

16. Лаврінченко О. В. Сучасні тенденції застосування принципів *in favorem* та *in reus* в регулюванні трудових відносин та їхній вияв у процесі кодифікації законодавства України про працю / О. В. Лаврінченко // Форум права. – 2011. – № 2. – С. 496–503 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11lovzpp.pdf>

**Гоцын Д.Р.**

Институт международных отношений  
Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

## АВТОРСКОЕ ПРАВО НА СТУДЕНЧЕСКИЕ РАБОТЫ

### Аннотация

В статье рассматриваются вопросы интеллектуальной собственности на студенческие работы в Украине. Предоставлена дефиниция студенческого произведения. Рассмотрен и проанализирован дискуссионный вопрос об обладании высшими учебными заведениями правами интеллектуальной собственности на студенческие работы. Очерчены принципиальные различия между служебным и студенческим произведениями. Предложено определение правового режима студенческого произведения. Рассмотрен вопрос соавторства на студенческие работы. Проведен сравнительный анализ законодательства по данному вопросу в Швейцарии, Франции, Российской Федерации и США.

**Ключевые слова:** авторское право, служебное произведение, студенческая работа, реферат, курсовая работа, дипломная работа, квалификационная работа.

**Hotsyn D.R.**

Institute of International Relations  
Taras Shevchenko National University of Kyiv

## COPYRIGHT IN STUDENT WORKS

### Summary

The article deals with the question of copyright in student works in Ukraine. Determined the definition of student works. Reviewed and analysed a controversial question of property right of academies for student works. Outlined the main distinctions between a the work made for hire and the student work. Proposed a definition of legal regime of student work. Examined the question of student work co-authorship. Conducted a comparative research of the legislation of Switzerland, French Republic, the Russian Federation and the United States.

**Keywords:** copyright, work made for hire, student work, report, year work, graduation thesis, qualifying paper.

УДК 341.225

## ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРІВ, ЩО ОПОСЕРЕДКОВУЮТЬ МОРСЬКЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

**Каліна Н.В., Савич О.С.**

Національний університет «Одеська морська академія»

У статті проаналізовано значення договору у міжнародному приватному морському праві, як головної підстави виникнення прав та обов'язків. Спочатку робиться акцент на договорах морського перевезення вантажу та фрахтуванні морського судна, як центральних договорів у морській практиці. Крім того, досліджено сутність таких договорів. Розглянуті допоміжні договори, без яких неможливо говорити про повне надання послуг під час морського перевезення. До таких допоміжних договорів віднесемо договір морського агентування та транспортного експедирування.

**Ключові слова:** договір, морське перевезення вантажу, фрахтування судна, агентування, експедирування.

**Постановка проблеми.** Відомо, що міжнародне приватне морське право характеризується своєю специфічністю і неможливо встановити єдиний підхід у регулюванні приватних відносин між сторонами, бо завжди виникають такі ситуації, які не могли і не мали бути передбачені у

тому чи іншому міжнародному або національному нормативно-правовому акті. В такому випадку велике значення відіграє договір, який укладається між сторонами, які є резидентами різних держав. Коли йде мова, про морський бізнес, який є дуже складним, але й у той самий час різноманітним та

цікавим, саме договір грає головну роль. Неможливо аналізувати договори у міжнародному приватному морському праві, як подібні, бо кожний з них є продовженням попереднього, без якого неможливо задовольнити потреби сторін.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Слід підкреслити, що багато науковців приділили увагу до визначених видів договорів у міжнародному приватному морському праві. Зокрема, зазначеним питанням присвячено праці таких науковців: Колосов Р.В., Харчук О.О., Харитонова Є.О., Микита І.Р. та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Окремий розгляд договорів у міжнародному приватному морському праві вже не є актуальним. Тому під час вивчення різних правовідношень та договорів, що опосередковують такі відносини треба враховувати міжнародну практику та їх комплексність.

**Мета статті.** Головною метою цієї статті є вивчення специфіки договорів у міжнародному приватному морському праві, цікаво проаналізувати значення таких договорів. У цьому аспекті вважаємо корисним розглянути договір морського перевезення вантажу, договір фрахтування судна, договір морського агентування та договір транспортного експедирування, як центральних договорів у морській практиці.

**Виклад основного матеріалу.** Зовнішньоекономічна діяльність кожної країни є важливою умовою її економічного зростання [2, с. 125]. Україна має зовнішньоекономічні зв'язки із десятками країн світу. Ці зв'язки передбачають експортно-імпорتنі перевезення вантажів, більшість з яких забезпечуються морським транспортом [16, с. 276]. Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи, яким перевозиться 80% загального обсягу вантажів у світовій торгівлі. Хоча для забезпечення безупинного проходження вантажами всього маршруту потрібні мультимодальні транспортні системи. Розвиток ринку морського транспорту пов'язаний з розвитком світової торгівлі та сучасних логістичних концепцій, на основі яких здійснюється оптимізація доставки вантажів [5, с. 151].

Становлення України як правової держави характеризується розвитком приватного права. Глобалізаційні та інтеграційні процеси приводять до розвитку суспільних приватноправових відносин з так званим іноземним елементом [8, с. 11–12]. Транспортні морські відносини міжнародного характеру регулюються міжнародним приватним морським правом – однією із складових загальної системи міжнародного приватного права. Саме тому міжнародне приватне морське право, з одного боку, має всі ті риси, що притаманні міжнародному приватному праву загалом, а з іншого – характеризується своїми, застосовуваними і прийнятними тільки тут, правилами, нормами і особливостями [16, с. 276]. Для нього характерні особисті, приватні або корпоративні інтереси майнового характеру. Такі інтереси можуть виникати в процесі перевезення вантажів, фрахтування суден, буксирування і т.д.

В умовах розвитку економіки та підприємництва все більш важливого значення набуває договір, як один з найефективніших правових методів регулювання суспільних відносин.

Договір має місце там, де рівні, вільні та майново відокремлені суб'єкти досягають між собою домовленості з приводу чогось важливого для них. Тому договір можливий лише у сфері приватного права, побудованого саме на таких принципах і являє собою правову конструкцію суто приватного характеру [1, с. 425].

Міжнародне приватне морське право відокремлюється своєю специфікою, тому і договори є особливими у цій галузі. Треба зазначити, що неможливо охарактеризувати такі договори взагалі, бо кожен з них є індивідуальним та регулює певні відносини.

Цікавим є те, що як і в нашій країні, так й інших колишніх союзних республіках закореніло поняття «транспортні договори», під якими насправді розуміють договори, як правило за участю транспортних організацій. Цим поняттям охоплюються різні типи договорних зобов'язань: перевезення, транспортна експедиція, буксирування, фрахтування транспортних засобів та ін. Існувала думка, що центральною ланкою всіх так званих транспортних договорів прийнято вважати договір перевезення конкретного вантажу. Щодо інших так званих транспортних договорів, то їм звичайно приділяється допоміжна роль, а їхнє значення полягає в забезпеченні і обслуговуванні центрального договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу [14, с. 16]. В сучасних умовах не коректно вести мову про один-єдиний договір перевезення, сконструйований за зразком реального договору, відповідно до якого перевізник зобов'язується доставити довірений йому вантаж у пункт призначення і видати його одержувачеві або іншій уповноваженій особі, а відправник вантажу – сплатити провізну плату. Більш точним – є мова про систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів, пасажирів і багажу.

У даний час у відсутність монополії на морське перевезення і за наявності ринкових відносин існує жорстка конкуренція на внутрішньому і зовнішньому ринках між національними і іноземними морськими перевізниками. Тому проблема правового регулювання морських перевезень для України актуальна [17, с. 340]. Слід також зазначити, що правове регулювання морських перевезень є вкрай актуальним питанням для багатьох держав.

Договір морського перевезення вантажу – один з своєрідних і складних видів транспортного договору, що відображають специфіку і звичаї відносин, пов'язаних з морським торговим мореплаванням, і один з центральних інститутів морського права [17, с. 340]. Даний вид договору безумовно підпадає під регулювання міжнародного приватного права у зв'язку з тим, як склалося у міжнародній практиці, такі договори ускладнені іноземним елементом, тому і має особливий режим правового регулювання. Крім того, його доцільно було б розглянути 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.

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. 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 [9, с. 113].

Виходячи із положень ст. 131 КТМ України, договір морського перевезення вантажу існує в двох основних видах: договір фрахтування судна і власне договір перевезення вантажу. Для кожного з цих договорів притаманні специфічні ознаки, які надають можливість дискутувати навколо питання про правову природу цих договорів. У законодавстві деяких країн це питання вирішене на користь тієї точки зору, згідно якої ці договори являють собою два окремі види цивільно-правового договору. Законодавство України не містить достатніх підстав для такого твердження. Договір фрахтування судна і власне договір морського перевезення вантажу об'єднують ознака, яка характеризує об'єкт зобов'язання, яке виникає в обох договорах, а саме, перевезення вантажу з порту відправлення в порт призначення і видача цього вантажу уповноваженій на його отримання особі. Ця істотна ознака становить підставу для об'єднання договору фрахтування судна і власне договору морського перевезення вантажу в єдиний тип договору, який опосередковує перевезення вантажів морем.

Виникнення двох видів договору морського перевезення вантажу пояснюється наявністю двох організаційних видів морської перевезення вантажів: трампового та лінійного [12]. Нерегулярне або трапове (рейсове) плавання носить епізодичний характер по окремих запродажам (закупкам). Застосовується при відсутності достатнього обсягу і систематичності перевезень. Регулярні форми руху суден мають певний напрям перевезень, закріплені на цьому напрямку тоннаж, єдину для всіх суден схему і режим. Регулярне судноплавання має кілька різновидів: звичайне регулярне, лінійне і термінове. Звичайне регулярне судноплавання застосовується, для перевезення масових вантажів. Перевезення здійснюються за довгостроковими угодами. Звичайне регулярне плавання не регламентується точним розкладом. Встановлюються тільки порти заходу, кількість суден на лінії і частота відходів. Лінійне судноплавання характерно застосуванням тарифів, пільговими умовами обслуговування суден, активізацією вантажів здійснюваною агентами перевізника. Основний принцип – громадськість перевізника, тобто надання перевізником регулярно за розкладом тоннажу будь-яким вантажовідправникам, без гарантій за обов'язковість подачі вантажу [7, с. 7–8].

Договір перевезення, доказом наявності та змісту якого служить коносамент або документ, що його замінює. А також відповідно до ст. 134

КТМ України, рейсовий чартер або інші письмові докази. У свою чергу, говорячи про фрахтування судна, то даний факт оформляється завдяки документу, який має назву чартер.

При виконанні договору перевезення необхідно здійснити цілий ряд операцій організаційного, технічного і комерційного характеру, які в кожному порту виконуються експедиторськими й агентськими компаніями [10, с. 84–85].

Виходячи з цього, можна зробити висновок, що найважливішими допоміжними договорами, які відіграють велике значення у міжнародному приватному морському праві виступають: договір морського агентування та договір транспортного експедирування.

Доцільно було б почати з того, що у міжнародному приватному морському праві велику зацікавленість визиває договір морського агентування, бо тут ми можемо говорити про договірні відносини між морським агентом та принципалом, яким виступає судновласник. Іноземець – судновласник і представляє інтерес для нас.

Морське агентування є однією з найважливіших послуг, що надаються в процесі торгового мореплавання [13, с. 13]. Агентські послуги у морських портах займають особливе місце, адже здебільшого судновласники та фрахтувальники користуються послугами агентів щодо представництва їх інтересів у відносинах з іншими учасниками господарських правовідносин у морських портах [4, с. 152].

Агентська діяльність опосередковується агентським договором, який більшість вчених відносять до договору щодо надання послуг. Морське агентування як господарська діяльність зазнає регулювання як приватно-правових, так і публічно-правових інститутів права [4, с. 153]. Договір морського агентування служить юридичною підставою для виконання агентом своїх дій [13, с. 59].

Агентський договір своїм походженням зобов'язаний англо-американському праву. Якраз у праві США і Великобританії агентський договір отримав розповсюдження як договір, який опосередковує відносини представництва. У країнах загального права під представництвом (agency) розуміється «правовідношення, в якому одна особа (агент) представляє іншу особу (принципала) і уповноважена вчинювати дії для останнього» [6, с. 130].

Слід також зазначити, що в даний час є проформа Стандартної генеральної агентської угоди лінійного сервісу (STANDARD LINER AND GENERAL AGENCY AGREEMENT), розроблена ФОНАСБА і рекомендована БІМКО в 2001 р. Це остання редакція, в якій об'єднані проформи Генеральної агентської угоди (лінійного сервісу) та Стандартної угоди про агентування лінії, четверта редакція яких була прийнята ФОНАСБА в 1993 р. Оскільки ФОНАСБА представляє інтереси агентів, а БІМКО – переважно інтереси судновласників, ці проформи досить гарні з погляду балансу інтересів [11].

Говорячи про експедирування, то треба зазначити, що в сучасному світі стало визначальною частиною процесу перевезення, транспортної логістики, саме організація перевезення, яку і здійснює експедитор. Транспортно-експедиторське обслуговування розглядається як комплексна система доставки, що включає перевезення

товару від виробника до споживача і виконання пов'язаних із нею вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків тощо. У розвинених країнах експедитор є основною сполучною ланкою між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем. Згідно з даними Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA) на сьогодні 75–80% відправлень генеральних і контейнеризованих зовнішньоторговельних вантажів оформляється не вантажовідправниками, а за їхнім дорученням експедиторськими та агентськими підприємствами [3, с. 8].

Іншими словами, якщо вантажовласник знає, куди йому потрібно доставити вантаж, а перевізник знає, яким чином це здійснити, то експедитор знає, як доставить вантаж в потрібне вантажовласникові місце з найменшими витратами. Останнім часом таке розуміння сутності транспортно-експедиторської діяльності стало переважати і в нашій країні. Експедитор перестає сприйматися як людина з паперами, що сидить в кабіні автомобіля поруч із водієм, і перетворюється на того, ким він є насправді, – в організатора перевезення.

Транспортно-експедиторська діяльність безпосередньо можна охарактеризувати, як підприємницьку діяльність, тобто експедиторська компанія надає транспортно-експедиторські послуги з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів. В Україні така діяльність регулюється профільним Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004. На відміну від України, за правом Англії чи США, відносити експедитора з клієнтом регулюються за нормами агентських угод.

Експедиція являє собою організацію перевезення, що включає в себе укладання експедитором всіх супутніх договорів (у тому числі договору на перевезення), оформлення документів, сплату мит та інших необхідних платежів, забезпечення зберігання вантажу в процесі перевезення і до передачі його одержувачу, а також інші послуги, необхідні від моменту отримання замовлення відправника до моменту передачі вантажу одержувачу [15].

Для того, щоб експедитор здійснив певні завдання, укладається договір транспортного експедитування. При цьому при здійсненні своєї діяльності експедитор може укладати з клієнтом договору двох видів: коли у відносинах з третіми особами, що у виконанні транспортно-експедиторських послуг, експедитор виступає від свого імені (самостійно діюча особа, договірний перевізник, тощо); коли експедитор у відносинах з третіми особами виступає від імені клієнта (агент, представник, повірений т.д.). Основна відмінність полягає в тому, що своїми діями по відношенню до третіх осіб в першому випадку експедитор створює права та обов'язки для себе, а в другому випадку – для клієнта. Відповідно, якщо при виконанні договору виникають які-небудь спірні моменти (наприклад, втрата вантажу), у першому випадку експедитор зобов'язаний відшкодувати збиток клієнту і має право стягнути збитки з безпосереднього виконавця, а в другому випадку всі спірні питання клієнт буде вирішувати з безпосереднім виконавцем, а експедитор може або сприяти йому, або виступати в якості представника.

**Висновки і пропозиції.** Роблячи висновок, треба зазначити, що договір морського перевезення вантажу і договір фрахтування суден є центральними договорами в міжнародній практиці. Неодмінно треба вносити відповідні зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, щодо розмежування даних договорів. Це можна зробити завдяки створенню двох відповідних розділів у кодексі з указанням всіх істотних умов та особливостей таких договорів. З розвитком морського бізнесу некоректно говорити, що тільки ці договори є основними. Неможливо виконати свої зобов'язання без залучення експедиторських та агентських компаній. Тому вони відіграють не тільки допоміжну роль у морській практиці. Без взаємодії перевізних компаній з агентами та експедиторами, елементарно неможливо розвантажити вантаж, розмитнити його та інше. На нашу думку, договори у міжнародному приватному морському праві відіграють дуже важливу роль, які не існують самі по собі, а які слід розглядати у комплексі за для розуміння повної картини таких правовідносин.

## Список літератури:

1. Борисова В. І. Цивільне право: підручник: у 2 т. / В. І. Борисова – Х.: Право. – 2011. – Т. 2. – 816 с.
2. Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование / В. А. Канашевский – М.: Междунар. Отношения, 2005. – 304 с.
3. Габа В. В., Кириченко Г. І., Родкевич О. Г. Транспортно-експедиторська діяльність на залізничному транспорті. Навчальний посібник / Габа В. В., Кириченко Г. І., Родкевич О. Г. – К.: ДЕТУТ, 2011. – 15 с.
4. Драпайло Ю. З. Господарські правовідносини у морських портах: монографія / Ю. З. Драпайло. – Одеса: Юридична література, 2014. – 192 с.
5. Кібік О. М., Подцерковний О. П., Драпайло Ю. З. та ін. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грін Д. С., 2014. – 442 с.
6. Колосов Р. В. Сучасні перспективи розвитку української моделі агентського договору / Р. В. Колосов // журнал Порівняльне право. – 2013. – № 3-2/2013. – С. 129-131.
7. Аксютин Л. Р. Организация морских перевозок. – Одесса: ЛАТСТАР, 2000. – 72 с.
8. Міжнародне приватне право: Академічний курс: Підруч. для студ. вищ. навч. закл. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – 528 с.
9. Микита І. Р. Поняття договору міжнародного морського перевезення: [Електронний ресурс] / І. Р. Микита // Приватне право і підприємництво. – 2015. – Вип. 14. – С. 109-114.
10. Ніколаєва Л. Л., Цимбал М. М. Морські перевезення: Підручник // Одеська національна морська академія. – Одеса: Фенікс, 2005. – 425 с.

11. Ницевич А. Какие особенности договора морского агентирования? [Электронный ресурс] / А. Ницевич. – Электрон. Ст. – Режим доступа к ст. – <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2510>
12. Ницевич А., Лебедев В. Институт морской перевозки: [Электронный ресурс] / А. Ницевич, В. Лебедев – Электрон. Ст. – Режим доступа к ст. – [http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/sea\\_problems/](http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/sea_problems/)
13. Петров И. М., Виговский В. А. Агентирование морских судов: теория и практика: Учебное пособие. – Черновцы: Книги – XXI, 2005. – 496 с.
14. Правове регулювання перевезень в Україні: Навчальний посібник / За ред. Є. О. Харитонова – Харків: Одісей, 2006. – 560 с.
15. Селютин А., Лебедев В. Институт морской перевозки: [Электронный ресурс] / А. Селютин, В. Лебедев – Электрон. Ст. – Режим доступа к ст. – <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=987>
16. Харчук О. О. Правове регулювання підсудності в Міжнародних морських перевезеннях / О. О. Харчук // Часопис Київського університету права. – 2014. – 2014/3. – С. 276-279.
17. Чухрай Т. Правова природа договору фрахтування (чартеру) / Т. Чухрай // Актуальні проблеми держави і права. – 2010. – Випуск 53. – С. 339-345.

**Калина Н.В., Савич О.С.**

Национальный университет «Одесская морская академия»

## **ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРОВ, КОТОРЫЕ ОПОСРЕДУЮТ МОРСКУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ**

### **Аннотация**

В статье проанализировано значение договора в международном частном морском праве, как главного основания возникновения прав и обязанностей. Сначала делается акцент на договорах морской перевозки груза и фрахтовании морского судна, как центральных договоров в морской практике. Кроме того, исследована сущность таких договоров. Рассмотрены вспомогательные договоры, без которых невозможно говорить о полном предоставлении услуг при морской перевозке. К таким вспомогательным договорам отнесем договор морского агентирования и транспортного экспедирования.

**Ключевые слова:** договор, морская перевозка груза, фрахтование судна, агентирование, экспедирование.

**Kalina N.V., Savych O.S.**

National University «Odessa Maritime Academy»

## **FEATURES CONTRACTS WHICH MEDIAT THE MARITIME TRANSPORTATION OF THE GOODS**

### **Summary**

The article analyzes the importance of the agreement in the private international maritime law, as the main grounds for the emergence of rights and obligations. First of all, we highlight the contract of carriage of the cargo and charter party of the vessel as the central contracts in the maritime practice. In addition, we study the essence of such contracts. Consider the auxiliary contracts, without which it is impossible to speak about full of delivery of services during maritime transportation. Assuming, we can study the contract of marine agency and freight forwarding.

**Keywords:** contract, maritime shipping, chartering vessels, ship agency, forwarding.