

Каліна Н.В.

курсант,

*Факультет морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»*

КЛАСИФІКАЦІЯ РІЗНОВИДІВ ДОГОВОРІВ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Становлення України як правової держави характеризується розвитком приватного права. Глобалізаційні та інтеграційні процеси приводять до розвитку суспільних приватноправових відносин з так званим іноземним елементом [4, с. 11]. Транспортні морські відносини міжнародного характеру регулюються міжнародним приватним морським правом – однією із складових загальної системи міжнародного приватного права. Для нього характерні особисті, приватні або корпоративні інтереси майнового характеру. Такі інтереси можуть виникати в процесі перевезення вантажів, фрахтування суден, буксирування і т.д. [9, с. 36].

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

Центральним договором у міжнародному приватному морському праві є безпосередньо договір морського перевезення вантажу, хоча на мою думку, договір фрахтування також слід вважати одним з найважливіших договорів. При виконанні договору перевезення необхідно здійснити цілий ряд операційно-організаційного, технічного і комерційного характеру, які в кожному порту виконуються експедиторськими й агентськими компаніями [5, 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.

Аналізуючи вищенаведені договори у міжнародному приватному морському праві, безпосередньо можна провести їх класифікацію за певними критеріями. Так, в залежності від кількості сторін, які беруть участь у договорі, поділяються на двосторонні та багатосторонні.

Так, двостороннім договором є договір морського перевезення вантажу, у якому сторонами є перевізник та відправник, хоча деякі науковці називають даний вид договору багатостороннім. Тобто, третьою

стороною виступатиме отримувач вантажу, крім тих випадків, коли вантажовідправник є і одержувачем вантажу. У підтвердження цієї думки, слід навести позицію В. О. Єгізарова. Так, В. О. Єгізаров вважає договір перевезення вантажів не дво-, а багатостороннім договором, у якому вантажоодержувач, так же як вантажовідправник та перевізник, виступає у якості повноправної сторони цього договору [3, с. 52-54].

Крім цього, до двосторонніх договорів відноситься договір транспортного експедирування, де сторонами виступають експедитор та клієнт. Треба зазначити, що коло учасників транспортно-експедиторської діяльності набагато ширше. Окрім клієнтів та експедиторів, до них належать перевізники, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів [8, с. 626].

Також двостороннім договором буде договір морського агентування, де сторонами виступають сам агент, принципал. Хоча і третя сторона відіграє велике значення у відносинах між агентом та судовласником. Всі треті особи можна умовно розбити на три групи: 1) офіційна влада (АМПУ, митниця, поліція та ін.); 2) особи, які перебувають у тривалих або короткочасних договірних відносинах з принципалом (компанії, що беруть участь в договорі перевезення; компанії, що обслуговують вантаж; компанії, що обслуговують судно; компанії-постачальники; компанії, що обслуговують парк обладнання); 3) інші треті особи (сюрвейери, адвокати та інші) [6, с. 17-18].

Залежно від моменту виникнення прав і обов'язків у сторін договору розрізняють договори консенсуальні і реальні. Консенсуальні договори – це договори, які вважаються укладеними з моменту досягнення угоди зі всіх істотних умов у визначеній формі [8, с. 462]. Такими договорами виступають договір морського агентування та договір транспортного експедирування. Хоча договір морського агентування може мати і реальний характер, тобто вступати в силу тільки після сплати авансу судовласником. Реальними називаються договори, в яких для виникнення прав і обов'язків недостатньо угоди, а необхідна ще й передача речі (речей) [8, с. 462]. Так, реальним договором виступає договір морського перевезення вантажу.

Слід зазначити, що перераховані вище договори є оплатним, так як передбачають оплату за надану послугу перевізником, агентом або експедитором. Для цих договорів є характерним саме надання послуг з цього і впливає сам предмет.

За своєю природою договори у міжнародному приватному морському праві є взаємними, бо породжують у кожній сторони як права так і обов'язки.

Аналізуючи договори у міжнародному приватному морському праві, особливу увагу треба приділити формі такого договору.

Що стосується зовнішньої форми договору морського перевезення вантажу, то відповідно до ст. 134 КТМ України, він повинен бути укладений у письмовій формі [1, ст. 134]. Письмова форма договору мається на увазі, поряд зі звичайною письмовою формою, телеграму, телекс, факс тощо. У міжнародних нормативних документах немає прямої вказівки на те, що договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі, однак аналіз положень Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 та Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р дозволяє зробити висновок, що письмова форма договору морського перевезення вантажу є бажаною, тому що наявність і зміст договору морського перевезення вантажу можуть підтверджуватися саме письмовими доказами. Такими нормами є правила, що містяться в п. 3 «а» і 3 «б» ст. 3 Конвенції 1924 р., п. 3 ст. 10 Конвенції 1978 р., та інші. А письмова форма, відповідно до правил п. 8 ст. 1 Конвенції 1978 року, «включає, поряд з іншим, телеграму і телекс» [9, с. 309-310].

Згідно зі ст. 9 Закону України «Про транспортну-експедиторську діяльність», договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі [2, ст. 9].

До особливостей договору морського агентування можна віднести те, що законодавство не містить прямої вимоги про письмову форму. На практиці часто договори морського агентування укладаються шляхом обміну електронними повідомленнями. Тим не менш, при недотриманні письмової форми договору морського агентування в українського агента можуть виникнути складнощі з визначенням бази оподаткування, оскільки податкові органи можуть не визнавати прибутки або витрати, отримані або понесені за договором морського агентування, укладеним не в письмовій формі. Договір просто буде визнаватися неукладеним. Тому рекомендується завжди укладати договори морського агентування в письмовій формі [7].

Підводячи підсумок, треба зазначити, що договори у міжнародному приватному морському праві є дуже різноманітними, специфічними, що регулюють певні правовідносини у морському бізнесі. Неможливо аналізувати такі договори, як подібні, бо кожен з них є продовженням попереднього, без якого неможливо задовольнити потреби сторін. Тобто доречно було розглядати їх не тільки, як продовженням один одного, а й у комплексі за для розуміння повної картини таких правовідносин. Тому завдяки проведеній класифікації, можна простежити той факт, що наскільки вони є відмінними, настільки вони є схожими, бо регулюють безпосередньо відносини саме у морській сфері.

Список використаних джерел:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 52. – Ст. 349.
2. Закону України «Про транспортну-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52. – Ст. 562.
3. Егизаров В.А. Транспортное право : учеб. пособ. / В.А. Егизаров. – М., 1999. – 458 с.
4. Міжнародне приватне право: Академічний курс: Підруч. для студ.вищ. навч. закл. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – 528 с.
5. Ніколаєва Л.Л., Цимбал М.М. Морські перевезення: Підручник // Одеська національна морська академія. – Одеса: Фенікс, 2005. – 425 с.
6. Петров И.М., Виговский В.А. Агентирование морских судов: теория и практика: Учебное пособие. – Черновцы: Книги. – XXI, 2005. – 496 с.
7. Селютин А.В. Мильченко О.О. Договор морского агентирования. Общие условия и особенности : [Электронный ресурс] / А.В. Селютин, О.О. Мильченко – Электрон. ст. – Режим доступа к ст. http://cfts.org.ua/questions/dogovor_morskogo_agentirovaniya_obschie_usloviya_i_osobennost)
8. Харитонов Є.О., Харитонova О.І., Старцев О.В. Цивільне право України: Підручник. – Вид. 3, перероб. і доп. – К.: Істина, 2011. – 808 с.
9. Шемякин А.Н. Морское право: Учебное пособие, 2-е изд., перераб. и доп. – ВМВ: 2006. – 448 с.

Куртась К.В.

студентка,

Національна академія внутрішніх справ

МІЖНАРОДНЕ ЗАКОНОДАВСТВО ПРО ГРОМАДЯНСЬКІ ПРАВА

Права людини – невід’ємний елемент людської особистості. З давніх-давен люди мріяли про вільне щасливе життя без насильства, жорстокості, приниження, але для цього їм необхідні були певні права. Нині суспільство має ряд документів, які фіксують їх особисті права, серед них і міжнародні пакти та конвенції. У цій статті ми проаналізували та систематизували громадянські права, що закріплені на міжнародному рівні.

Особисті (громадянські) права – це можливості людини, надані для забезпечення її фізичної та морально-психологічної індивідуальності. Серед них: право на життя; повага до гідності кожного; свобода та особиста недоторканність; недоторканність житла; таємниця листування і телефонних розмов; свобода пересування та вільний вибір місця