

УДК 341.9.01

**І.Є. Покора,**  
здобувач,

Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

## **НЕДОГОВІРНА УНІФІКАЦІЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ**

**Анотація.** Статтю присвячено розгляду питань щодо актуальних шляхів врегулювання відносин в сфері міжнародних чартерних морських перевезень вантажів. Досліджено особливості використання міжнародних звичаїв та типових чартерних проформ як засобів досягнення єдності в окресленій сфері, а також діяльність міжнародних організацій у цьому зв'язку. Виявлено значення приватноправової уніфікації в зазначеній галузі.

**Ключові слова:** договір морського перевезення за чартером, міжнародний звичай, міжнародні організації, типова проформа чартеру, приватноправова уніфікація.

**Постановка проблеми.** Морське торгівельне право є однією із галузей приватного права, яке першим привернуло увагу до можливої правової уніфікації. Причиною цього, передусім, була відсутність загальнозживаних правових норм в сфері торгівельного мореплавства, що гальмувало розвиток економіки окремих країн, а з огляду на міжнародний характер цієї галузі, зокрема морських вантажних перевезень, відповідно, унеможливило і глобальну співпрацю держав. Крім того, забезпечити регулювання відносин в цій сфері шляхом використання інструментів тільки національного права неможливо, а багатоманітність національних правових систем світу, їх несхожість одна на одну приводить до правової невизначеності, тобто відсутності розуміння, якою саме правовою нормою системи слід керуватись при вирішенні певної проблеми.

До того ж, розвитку процесу уніфікації сприяли і саме поява та усвідомлення суб'єктами відповідних приватноправових відносин важливості створення єдиних або, як мінімум, схожих норм для регулювання певної групи відносин в різних країнах через виникнення безлічі проблем в умовах неврегульованості.

Таким чином, питання необхідності уніфікації в області торгівельного мореплавства з давніх часів стояло особливо гостро, а єдність норм завжди була безперечно потрібною. Так, усвідомлення недосконалості колізійного методу регулювання з часом призвело до пошуків засобів матеріально-правового методу, тобто методу прямої дії за допомогою уніфікованих міжнародних угод.

Однак практика та час показали, що міжнародні угоди, маючи ряд недоліків, серед яких: тривалий час їх розроблення, узгодження та прийняття,

нечітка або навпаки занадто чітка регламентація відносин і т.д., не завжди можуть задовольнити поточні потреби міжнародного комерційного обороту. Отже, практика пішла таким чином, що зацікавлені учасники уніфікації були змушені звернути свою увагу на так звану приватноправову, або ненормативну, уніфікацію, яка відбувається за допомогою торговельних звичаїв, стандартних форм та умов контрактів тощо.

Отже, вивчення та аналіз наявних та актуальних шляхів правового регулювання відносин у сфері міжнародного торговельного мореплавства, зокрема міжнародних морських перевезень, в спробах привести таке регулювання до єдності, представляє великий інтерес та вбачається необхідним для подальшого дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Загальним питанням методів уніфікації в сфері міжнародного приватного права присвячували свою увагу ряд вітчизняних та зарубіжних вчених, які своїми працями зробили значний внесок у розвиток наукової думки з цього приводу.

Так, С.В. Бахін, досліджуючи зближення правових систем, дійшов висновку, що в останні роки поряд з договірною уніфікацією все більшого значення набувають всілякі форми «квазіправового» уніфікованого регулювання. Такі регулятори запропоновано іменувати субправом [1]. Вчений стверджує, що, не будучи по суті своїй правовими нормами в їх традиційному розумінні, такі регулятори дозволяють будувати міжнародні комерційні відносини не на основі суперечливих і малопристосованих для цього національних правових норм, а за допомогою спеціально підготовлених зводів правил, призначених для однакового регулювання міжнародних

комерційних угод (зокрема, Принципи УНІДРУА).

О.Л. Маковський [2] та Г.Г. Іванов [3], зробивши великий внесок у розвиток науки міжнародного приватного морського права, досліджували в тому числі і питання договірної та недоговірної уніфікації в торговельному мореплаванні, їх переваги та недоліки.

Дослідження питань щодо уніфікації права в українській доктрині представлені в працях, зокрема, А.С. Довгерта [4], В.І. Кисіля [5], О.О. Мережка [6], Є.Д. Стрельцової [7] та інших.

Останнім часом питання приватноправової уніфікації висвітлювалось в дослідженнях І.В. Жорник [8], В.О. Косовської [9], Т.Т. Кумалагової [10] та інших.

**Мета статті.** Основною метою дослідження є виявлення та аналіз шляхів врегулювання відносин в сфері торговельного мореплавства, зокрема при чартерних морських перевезеннях вантажів, в тому числі використання міжнародних звичаїв та типових проформ, а також з'ясування значення приватноправової уніфікації в цій галузі.

**Виклад основного матеріалу.** В залежності від методу створення єдиних норм виділяються міжнародно-правова (коли єдині норми створюються шляхом міжнародного договору або модельного закону) та приватно-правова уніфікація. Остання по своїй суті є недоговірною і включає в себе розробку урядовими та неурядовими організаціями документів приватно-правового характеру, які направлені на регулювання відносин між суб'єктами міжнародного приватного права.

Г.Г. Іванов зазначає, що існують два шляхи недоговірної уніфікації міжнародного приватного морського права: 1) коли держава, не вдаючись до

яких-небудь міжнародних правових засобів (наприклад, до допомоги міжнародних організацій, до укладення міжнародного договору про уніфікацію), змінює або створює своє законодавство таким чином, щоб воно було одноманітно з нормами права іншої держави; 2) коли держави узгоджують свої правові норми без будь-яких зобов'язань зробити ці норми обов'язковими [3, с. 40].

Перший із зазначених шляхів, однак, не завжди відповідає вимогам сучасності — темпи розвитку міжнародних комерційних відносин значно випереджають швидкість розробки та набрання чинності норм внутрішньодержавного права, які б їх врегулювали. Тому співпраця суб'єктів міжнародного приватного права з розробки необов'язкових актів, що містять уніфіковані норми, які врегульовують відносини у певній сфері, останнім часом набула великої актуальності.

В світлі розгляду інструментів регулювання міжнародних приватноправових відносин взагалі та відносин у сфері міжнародних морських перевезень зокрема, необхідно також зазначити, що поряд з міжнародними договорами та національним законодавством джерелами правового регулювання відносин в зазначеній сфері зазвичай розглядаються правовий звичай та судовий прецедент.

Судовий прецедент є одним із джерел міжнародного приватного права для країн англосаксонської системи права і представляє собою норму, що створена судом в результаті розгляду конкретної правової ситуації (казусу) і застосовується при вирішенні подібних судових справ. У країнах континентальної правової системи судовий прецедент офіційно не визнається джерелом права. Проте,

останнім часом законодавство деяких європейських країн все більше уваги приділяє прецеденту, надаючи йому в окремих випадках правостворюючого значення [9].

Під правовим звичаем розуміють правило поведінки, що склалося на практиці, за яким компетентними державними органами визнається юридично обов'язковий характер. Очевидно, звичаї поступаються місцем внутрішньодержавному законодавству і міжнародним договорам за рівнем значимості, проте в цілому ряді випадків саме вони є незамінними в якості джерел правового регулювання [9].

Найбільш широке поширення правовий звичай отримав у міжнародному приватному морському праві. З одного боку, як вказував О.М. Садиков, це пояснюється історичними умовами розвитку морського судноплавства, а з іншого — наявністю в цій області специфічних за своєю природою інститутів (насамперед, виконання вантажно-розвантажувальних операцій), для яких загальне нормативне регулювання є малозастосовним [9].

Зазвичай міжнародні звичаї носять неписаний характер. Однак часто міжнародні звичаї піддаються неофіційній кодифікації.

У міжнародному приватному праві прийнято розрізняти міжнародні та національні звичаї. До національних звичаїв у торговому мореплаванні відносяться, в основному, звичаї морських портів, де відбувається специфіка ведення вантажно-розвантажувальних операцій в даному порту тощо [9].

Враховуючи, що в міжнародному торговельному мореплаванні приймають участь суб'єкти різних національностей в різноманітних країнах та портах, в деяких договорах морського перевезення містяться посилання на

звичаї відповідних портів, які мають свою специфіку, географічне розташування, можливості, прохідність, кліматичні особливості та ін.

На практиці звичаї отримують реальної сили, коли законом, що застосовується, або договором не передбачено порядку регулювання певного питання. Отже, звичаї регулюють і доповнюють спосіб виконання договору морського перевезення, не змінюючи його суті [11].

До міжнародних належать зводи звичаїв, що видаються міжнародними організаціями. До числа таких неофіційних кодифікацій зазвичай відносять, зокрема, Міжнародні правила з уніфікованого тлумачення торгових термінів (ІНКОТЕРМС) в редакції 2010 [12].

С.В. Бахін зауважує, що віднесення ІНКОТЕРМС до кодифікації міжнародних звичаїв не зовсім вірно відображає їхню сутність. Якщо спочатку вони дійсно закріплювали звичаї, що склались, з часом, враховуючи факт, що для вкорінення звичаїв, що формуються, необхідний значний період, в них почали викладати правила, які випереджали відповідні звичаї, що склались на практиці. Таким чином, в останні роки Міжнародна торгівельна палата не тільки коригує правила, сформовані на практиці, а й, керуючись логікою, якій підпорядкована структура ІНКОТЕРМС, включає в нього нові, які на її погляд необхідні для забезпечення міжнародного обороту [1, с. 263-264].

І.С. Зикін з цього приводу зазначає, що простежується прагнення Міжнародної торгівельної палати не обмежуватися пасивним слідуванням за сформованими звичайними правилами, а впливати на них з метою удосконалення, пристосування до мінливих умов [13, с. 235].

Таким чином, можна відмітити, що міжнародні організації, які займаються уніфікацією міжнародних звичаїв, розповсюджують свою діяльність вже не тільки на кодифікацію правил, що склались, а і на їх удосконалення, адаптацію до умов комерційного обороту, впровадження їх в життя, тлумачення їх умов тощо.

Так, наприклад, Міжнародний морський комітет (далі — ММК), який починав свою діяльність із уніфікації шляхом прийняття морських конвенцій, в останній час залучений і до розробки морських кодексів і правил та звичаїв комерційного обороту. В 1990 році ММК прийняв Єдині правила про морські накладні (Uniform Rules for Sea Waybills). Крім цього, разом з ЮНСІТРАЛ ММК працював над стандартами для електронного документообігу (EDI), що включає «електронний коносамент» [14].

Крім цього, ММК є свого роду «зберігачем» Йорк-Антверпенських правил про загальну аварію [15], які були востаннє переглянуті в Нью-Йорку в 2016 році. Вперше ці Правила були розроблені, за версією різних спеціалістів, приблизно у VIII столітті до нашої ери [7]. Будучи зведенням загальноприйнятих в міжнародному торговому мореплаванні правил, вони регулюють розподіл між судовласником і вантажовласником збитків, яких вони зазнали внаслідок загальної аварії, пропорційно вартості судна, вантажу і фрахту. Правила неодноразово переглядалися за час свого існування, причому процес розробки нової редакції правил, зміни певних їх положень відбувається за участі всіх зацікавлених в процесі осіб, з урахуванням їх інтересів та пропозицій в умовах нерідко гострих дискусій.

О.Л. Маковський, кажучи про Йорк-Антверпенські правила, зазначав, що

звичаєм їх робить «загальність та тривалість їх застосування». Міжнародні звичаї характеризуються високим ступенем абстрагування від конкретних обставин певних правовідносин, вони є загальними правилами поведінки, завдяки чому їх і можна закріпити як норми права [2, с. 32].

Існує також інший шлях застосування міжнародних звичаїв, ніж санкціонування їх національним законодавством і перетворення їх у такий спосіб на норми права у сфері дії відповідного законодавства. Сторони, ґрунтуючись на принципі «автономії волі», можуть самі обрати право, що врегулює їхні відносини. Зазвичай такий метод є ефективнішим, з огляду на те, що на практиці умови про розподіл загальної аварії згідно з Йорк-Антверпенськими правилами включаються майже в усі чартери та коносаменти, що використовуються у міжнародних перевезеннях [2, с. 33].

Однак, як влучно зазначає О.Л. Маковський, застосування міжнародних звичаїв, які об'єднано в певний міжнародний договір, забезпечує більшу одноманітність правового режиму для всіх відносин, до яких ці звичайні норми будуть застосовуватись [2, с. 33-34].

Важливою є також уніфікація спеціальної, перш за все, технічної та професійної термінології. Прикладом подібної уніфікації є розроблені Балтійською і міжнародною морською радою (БІМКО), ММК, Федерацією національних асоціацій суднових брокерів і агентів (ФОНАСБА) і Генеральною радою британського судноплавства і видані в 1980 році Визначення, що використовуються в чартерах термінів, що стосуються сталі [1, с. 67].

До розвитку лінійних океанських перевезень, тобто перевезень вантажу судами за штатним розкладом

з одного порту в інший, перевезення здійснювалися або на підставі разових договорів, або в рамках договірних відносин, що охоплюють тривалий період часу. Міжнародна торгівля, як і раніше, виконується більшою мірою шляхом залучення суден на підставі договорів чартер-партії [16, с. 37].

Протягом тривалої практики фрахтування суден були вироблені найбільш вживані умови чартеру, на основі яких в подальшому різними організаціями судновласників, фрахтувальників, брокерів були розроблені стандартні форми чартерів (проформи).

Сьогодні відомо понад 400 чартерних проформ. Існують проформи для чартерів, що призначені для перевезення вугілля, коксу, зерна, рису, арахісу, солі, фруктів та добрив. Для деяких вантажів розроблено кілька чартерів залежно від напрямків вантажопотоків. Перевезення вантажів, для яких немає спеціальних проформ, як правило, здійснюються на основі чартеру «Дженкон», рекомендованого БІМКО [17].

Можна виділити рекомендовані або схвалені великими міжнародними або національними організаціями судновласників і судових брокерів (наприклад, БІМКО, Федерацією національних асоціацій судових брокерів і агентів (FONASBA), Генеральною радою Британського судноплавства, Японською судноплавною біржою), а також приватні проформи чартерів, розроблені в односторонньому порядку великими вантажовідправниками або їх спілками, або погоджені представниками зацікавлених сторін.

Сторони, обираючи проформу для певного перевезення, повинні мати на увазі, що рекомендовані та/або схвалені проекти документів зазвичай більш повно та справедливо врегулю-

вують відносини між сторонами, захищають всіх учасників, оскільки вже є результатом вірогідно тривалих переговорів між зацікавленими сторонами та досягнутого між ними компромісу.

Основний зміст більшості проформ чартерів складають пункти, що стосуються наступних п'яти умов:

1) характеристика наданого для перевезення судна і порядок його подання;

2) вантажі, що перевозяться (кількість, можливість допусків і заміни);

3) виконання вантажно-розвантажувальних робіт і розрахунки за диспач і демередж;

4) оплата фрахту і заставне право судновласника;

5) порядок видачі коносаментів [11].

Таким чином, стандартні проформи чартерів є досить великим документом, до складу яких включено близько 30-40 пунктів. Останнім часом прослідковується тенденція до розширення змісту проформ чартерів, включення до них до 80 і більше пунктів, а також більш докладного визначення в них взаємних прав і обов'язків сторін. Така тенденція є свідченням того, що при здійсненні чартерних морських перевезень норми національних морських законодавств використовуються досить обмежено, залишаючи основне регулювання відносин між сторонами у нерегулярному (трамповому) судноплаванні умовам проформ.

За правовою природою проформи є зразковими умовами договору. В залежності від особливостей перевезення вантажів, виду і напрямків перевезення сторони мають право обрати будь-яку проформу. Крім цього, вони можуть змінювати умови обраної проформи, вносити до неї доповнення, які зазвичай зводяться в додаток до проформи адендум (від англ. Addendum — додаток, додаток) [9].

Використання типових проформ має позитивне значення для учасників перевезень, оскільки за допомогою них сторони пришвидшують процес розробки та погодження умов договору, маючи можливість обговорювати тільки ті питання, які індивідуалізують договір.

Таким чином, здаються вірними погляди [9], що проформи, відіграючи роль свого роду міжнародного регулятора відносин, що складаються в сфері перевезень за допомогою чартеру, певною мірою сприяють уніфікації цих правових відносин.

Значну роль в розробці та розповсюдженні стандартних форм морських контрактів відіграє БІМКО, будучи зараз найбільшою міжнародною асоціацією судноплавання, що налічує понад 2100 членів у всьому світі. Організація також отримала визнання у всьому світі за чіткість, послідовність і визначеність своїх стандартних морських контрактів.

Метою БІМКО є створення гнучких комерційних угод, які є справедливими для обох сторін. Впевненість сторін в очікуваному комерційному результаті, прогнозовані ризики та зручні форми контрактів є причинами того, що розроблені цією організацією форми контрактів є всесвітньо визнаними та широко використовуються. Визначальною особливістю документальної роботи БІМКО є здатність прогнозувати, реагуючи на потреби промисловості в стандартних договорах і положеннях.

Діяльність з нагляду за розробкою нових форм і положень, перегляд, уніфікація існуючих галузевих документів веде Документарний комітет БІМКО. Він також несе відповідальність за отримання остаточного затвердження всіх документів, прийнятих організацією. Документарний комітет є най-

більшим і найстарішим з усіх комітетів БІМКО: його членами є судновласники, оператори суден, представники клубів взаємного страхування (P&I clubs) та національних асоціацій судновласників та кораблебудівельників. В Комітеті також є ряд спостерігачів від Міжнародної групи клубів P&I, Міжнародної палати судноплавства, Міжнародної асоціації незалежних власників танкерів (INTERTANKO), Федерації національних асоціацій судових брокерів та агентів (FONASBA) та Асоціації морського права США.

Комітет уважно розглядає будь-які пропозиції щодо нових контрактів або положень, які він отримує та активізує, залучаючи відповідну редакційну групу для розробки або перегляду договору. Комітет затверджує всі контракти та положення та відповідає за загальну якість документів, розроблених БІМКО. Проекти поточних документів розглядаються Комітетом щонайменше двічі до остаточного прийняття. Після того, як нові статті та контракти публікуються, члени Комітету також беруть активну участь у їх просуванні. Члени Комітету також висувають пропозиції щодо нових контрактів та положень, а також направляють діяльність БІМКО в напрямку тих проектів, які повинні мати пріоритет.

Комітет тісно співпрацює з іншими організаціями щодо конкретних питань, пов'язаних із розробкою міжнародного морського законодавства, товаросупровідної документації, уважно розглядає будь-які пропозиції щодо нових документів, отриманих від членів Ради, інших органів, пов'язаних із судноплавством. Якщо Комітет вважає, що запропонований новий документ повинен бути розроблений, то проект додається до поточної програми роботи БІМКО [18].

Документарний комітет може в будь-який час видати як «схвалений» (“approved”) документ будь-який транспортний документ для загального користування та може прийняти як «схвалений» документ будь-яку форму транспортного документа, яка може бути видана будь-якою подібною організацією для загального користування або погоджена представниками зацікавлених сторін (правило 20 Правил БІМКО, що прийняті на Загальних зборах в Римі в червні 2017 р.) [19].

Такий підхід до прийняття стандартних контрактів в галузі, а саме: відкритість процесу розробки документа, участь всіх зацікавлених осіб в цьому процесі, можливість вплинути на зміст остаточного документа, забезпечує загальне визнання таких контрактів, їхнє розповсюдження та широке використання сторонами.

Юридична сила проформ, що приймаються БІМКО має особливість: документи, які є «схваленими», є обов'язковими тільки для членів даної організації.

Оскільки членами організації є практично всі найбільші судновласницькі компанії світу, можна дійти висновку, що велика кількість документів, що прийнята БІМКО, є показником достатньо успішної приватно-правової уніфікації.

Також безспірним є той факт, що правова регламентація договору чартеру характеризується майже повною відсутністю міжнародних нормативно-правових актів та наявністю великої кількості проформ, які досить детально регламентують відносини сторін договору чартеру. Однак не можна не погодитись з ідеями тих дослідників, які вважають помилковим твердження, що чартер взагалі залишається поза сферою міжнародно-правового впливу. Сформована в цій об-

ласті система проформ чартерів, що готуються переважно в рамках міжнародних організацій, певним чином замінює відсутність міжнародних угод, що регулювали б відносини між сторонами при перевезеннях по чартеру [11].

О.М. Садиков, досліджуючи договір чартеру, доходить висновку про те, що проформи чартерів можуть замінити нормативне регулювання [20, с. 207].

Проте з такою думкою погоджуються не всі дослідники. Так, наприклад, К.Ф. Єгоров пише, що в іноземному морському законодавстві правові норми, що регламентують відносини з фрахтування, носять диспозитивний характер, провідна роль договірної практики є ще більш очевидною, хоча звідси не випливає, що типові чартерні проформи можна розглядати як джерела права [21, с. 4].

Як справедливо зазначає у своїй статті В.Б. Липавський, з яким погоджується Т.Т. Кумалагова, «одним з недоліків використання чартерних проформ є те, що сторони вносять до них зміни, які не узгоджуються з іншими умовами даної проформи, ведуть до двозначностей і тим самим порушують баланс інтересів» [22, с. 20].

Крім того, деякі проформи архаїчного типу не є структурованими, містять неточну термінологію, яка важко піддається тлумаченню. Дана проблема також посилюється тим, що судова практика часто йде таким чином, що значення, яке вкладалось зацікавленими сторонами при розробці відповідної проформи у неї, нівельюється [2, с. 255].

Питання імперативної міжурядової регламентації деяких відносин сторін за чартером неодноразово виносилося на обговорення ЮНКТАД та ЮНСІТРАЛ. Однак, незважаючи на

те, що спроби уніфікувати дану сферу відносин за допомогою міжнародного договору робились з початку ХХ століття, єдиної міжнародної конвенції, що б врегулювала питання морських перевезень з використанням чартеру, досі немає.

Однією з останніх спроб встановити міжнародно-правовий режим для чартерних перевезень стали Роттердамські правила, при розгляді яких делегацією Китаю було внесено пропозицію про те, щоб включити в сферу регулювання правил чартерні перевезення, вказуючи при цьому на те, що це буде сприяти більшій уніфікації права в галузі морського перевезення вантажів. Однак, як стає очевидно, остаточна редакція п.1 ст. 6 Роттердамських правил виключає перевезення за чартером зі сфери свого регулювання [10].

Супротивники міжнародної уніфікації сфери чартерних перевезень за допомогою конвенцій зазначають, що така уніфікація навряд чи потрібна з огляду на те, що існуюча система фрахтування суден з використанням стандартних проформ чартерів в цілому задовольняє потреби міжнародної торгівлі. Проформи чартеру дають сторонам можливість вносити в них необхідні зміни і доповнення, домовлятися про окремі умови, що дозволяє привести чартер у відповідність із зовнішньоекономічною угодою. Прийняття єдиного обов'язкового міжнародного акта є недоцільним, оскільки приведе до обмеження свободи сторін. Навпаки, зацікавлені міжнародні організації повинні зосередитись на удосконаленні існуючих проформ чартерів, а саме: усуненні застарілих, неясних і неточних пунктів проформ і на підготовці узгоджених визначень основних термінів, які використовуються в чартерах [11].



Є.Д. Стрельцова, справедливо захищаючи легітимність результатів «приватної» правотворчості, зазначає, що часто документи, які є результатом приватноправової уніфікації, піддаються критиці з огляду на те, що вони нібито не відображають концепцію публічного порядку або не захищають інтереси слабкої сторони контракту. Однак, погоджуємось з твердженнями дослідниці, що така критика у більшості випадків є безпідставною, враховуючи, що зазвичай стандартні форми контрактів взагалі та їхні окремі положення зокрема є результатом погодженої роботи всіх зацікавлених учасників. Звісно, не можна повністю застрахуватись від випадків, коли сторона контракту використовує його умови з метою перерозподілу контрактних ризиків на свою користь. Однак, в будь-якому разі стандартні форми контрактів та їхні окремі умови не є односторонніми та примусовими, навпаки, вони розробляються з урахуванням інтересів усіх учасників комерційної діяльності [7, с. 101].

В цьому сенсі треба зауважити, що міжнародно-правова уніфікація, що здійснюється за допомогою міжнародного договору, поступається приватноправовій. Мається на увазі, що укладення міжнародного договору часто є складним та довгим процесом, проте, якщо порівнювати кінцеві результати у вигляді міжнародного договору або прийнятого з цього питання акта міжнародної організації, наприклад, стандартної форми контракту, юридично обов'язковий для сторін договір буде більш ефективно, чітко та зрозуміло регулювати певні відносини.

Таким чином, при міжнародно-договірній уніфікації зацікавлені сторони отримують, як правило, юридично обов'язковий гарантований результат.

Внаслідок же приватноправової уніфікації створюються акти, договори, проформи тощо, які є більш універсальними за рахунок того, що можуть застосовуватись учасниками правовідносин на їхній розсуд та за їхнім вибором.

**Висновки.** Особливістю морських перевезень, що виконуються за договором рейсового чартеру, є те, що вони регулюються за допомогою неконвенційного права (зокрема нормами внутрішнього законодавства держав і численними проформами, що представляють собою типові умови договору), а чинні міжнародні конвенції, які б регулювали даний вид перевезень, відсутні.

Типові проформи, втілюючись у життя внаслідок, як правило, кропіткої та тривалої роботи над ними, є результатом досягнутого компромісу між всіма зацікавленими сторонами. Вони виступають в ролі певного роду регулятора відносин між учасниками чартерних морських перевезень. Така функція проформ дозволяє зробити висновок про те, що вони, з огляду на їх розповсюдженість та широке застосування, є свідченням досягнення достатньо успішної приватноправової уніфікації в своїй сфері.

Отже, враховуючи викладене, не можна недооцінювати значення приватноправової уніфікації взагалі та в сфері морських вантажних перевезень зокрема. Складність та тривалість процесу прийняття єдиного міжнародного договору в певній сфері змушує зацікавлені у міжнародній співпраці сторони шукати альтернативні шляхи вирішення питання врегулювання відносин, наслідком чого є розробка та прийняття міжнародними та національними організаціями типових контрактів, закріплення принципів міжнародного торгового обороту тощо.

Проте, вважаємо, що така тенденція жодним чином не знижує роль міжнародно-договірної уніфікації, оскільки через певну недосконалість активів приватноправової уніфікації саме вона є загальновизнаним засобом досягнення єдиного регулювання відносин в певній сфері.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бахин С.В. Сотрудничество государств по сближению национальных правовых систем: унификация и гармонизация права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.10 / С.В. Бахин. — СПб., 2003. — 360 с.
2. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право [Текст] / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский — Л.: Судостроение, 1984. — 280 с.
3. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Морское право [Текст] / Ф.С. Бойцов, Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. — М : Транспорт, 1976. — 271 с.
4. Довгерт А.С. Система частного права та структура проекту нового Цивільного кодексу України [Текст] / А.С. Довгерт // Українське право. — 1997. — № 1. — С. 16-27.
5. Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.03 — «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / В.І. Кисіль; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. — К., 2001. — 39 с.
6. Мережко О.О. Співвідношення між міжнародним договором та іншими джерелами міжнародного права [Текст] / О.О. Мережко // Науковий вісник Дипломатичної академії України. — 2002. — Вип. 6. — С. 211-225.
7. Стрельцова Є.Д. До питання правотворчості у сфері міжнародного приватного морського права// Міжнародна науково-практична конференція “Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства”, Одеса, 17 квітня 2015 р. Конференція ОБДА, 2015. — С. 99-102.
8. Жорник І.В. Розв’язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Жорник Інна Володимирівна ; Міжнар. гуманітар. ун-т. — Одеса, 2015. — 258 с.
9. Косовская В.А. Морская перевозка груза как частноправовой институт [Електронний ресурс]: В.А. Косовская . — Електрон. дан. (1 файл).— Режим доступу: <http://www.detectivebooks.net/book/30330692/?> — Назва з екрана.
10. Кумалагова Т.Т. Ответственность перевозчика за несохранность груза по договору международной морской перевозки груза [Електронний ресурс] / Дисс. на соиск. уч. ст. к.ю.н. М., 2011. — Електрон. дан. (1 файл).— Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/otvetstvennost-perevozhchika-za-nesokhrannost-gruza-po-dogovoru-mezhdunarodnoimorskoi-perevo> — Назва з екрана.
11. Стоянова Росица Стоянова. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов [Електронний ресурс] / Дис. на соиск. уч. ст. канд. юрид. наук : 12.00.03 : Саратов, 2000. — Електрон. дан. (1 файл).— Режим доступу: <http://www.lawbook.org.ua/aa/12.00.03/2016/01/27/020002593.doc.html> — Назва з екрана.
12. The Incoterms Rules 2010 [Електронний ресурс] : Incoterms® Rules 2010 — Електрон. дан. (1 файл). — Режим доступу: <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/> — Назва з екрана.
13. Зыкин И.С. Внешнеэкономические операции: право и практика. [Текст] / И.С. Зыкин — М.: Междунар. отношения, 1994. — 304 с.
14. Wiswall F.L. A Brief History [Електронний ресурс]: F.L. Wiswall. A Brief History. — Електрон. дан. (1 файл). — Режим доступу: <http://www.comitemaritime.org/A-Brief-History/0,27139,113932,00.html>. — Назва з екрана.
15. Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 1990 році [Електронний ресурс] : Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 1990 році — Електрон. дан. (1 файл). — Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_005](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_005) — Назва з екрана.

16. Бутакова Н.А. Проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов [Текст] / Н.А. Бутакова // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики (входит в перечень ВАК). — Тамбов: Грамота, 2015. № 6. Ч. 2. — С. 37-39.

17. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру [Текст] / О.Д. Несімко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Юридичні науки. — 2014. — № 807. — С. 180-186. — Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn\\_2014\\_807\\_33](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2014_807_33).

18. BIMCO [Електронний ресурс] : BIMCO — Електрон. дан. (1 файл). — Режим доступу: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-committees>. — Назва з екрана.

19. BIMCO RULES [Електронний ресурс] : BIMCO — Електрон. дан. (1 файл). — Режим доступу: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/bimco-rules#Rule18>. — Назва з екрана.

20. Садигов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок [Текст] / О.Н. Садигов — М.: Юридическая литература, 1981. — 286 с.

21. Егоров К.Ф. Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному торговому праву: автореф. дисс. д.ю.н. / К.Ф. Егоров. — М., 1969. — 35 с.

22. Липавский В.Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) [Текст] / В.Б. Липавский // Транспортное право. — 2004. — № 4. — С. 19-25.

### *Покора И.*

**Недоговорная унификация правового регулирования отношений в сфере международных морских перевозок грузов.**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению вопросов актуальных путей урегулирования отношений в сфере международных чартерных морских перевозок грузов. Исследованы особенности использования международных обычаев и типовых чартерных проформ как средств достижения единства в очерченной сфере, а также деятельность международных организаций в этой связи. Выявлено значение частноправовой унификации в указанной области.

**Ключевые слова:** договор морской перевозки по чартеру, международный обычай, международные организации, типовая проформа чартера, частноправовая унификация.

### *I. Pokora*

**Non-conventional unification of legal regulation of the relations in the international maritime shipping.**

**Summary.** The article deals with the issues concerning the current ways of regulation of the relations in the field of the international charter shipping. There are researched the features of the use of international customs and standard charter pro-forms as the means of achieving unity in the outlined sphere, as well as the activity of international organizations in this regard. The value of private law unification in the specified area is revealed.

**Keywords:** charter contract of carriage by sea, international custom, international organizations, standard charter pro-form, private law unification.

