає О. С. Касаткіна, лише частина питань підпала під уніфікацію матеріально-правових норм, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, але укладання і виконання договорів наразі все ще регулюються колізійними нормами міжнародного приватного права і визначеним у відповідності з ними національним законодавством. О. В. Канашевський зазначає, що національне право підлягає застосуванню у тому випадку, коли будь-яке питання не врегульоване транспортною конвенцією [12].

О. С. Касаткіна погоджується з вищесказаним і подає приклад, який може характеризувати ситуацію, яка склалась із визначенням договору морського перевезення вантажу і в Україні, а саме, відсутність єдиного підходу до даного поняття. Дійсно, якщо певні відносини не врегульовано міжнародними договорами, то застосування внутрішнього права носить субсидіарний (допоміжний) характер. Але якщо взяти іншу ситуацію, коли має місце відсилання до національного законодавства за допомогою конвенційної колізійної норми, то це навряд чи можна кваліфікувати як субсидіарність застосування закону. У сфері міжнародних перевезень, не лише у морських, колізійна норма діє у сукупності з матеріально-правовою нормою тієї чи іншої держави [13, с. 20–21].

Розглянемо договір міжнародного морського перевезення як зовнішньоекономічний договір (контракт). Для договору морського перевезення, як зовнішньоекономічного договору (контракту), коли один з учасників не є резидентом країни-експортера, можливе застосування норм міжнародного приватного права при укладанні та виконанні договору, а також норм іноземного права при укладенні

договору. В. О. Канашевський вважає, що для того, щоб охарактеризувати зовнішньоекономічний договір (контракт), слід виділити його специфічні ознаки. Ознаки зовнішньоекономічного договору (контракту) можна розподілити на дві групи: *обов'язкові*, які кваліфікують, зазвичай, його як зовнішньоекономічний договір, та *факультативні*, які невластиві або не завжди застосовуються до даного договору. Коли йдеться про зовнішньоекономічний договір, часто помилково мають на увазі лише договір купівлі-продажу, не враховуючи, що договір морського перевезення є певним різновидом зовнішньоекономічних угод і поняття зовнішньоекономічної угоди є все ж збірним поняттям.

До обов'язкових ознак належать такі ознаки, за якими:

- 1) місцезнаходження комерційних підприємств має бути у різних державах;
- 2) зв'язок суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності з підприємницькою діяльністю, яка здійснюється не для забезпечення особистих, побутових потреб, не пов'язана з благоїдною діяльністю.

До факультативних ознак належать:

1. Переміщення товарів через державний кордон (на митну територію іншої держави).
2. Іншу національну (державну) приналежність одного із контрагентів, яка, як правило, збігається з місцем перебування їх комерційних підприємств.
3. Використання при здійсненні розрахунку з контрагентом іноземної валюти. Розрахунок за договорами морського перевезення має здійснюватись в іноземній валюті для тієї сторони, яка відправляє вантаж.
4. Специфіка розгляду спорів, що впливають із зовнішньоекономічних договорів (контрактів). Спори можуть бути як приватноправові (які виникають з контрагентом за договором), так і публічно-правові (в яких задіяні контролюючі органи, якщо було здійснено порушення митного, валютного, податкового законодавства).

5. Особливе коло джерел, що регулює зовнішньоекономічний договір (контракт). Існує думка, що дана угода підпадає під особливий режим правового регулювання, оскільки перебуває під впливом дії цивільного та торгового права різних держав, при цьому виникає проблема вибору застосованого права для такої угоди. Сторони можуть обрати як національне право певної, так і так зване конвенційне право – норми міжнародних угод, але можливе втручання публічного права у приватноправові відносини, тому що, наприклад, використання іноземної валюти тягне за собою застосування валютного законодавства, абсолютній більшості норм якого властива імперативність.

6. Критерій міжнародності зовнішньоекономічного договору (контракту) полягає у факті місцезнаходження у різних державах комерційних підприємств сторін, а також місць виконання контракту, що є дуже важливим фактором для обрання застосованого права. В зарубіжній науці вважається, що договір купівлі-продажу та договір морського перевезення, що пов'язані з внутрішньою купівлею-продажем та морським перевезенням імпортованих товарів, мають також розглядатися як міжнародні контракти. Цей критерій знайшов своє нормативне закріплення в Указі Уряду Угорської Республіки «Про міжнародне приватне право» 1979 року. У Франції цей критерій полягає у тому, що сторони мають здійснити обмін економічними цінностями, тобто здійснити передачу товарів та послуг і платежів через державний кордон. Верховний суд США у низці рішень виділяє два підкритерії цього критерію: 1) юридичний, який стосується того, що міжнародний контракт має мати зв'язки з різними країнами, викликаючи у сторін необхідність вирішити різні колізійно-правові питання, а також питання вибору права країни, яка буде вирішувати майбутній спір та 2) економічний, пов'язаний з транскордонною природою деяких операцій. Також цей критерій стосується міжнародних морських перевезень і відображається у Гаазьких правилах 1924 року, за якими: «Положення даної Конвенції застосовуються до будь-якого коносаменту, що належить до перевезення вантажів між портами різних країн, якщо: коносамент було видано у Договірній Державі або ж перевезення здійснюється з порту, що знаходиться в Договірній Державі, або договір, що міститься в коносаменті або посвідчений ним, передбачає, що правила цієї Конвенції або законодавство тієї держави, що вводить їх дію, застосовується до цього договору, яка б не була національністю судна, перевізника, відправника, одержувача чи іншої заінтересованої особи.

7. Надання послуг на основі зовнішньоекономічного договору (контракту). Даний критерій має певні особливості, що стосуються договору морського перевезення. Даний вид послуги підходить для договорів страхування, комісії або ж відплатного надання послуг, але не для договорів морського перевезення, які укладаються між відправником та перевізником і можуть належати одній державі і не мати комерційних підприємств за кордоном. Як уже зазначалось, перевезення буде вважатись міжнародним, якщо воно перетинає державний кордон. Отже, визначальним для кваліфікації договору морського перевезення не є знаходження комерційних підприємств на території різних держав, а знаходження місць відправлення та призначення вантажу в різних країнах. Даний договір буде послугою, якщо будуть здійснюватись внутрішні морські перевезення, а в практиці міжнародного торговельного мореплавання це буде зовнішньоекономічний договір (контракт) [12, с. 15].

І. А. Діковська, досліджуючи договір повітряного чартеру в міжнародному приватному праві, зазначала що даний вид договору формувался під впливом аналогічного інституту морського права

[9, с. 14]. Вчена у своєму дисертаційному дослідженні зазначала необхідність визначення поняття договору перевезення певного виду транспорту у міжнародному приватному праві через визначення договору в міжнародно-правових актах. На її думку, договір можна віднести до категорії зовнішньоекономічних і тоді, коли комерційні підприємства будуть розташовані в одній державі, а місце укладення та виконання договору – у різних [9, с. 26].

О. С. Касаткіна, наприклад, вбачає можливість кваліфікувати договір перевезення пасажирів і багажу як зовнішньоекономічний договір (контракт), але лише з позиції перевізника, оскільки він здійснює підприємницькі дії, надаючи послуги пасажирів, який, у свою чергу, виступає як споживач послуги і не проводить комерційної діяльності. Реалізація комерційної діяльності лежить на перевізникові. У даних договірних відносинах лише одне комерційне підприємство, яке не завжди знаходиться в іншій державі, у більшості випадків пасажир заключає договір у тій державі, де він має постійне місце проживання. Але таке формулювання зовнішньоекономічного договору не підходить для договору міжнародного морського перевезення [13].

Також існує позиція, яка кваліфікує даний договір як договір міжнародної купівлі-продажу. Договір морського перевезення укладається, як правило, після укладення міжнародного договору купівлі-продажу. Це підтверджує п. 2 ст. 32 Віденської конвенції про міжнародну купівлю-продаж товарів: «Якщо продавець зобов'язаний забезпечити перевезення товару, він повинен укласти такі договори, які необхідні для перевезення товарів в те місце призначення належними способами за даних обставин транспортування і на умовах, які є звичайними для такого транспортування». Передача вантажу (товару) у договорі морського перевезення суттєво відрізняється від тієї, що здійснюється у договорі міжнародної купівлі-продажу, оскільки передача не є односторонньою дією, вона потребує взаємообумовленого виконання і виконання норм як цивільного, морського та міжнародного приватного права [4].

Отже, можна зробити висновок, що договір морського перевезення є самостійним договором і одним із видів зовнішньоекономічних договорів. Слід зазначити, що проблемою визначення договору морського перевезення є те, що у національному праві та міжнародному приватному праві не встановлено правової природи такого договору, що може викликати негативні наслідки для формування договірних відносин у торговельному мореплаванні та створити певні перешкоди для здійснення міжнародних морських перевезень та міжнародних торгових операцій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
2. *Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391/card6#Public.
3. *Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://www.un.org/tu/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.
4. *Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори міжнародної купівлі-продажу від 11 квітня 1980 року* // Офіційний вісник України. – 2006. – № 15. – Ст. 1171.
5. *Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.* // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 908.
6. *Кодекс торговельного мореплавання України від 12 липня 1995 р.* // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
7. *Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р.* // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
8. *Беляневич О. А.* Господарське договірне право України (теоретичні аспекти). Монографія. – Юрінком Інтер, 2006. – 592 с.
9. *Діковська І. А.* Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03: 2002. – 189 с.
10. *Довгерт А. С.* Договір у міжнародному приватному праві / А. С. Довгерт // *Право України*. – 2012. – № 9. – С. 226–235.
11. *Испаева Г. Б.* Договор в международном частном праве. Автореферат дис. ...док. юрид. наук: 12.00.03 / Гульнар Бахитовна Испаева. – Астана, 2010. – 51 с.
12. *Канашевский В. А.* Внешнеэкономические сделки. Материально-правовое и коллизионное регулирование. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 226 с.
13. *Касаткина А. С.* Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Александра Сергеевна Касаткина. – Москва, 2013. – 197 с.

14. Клепікова О. В. Правове регулювання вантажів морським транспортом: дис. ...канд. юрид. наук.: 12.00.04 / Ольга Вікторівна Клепікова. – Київ, 2003. – 211 с.

15. Погрібний С. О. Загальні та спеціальні норми в цивільному (приватному) праві України / С. О. Погрібний // Вісник Академії правових наук України, 2010. – № 3. – С. 166–177.

16. Пташенчук О. М. Гаагсько-Вісбійські правила і Роттердамські правила у світлі сучасного морського промислового розвитку / О. М. Пташенчук // Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства. Збірник матеріалів I Міжнародної науково-практичної конференції (11 грудня, 2012 року, м. Київ) / Київський університет права НАН України. – Вип. 1. – К.: Видавництво Ліра. – 2013. – С. 165–171.

17. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.03 / Євдокія Джонівна Стрельцова. – Одеса, 2002. – С. 185.

18. Гражданское право в 4-х томах. Том 4. Обязательное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция» и по специальности 02.11.00 «Юриспруденция» / [Витрянский В. В. и др.]; отв. ред. Е. А. Суханов – 3-изд., перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с. (Серия «Классический университетский учебник») / Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова).

The article examines the contract of carriage of goods by sea in the international private law.

В статье рассматривается договор международной морской перевозки в международном частном праве.

ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ СТРАХУВАЛЬНИКА В ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАННЯХ ЗІ СТРАХУВАННЯ

Міловська Н. В.,

кандидат юридичних наук, доцент,

*науковий співробітник НДІ приватного права і підприємництва
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України*

У статті визначено особливості правового статусу страхувальника як однієї зі сторін договору страхування, здійснено характеристику його прав і обов'язків.

Ключові слова: договір страхування, сторони договору, страхувальник, страховик, права та обов'язки.

Правовідносини страхування, як і будь-які інші цивільні правовідносини, розкриваються через сукупність їх елементів – суб'єкти, об'єкти, зміст. Визначення особливостей суб'єктного складу зазначених правовідносин є одним із найважливіших питань. У цивілістичній літературі, зокрема, у працях Н. В. Безсмертної, М. І. Брагінського, С. М. Братуся, Ю. О. Заїки, Л. Л. Кінашук, О. С. Красільникової, В. В. Луця, В. М. Никифорака, Я. О. Чапічадзе та інших, досліджено лише деякі проблеми суб'єктного складу відносин страхування. Однак цілісного дослідження питання щодо прав та обов'язків сторін у договірних зобов'язаннях зі страхування проведено не було.

У ст. 979 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) [1] під договором страхування розуміється такий договір, за яким одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання певної події (страхового випадку) виплатити іншій стороні (страхувальникові) або іншій особі, визначеній у договорі, грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору. Аналогічне визначення договору страхування міститься і в ч. 1 ст. 354 Господарського кодексу України (далі – ГК України) [2].

Відповідно до ст. 16 Закону України «Про страхування» [3] договір страхування – це письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування (подати допомогу, виконати послугу тощо), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору.

Як випливає із відповідних положень ЦК України, ГК України та ст. 16 Закону України «Про страхування», сторонами договору страхування є страховик та страхувальник.

Взаємовідносини між страховиком та страхувальником мають дворівневу структуру. По-перше, загальні умови страхування містяться в правилах страхування. По-друге, конкретні (безпосередні) його умови визначаються при укладенні договору страхування відповідно до законодавства. При