*РЯБІКІН ДМИТРО АНДРІЙОВИЧ. Назва дисертаційної роботи: "ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ"*

*МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ*

*КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ*

*ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА*

*На правах рукопису*

*РЯБІКІН ДМИТРО АНДРІЙОВИЧ*

*УДК 341.96: 347.763.3: 347.447.5*

*ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ*

*МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ*

*Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;*

*сімейне право; міжнародне приватне право*

*ДИСЕРТАЦІЯ*

*на здобуття наукового ступеня*

*кандидата юридичних наук*

*Науковий керівник –*

*КИСІЛЬ Василь Іванович,*

*доктор юридичних наук, професор*

*Київ – 2015*

*2*

*ЗМІСТ*

*ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 4*

*ВСТУП . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 6*

*Розділ 1. Загальні положення інституту відповідальності перевізника*

*за договором міжнародного морського перевезення вантажу . . . . . . . . . 17*

*1.1. Поняття морського перевізника та особливості його*

*правового статусу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 17*

*1.2. Поняття та правова природа відповідальності перевізника за*

*договором міжнародного морського перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . 36*

*1.2.1. Характер відповідальності перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 36*

*1.2.2. Умови настання відповідальності перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . 46*

*1.3. Сфера застосування та особливості дії уніфікованих норм про*

*відповідальність перевізника за договором міжнародного морського*

*перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 69*

*1.3.1. Предмет регулювання уніфікованих норм про*

*відповідальність морського перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 69*

*1.3.2. Застосування та дія уніфікованих норм про відповідальність*

*перевізника (колізійні питання) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 86*

*Висновки до Розділу 1 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 98*

*Розділ 2. Спеціальні норми, що регулюють відповідальність*

*перевізника за договором міжнародного морського перевезення*

*вантажу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 102*

*2.1. Обмеження обсягу відповідальності перевізника за договором*

*міжнародного морського перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 102*

*2.2. Звільнення перевізника від відповідальності за договором*

*міжнародного морського перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 123*

*2.2.1. Презумпція вини перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 123*

*2.2.2. Підстави для виключення відповідальності перевізника. . . . . . . . 132*

*Висновки до Розділу 2 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 159*

*3*

*Розділ 3. Міжнародно-правове та національно-правове регулювання*

*відповідальності перевізника за договором міжнародного морського*

*перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 162*

*3.1. Ґенеза міжнародних режимів відповідальності перевізника в*

*контексті взаємодії національно-правового та міжнародно-правового*

*регулювання інституту відповідальності морського перевізника . . . . . . . . . 162*

*3.2. Уніфікація норм, що регулюють відповідальність перевізника за*

*договором міжнародного морського перевезення вантажу . . . . . . . . . . . . . . 177*

*3.2.1. Юридико-технічні та політико-правові проблеми уніфікації*

*норм про відповідальність перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 177*

*3.2.2. Участь міжнародних організацій у процесі уніфікації норм про*

*відповідальність перевізника . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 193*

*Висновки до Розділу 3 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 203*

*ВИСНОВКИ . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 207*

*СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 217*

*4*

*ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ*

*Нормативно-правові акти*

*Брюссельська конвенція 1924 року або Гаазькі правила – Міжнародна*

*конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р.;*

*Гаазько-Вісбійські правила – Брюссельська конвенція 1924 р. змінена*

*Правилами Вісбі;*

*Гамбурзькі правила – Конвенція Організації Об’єднаних Націй про морське*

*перевезення вантажів від 31 березня 1978 р.;*

*ГК – Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.;*

*Закон Англії 1924 р. – англійський Закон про перевезення вантажів морем*

*1924 р. (англ. – Carriage of Goods by Sea Act 1924);*

*Закон США 1936 р. – Закон США «Про перевезення вантажів морем» 1936 р.*

*(англ. – Carriage of Goods by Sea Act 1936);*

*КТМ – Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р.;*

*КТМ РФ – Кодекс торговельного мореплавства Російської Федерації від*

*30 квітня 1999 р.;*

*КТМ СРСР 1929 р. – Кодекс торговельного мореплавства Союзу РСР від*

*14 червня 1929 р.;*

*КТМ СРСР 1968 р. – Кодекс торговельного мореплавства Союзу РСР від*

*17 вересня 1968 р.;*

*Правила Вісбі – Брюссельський протокол 1968 р. про зміну Брюссельської*

*конвенції 1924 р. про уніфікацію деяких правил про коносамент;*

*Проект Закону США – Проект Закону США «Про перевезення вантажів*

*морем» від 24 вересня 1999 р. (англ. – U.S. Senate Carriage of Goods by Sea Act*

*’99 [Staff Working Draft]);*

*Проект ММК – Проект документу ММК з транспортного права;*

*Протокол СДР – Протокол про зміну Гаазько-Вісбійських правил від 21 грудня*

*1979 р.;*

*Регламент Рим І – Регламент (ЄС) № 593/2008 Європейського парламенту і*

*Ради про право, що застосовується до договірних зобов’язань («Рим І»);*

*5*

*Римська конвенція – Римська конвенція про право, що застосовується до*

*договірних зобов’язань;*

*Роттердамські правила – Конвенція Організації Об’єднаних Націй про*

*договори повністю або частково морського перевезення вантажів від 11 грудня*

*2008 р.;*

*Хартер Акт – Закон Сполучених Штатів Америки від 13 лютого 1893 р. «Про*

*судноплавство, коносаменти та деякі права і обов’язки пов’язані із перевезенням*

*вантажів»;*

*ЦК – Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.*

*Міжнародні організації*

*Брюссельська конференція – Брюссельська дипломатична конференція;*

*Комітет – Комітет з морських перевезень;*

*ММК – Міжнародний морський комітет;*

*Рада з торгівлі – Рада з торгівлі та розвитку ЮНКТАД;*

*Робоча група ЮНКТАД – Робоча група ЮНКТАД з міжнародного*

*законодавства в галузі морських перевезень;*

*Робоча група ЮНСІТРАЛ – Робоча група ЮНСІТРАЛ з міжнародного*

*законодавства у галузі морських перевезень;*

*ЮНКТАД – Конференція ООН з торгівлі та розвитку;*

*ЮНСІТРАЛ – Комісія ООН з права міжнародної торгівлі*

*6*

*ВСТУП*

*Актуальність теми дослідження. Правовідносини відповідальності*

*перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу є*

*однією з основних складових сучасного торговельного мореплаваства.*

*Відповідальність морського перевізника є засобом забезпечення виконання*

*перевізником зобов’язань із перевезення вантажу морем перед власником*

*вантажу. Протягом ХХ-ХХІ ст. правове регулювання відповідальності*

*морського перевізника зазнало значної уніфікації, що цілком відповідає*

*тенденції до уніфікації міжнародно-правового та національно-правового*

*регулювання найбільш важливих галузей права, зокрема міжнародного*

*приватного права.*

*Уніфікація правового регулювання відповідальності морського перевізника*

*бере початок із прийняття під егідою Міжнародного морського комітету (далі за*

*текстом – ММК) Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про*

*коносамент від 25 серпня 1924 р. (далі за текстом – Брюссельська конвенція*

*1924 року або Гаазькі правила). Тривалий час вони були єдиним міжнародноправовим документом, що регулював відносини відповідальності перевізника.*

*Подальший розвиток торговельного мореплавства зумовив прийняття*

*Брюссельського протоколу 1968 р. про зміну Брюссельської конвенції 1924 року*

*(далі за текстом – Правила Вісбі) (Брюссельська конвенція 1924 року змінена*

*Правилами Вісбі далі за текстом – Гаазько-Вісбійські правила), Конвенції*

*Організації Об’єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня*

*1978 р. (далі за текстом – Гамбурзькі правила), Протоколу про зміну ГаазькоВісбійських правил від 21 грудня 1979 р. (далі за текстом – Протокол СДР) та*

*Конвенції про договори повністю або частково морського перевезення вантажів*

*від 11 грудня 2008 р. (далі за текстом – Роттердамські правила), які сьогодні є*

*найпрогресивнішим документом з уніфікації правил відповідальності морського*

*перевізника за вантаж.*

*Надважлива роль торговельного мореплавства у сучасній світовій торгівлі*

*7*

*та активний розвиток договірних форм регулювання у цій сфері, посилюють*

*значення гарантій забезпечення сталості морських перевезень вантажів, серед*

*яких центральне місце належить відповідальності морського перевізника, чим*

*пояснюється актуальність теми дисертаційного дослідження.*

*У світлі сучасних тенденцій законодавство України в галузі торговельного*

*мореплавства потребує реформування та уніфікації із міжнародно-правовими*

*актами та узгодження із положеннями законодавств основних учасників*

*морських вантажних перевезень, зокрема держав-членів Європейського Союзу*

*та Сполучених Штатів Америки. Зазначені аргументи зумовили вибір автором*

*для дослідження правовідносин відповідальності морського перевізника.*

*Відповідальність морського перевізника є одним з центральних інститутів*

*(тобто системою відносно відокремлених та взаємопов’язаних між собою*

*правових норм, що регулюють відносини цивільно-правової відповідальності*

*морського перевізника перед власником вантажу за договором міжнародного*

*морського перевезення вантажу) міжнародного приватного морського права.*

*Регулювання відповідальності морського перевізника має вирішувати наступні*

*завдання: забезпечувати достатній рівень правового захисту власників вантажів*

*та стимулювати перевізників дотримуватися умов договору перевезення не*

*створюючи додаткових фінансових перешкод, які можуть зашкодити*

*торговельному мореплавству. Положення про відповідальність морського*

*перевізника є основою договору морського перевезення. Значення*

*відповідальності у правовому регулюванні визначається тим, що*

*відповідальність є ключовим фактором забезпечення виконання перевізником*

*взятих на себе зобов’язань за договором морського перевезення вантажу.*

*Регулювання відповідальності морського перевізника у вітчизняному*

*законодавстві здійснюється Кодексом торговельного мореплавства України від*

*23 травня 1995 р. (далі за текстом – КТМ). КТМ значною мірою базується на*

*Кодексі торговельного мореплавства Союзу РСР від 17 вересня 1968 р. (далі за*

*текстом – КТМ СРСР 1968 р.), який є морально застарілим, крім того Україна на*

*сьогоднішній день не доєдналася до жодного з міжнародних режимів*

*8*

*регулювання відповідальності перевізника. Це зумовлює потребу реформування*

*правового регулювання відповідальності морського перевізника у вітчизняному*

*законодавстві та свідчить про потребу подальших теоретичних досліджень цієї*

*галузі в Україні, що також робить дане дослідження актуальним.*

*Своєчасність дослідження зумовлена прагненнями України активніше*

*інтегруватися у світовий економічний простір, що призводить до інтенсифікації*

*морської торгівлі та потреби включення України до світових торговельних*

*потоків, адже, будучи морської державою, Україна, за роки незалежності,*

*нажаль, не докладала потрібних зусиль, спрямованих на розвиток вітчизняного*

*торговельного флоту.*

*Відповідно, дослідження правового регулювання відповідальності*

*морського перевізника за договором міжнародного морського перевезення*

*вантажу являє собою підґрунтя для реформування законодавства України у*

*галузі морських перевезень вантажів, що стане основою розвитку вітчизняного*

*торговельного мореплавства та подальшої інтеграції України у світову торгівлю.*

*Спроби дослідити відповідальність морського перевізника мали місце ще у*

*радянській юридичній літературі. Зокрема, В.М. Гаврилов, Г.Г. Іванов,*

*О.Л. Маковський, О.Г. Калпін у своїх працях вивчали правове регулювання*

*цього інституту. Серед публікацій – дисертація Ю.Б. Драгунової з питань*

*відповідальності морського перевізника за незбереження вантажу, дослідження*

*В.М. Гавриловим правового регулювання обмеження відповідальності*

*перевізника. Ключовим дослідженням відповідальності морського перевізника*

*радянських часів є підручник з міжнародного приватного морського права*

*О.Л. Маковського та Г.Г. Іванова.*

*Теоретичну основу дисертаційного дослідження також становлять праці*

*зарубіжних вчених, присвячені окремим питанням правовідносин*

*відповідальності морського перевізника, зокрема: Г. Беннета, Ч. Блека,*

*Р. Геллавелла, К. Гіаші, А. Г’юза, С. Дора, Б. Едера, Р. Кларка, Н. Лопеза,*

*П. Саймона, Е. Сельвіга, М. Стерлі, В. Тетлі, Г. Хірна та інших.*

*Дослідження відповідальності морського перевізника ще не стало об’єктом*

*9*

*детального вивчення українських науковців. Загальні аспекти відповідальності*

*морського перевізника були дотично досліджені вітчизняними вченими,*

*зокрема, представником київської школи міжнародного приватного права –*

*О.Ю. Серьогіним, представниками одеської школи морського права –*

*С.О. Кузнєцовим та Л.І. Пашковською, представником львівської юридичної*

*школи – О.В. Столярським та представником харківської школи права –*

*О.П. Радчуком. У той же час в Україні досі не існує ґрунтовного наукового*

*дослідження, присвяченого відповідальності морського перевізника за*

*договором міжнародного морського перевезення вантажу.*

*Все вищезазначене зумовило актуальність теми дисертаційного*

*дослідження.*

*Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами.*

*Дисертаційне дослідження виконано в рамках планової наукової теми Інституту*

*міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса*

*Шевченка «Україна у міжнародних інтеграційних процесах» № 11БФ048-01, яка,*

*в свою чергу, є складовою частиною Комплексної наукової програми Київського*

*національного університету імені Тараса Шевченка «Модернізація суспільного*

*розвитку України в умовах світових процесів глобалізації».*

*Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає у*

*дослідженні правовідносин відповідальності морського перевізника за вантаж та*

*їхнього правового регулювання як на міжнародному, так і на національному*

*рівнях, враховуючи характер досліджуваних норм, тлумачення та практику*

*їхнього застосування, задля поглиблення та збагачення науково-теоретичного та*

*практичного наробку в цій галузі міжнародного приватного права.*

*Досягнення поставленої мети здійснювалось шляхом постановки та*

*вирішення наступних основних завдань:*

*- аналіз поняття «морського перевізника» та особливостей його правового*

*статусу;*

*- визначення та дослідження найбільш актуальних проблем правового*

*регулювання відповідальності морського перевізника за договором*

*10*

*міжнародного морського перевезення вантажу;*

*- вивчення характерних особливостей відповідальності перевізника за*

*договором міжнародного морського перевезення вантажу;*

*- дослідження складу та формулювання визначення правопорушення, що є*

*підставою для притягнення морського перевізника до відповідальності;*

*-з’ясування сфери застосування норм про відповідальність морського*

*перевізника, що містяться у міжнародних договорах;*

*- вивчення природи та суті норм про обмеження відповідальності*

*перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу,*

*з’ясування особливостей регулювання окремих підстав, що обмежують або*

*звільняють перевізника від відповідальності;*

*- аналіз ґенези міжнародно-правових режимів регулювання відповідальності*

*перевізника;*

*- дослідження механізмів взаємодії та взаємного впливу міжнародних*

*договорів про уніфікацію та національно-правового регулювання*

*відповідальності морського перевізника за договором міжнародного морського*

*перевезення вантажу;*

*- виокремлення основних юридико-технічних та політико-правових*

*політичних проблем, що виникають під час уніфікації правового регулювання*

*відповідальності морського перевізника, та спроба надання рекомендацій з*

*їхнього практичного вирішення;*

*-з’ясування ролі міжнародних організацій в процесі уніфікації правого*

*регулювання відповідальності морського перевізника за договором*

*міжнародного морського перевезення вантажу;*

*- визначення основних напрямків удосконалення та реформування*

*положень законодавства України, що регулюють відповідальність морського*

*перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу.*

*Об’єктом дослідження є суспільні відносини відповідальності перевізника,*

*що виникають з міжнародних морських перевезень вантажу, а також підходи та*

*тенденції регулювання такої відповідальності на міжнародно-правовому та*

*11*

*національному рівнях.*

*Предметом дослідження є відповідальність морського перевізника за*

*договором міжнародного морського перевезення вантажу, правова природа,*

*особливості, умови настання та звільнення перевізника від відповідальності,*

*механізми її закріплення, а також уніфіковані правила міжнародного права про*

*відповідальність морського перевізника, норми актів законодавства України та*

*іноземних держав, що регулюють дані питання, та практика їх застосування, а*

*також підходи та положення вітчизняної та зарубіжної доктрини.*

*Методи дослідження. Наукова обґрунтованість сформульованих висновків*

*визначається широкою сукупністю методів наукового пізнання. Методологічне*

*підґрунтя дисертації склали філософські та загальнонаукові методи пізнання, а*

*також спеціальні методи правової науки. Під час роботи над дисертаційним*

*дослідженням автор в комплексі використовував широкий спектр різноманітних*

*методів дослідження: діалектико-матеріалістичної філософії, комплексного та*

*системного аналізу як загальних методів наукового пізнання явищ об’єктивного*

*світу. Основним методом дослідження є формально-юридичний, що дозволило*

*з’ясувати відповідні норми, проаналізувати їхній юридичний зміст та встановити*

*взаємозв’язки для досягнення комплексного бачення предмету дослідження.*

*Застосування методу порівняльного правознавства дозволило розкрити*

*юридичну природу міжнародних уніфікаційних нормативно-правових актів, що*

*регулюють інститут відповідальності морського перевізника. Крім цього автор*

*активно використовував метод історично-ретроспективного аналізу, що*

*дозволило з’ясувати закономірності історичного розвитку предмету дослідження*

*та дати оцінку його подальших перспектив. Використано також логічний,*

*нормативний та інші спеціальні методи наукового пізнання.*

*Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що вперше у*

*вітчизняній науці міжнародного приватного права проведено комплексне*

*наукове дослідження відповідальності перевізника за договором міжнародного*

*морського перевезення вантажу, висвітлено основні проблеми її правового*

*регулювання, запропоновано підходи та надано рекомендації щодо*

*12*

*удосконалення законодавства України у галузі торговельного мореплавства.*

*Основні результати, що становлять наукову новизну та виносяться на захист, є*

*наступними:*

*Вперше:*

*1. Узагальнено підходи до визначення терміну «морський перевізник»*

*у вітчизняному праві на підставі аналізу правових норм законодавств іноземних*

*держав та міжнародно-правових документів.*

*2. Сформульовано авторську дефініцію «морський перевізник» та*

*визначено її юридичний зміст. Морським перевізником є особа, яка, відповідно*

*до умов коносаменту, несе зобов’язання щодо перевезення дорученого їй*

*відправником вантажу із порту відправлення в порт призначення і видачі такого*

*вантажу особі, уповноваженій на одержання вантажу (одержувачеві).*

*3. У вітчизняній юридичній науці наведено перелік основних*

*особливостей та встановлено характер відповідальності морського перевізника*

*за договором міжнародного морського перевезення вантажу.*

*4. За результатами аналізу положень про обмеження обсягу*

*відповідальності морського перевізника, що містяться у Гаазько-Вісбійських,*

*Гамбурзьких та Роттердамських правилах, а також у КТМ, виокремлено основні*

*засоби обмеження відповідальності перевізника за договором міжнародного*

*морського перевезення вантажу.*

*5. За результатами дослідження природи «навігаційної помилки»*

*обґрунтовано позицію недоцільності збереження даної підстави виключення*

*відповідальності морського перевізника в сучасному правовому регулюванні*

*цього інституту.*

*6. Виявлено та обґрунтовано тенденції взаємодії міжнародно-правового*

*та національно-правового регулювання відповідальності морського перевізника.*

*7. Запропоновано механізм вирішення проблеми забезпечення*

*одноманітного тлумачення та застосування державами уніфікованих норм про*

*відповідальність морського перевізника, зокрема шляхом узагальнення*

*правозастосовної практики в рамках Комісії ООН з права міжнародної торгівлі*

*13*

*(далі за текстом – ЮНСІТРАЛ) та забезпечення дотримання судами державучасниць міжнародних договорів, що регулюють відповідальність морського*

*перевізника, даних рекомендацій під час розгляду відповідних справ.*

*Удосконалено:*

*8. Стан наукового обґрунтування та тлумачення характеру*

*відповідальності морського перевізника за договором міжнародного морського*

*перевезення вантажу. Аналіз загальних умов настання відповідальності*

*морського перевізника, що містяться як у національному праві різних держав,*

*так і у міжнародних договорах, дозволяє систематизувати умови, характер, а*

*також обсяг відповідальності перевізника, з’ясувати підстави для звільнення*

*перевізника від відповідальності (або її обмеження).*

*9. Обґрунтування критеріїв обмеження та виключення відповідальності*

*морського перевізника, що містяться у законодавстві України, в результаті чого*

*запропоновано рекомендації щодо їхнього вдосконалення.*

*10. Методологію вивчення причин виникнення та ґенези міжнародноправових режимів відповідальності морського перевізника, а також причин*

*появи т. зв. «синтетичних режимів» відповідальності морського перевізника у*

*праві окремих держав, зокрема у законодавстві України.*

*11. Підходи до вирішення юридико-технічних та політико-правових*

*проблем вступу міжнародних договорів про уніфікацію правового регулювання*

*відповідальності перевізника (Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та*

*Роттердамських правил) у силу та їхнього впливу на уніфікацію регулювання*

*відповідальності морського перевізника у національних законодавствах різних*

*держав.*

*Дістали подальшого розвитку:*

*12. Обґрунтування складу правопорушення, що тягне за собою*

*відповідальність морського перевізника, та аналіз його складових:*

*а) протиправного характеру поведінки перевізника; б) шкоди або збитків*

*власника вантажу; в) причинно-наслідкового зв’язку між невиконанням*

*(неналежним виконанням) перевізником зобов’язань та збитками власника*

*14*

*вантажу; та г) вини перевізника.*

*13. Класифікація підстав, які виключають відповідальність перевізника*

*за договором міжнародного морського перевезення вантажу. Зокрема*

*запропоновано виокремити наступні шість груп підстав виключення*

*відповідальності морського перевізника: а) форс-мажорні обставини;*

*б) обставини, що являють собою «крайню необхідність»; в) обставини, що*

*свідчать про вину відправника вантажу; г) обставини, що звільняють*

*перевізника від відповідальності через недоліки або властивості самого вантажу;*

*ґ) інші обставини, що звільнять перевізника від відповідальності; та*

*д) обставини, що є виключенням з принципу винної відповідальності*

*перевізника.*

*14. Обґрунтування ролі міжнародних центрів з уніфікації норм*

*міжнародного приватного морського права, зокрема ММК, Брюссельської*

*конференції, ЮНКТАД, ЮНСІТРАЛ, у процесі уніфікації норм про*

*відповідальність морського перевізника.*

*15. Пропозиції щодо подальшої уніфікації законодавства України в*

*галузі торговельного мореплавства із положеннями міжнародних договорів про*

*уніфікацію правил про відповідальність морського перевізника та*

*законодавствами іноземних держав з урахуванням останніх тенденції в цій*

*галузі правового регулювання.*

*Теоретичне та практичне значення одержаних результатів полягає у*

*тому, що сформульовані теоретичні положення сприятимуть подальшому*

*розвиткові науки міжнародного приватного права. Висновки дисертаційного*

*дослідження можуть бути використані у подальших дослідженнях галузі*

*торговельного мореплавства, зокрема питань відповідальності морського*

*перевізника. Положення дисертації можуть бути використані у навчальному*

*процесі під час розробки навчальних посібників, підручників та методичних*

*матеріалів, а також під час викладання нормативної дисципліни «Міжнародне*

*приватне право» та спецкурсу «Міжнародне приватне морське право».*

*Результати дослідження можуть стати у нагоді при визначенні правової позиції*

*15*

*України щодо удосконалення та гармонізації законодавства у зазначеній галузі,*

*зокрема щодо приєднання до міжнародно-правових документів, що регулюють*

*питання відповідальності морського перевізника, а також під час розробки нової*

*редакції або поправок до КТМ.*

*Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною науковою*

*роботою з урахуванням основних та фундаментальних досягнень науки*

*міжнародного приватного права. Сформульовані у роботі висновки та*

*положення, що становлять наукову новизну, отримані та обґрунтовані автором*

*самостійно. Використані в дисертації ідеї, положення чи гіпотези інших авторів*

*мають відповідні посилання і використані лише для підкріплення ідей автора.*

*Апробація результатів дисертації. Дисертація обговорювалась на*

*засіданні кафедри міжнародного приватного права Інституту міжнародних*

*відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.*

*Основні положення дисертаційного дослідження оприлюднені на Міжнародній*

*науково-практичній конференції «Правове регулювання суспільних відносин:*

*актуальні проблеми та вимоги сьогодення» (м. Запоріжжя, 26-27 липня*

*2013 року) (тези опубліковано), Міжнародній науково-практичній конференції*

*«Актуальні питання взаємодії інститутів громадянського суспільства та органів*

*публічного адміністрування у напрямку розвитку правової системи України»*

*(м. Київ, 10-11 серпня 2013 року) (тези опубліковано), Міжнародній науковопрактичній конференції «Юридична наука в ХХІ столітті: перспективні та*

*пріоритетні напрями досліджень» (м. Запоріжжя, 30-31 травня 2014 року) (тези*

*опубліковано), Міжнародній науково-практичній конференції «Становлення*

*громадянського суспільства в Україні: нормативно-правове підґрунтя»*

*(м. Дніпропетровськ, 6-7 червня 2014 року) (тези опубліковано), Міжнародній*

*науково-практичній конференції «Правова держава: напрямки та тенденції її*

*розбудови в Україні» (м. Одеса, 13-14 червня 2014 року) (тези опубліковано),*

*Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми розвитку*

*державності та напрями їх вирішення через призму правотворчої діяльності»*

*(м. Харків, 20-21 червня 2014 року) (тези опубліковано), Міжнародній науково-*

*16*

*практичній конференції «Особливості нормотворчих процесів в умовах адаптації*

*законодавства України до вимог Європейського Союзу» (м. Херсон, 5-6 червня*

*2015 року) (тези опубліковано), Міжнародній науково-практичній конференції*

*«Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 12-13 червня 2015 року)*

*(тези опубліковано).*

*Публікації. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження*

*знайшли своє відображення у 4 наукових статтях у фахових виданнях, перелік*

*яких затверджено МОН України, 1 статті в іноземному фаховому виданні,*

*1 статті в іншому виданні, а також у 8 матеріалах міжнародних науковопрактичних конференцій та семінарів.*

*Структура дисертації зумовлена предметом, метою, завданнями та*

*логікою наукового дослідження та складається з переліку умовних позначень,*

*вступу, 3 розділів, що об’єднують 7 підрозділів та 8 пунктів, висновків, списку*

*використаних джерел, який нараховує 249 найменувань. Загальний обсяг*

*дисертації складає 241 сторінку, з яких бібліографія викладена на 25 сторінках.*

ВИСНОВКИ

Однимзосновнихзавданьсучасноївітчизняноїюридичноїнаукиє

теоретичнеобґрунтуваннятарозробкапрактичнихрекомендаційіз

удосконаленняправовогорегулюваннясуспільнихвідносинякіпостійно

змінюютьсяПравоверегулюванняміжнароднихморськихперевезеньвантажів

якоднієїзісфержиттєдіяльностілюдинитакожнеєвиключенняміззагального

правилащозумовленозокреманауковотехнологічнимпрогресом

контейнернареволюціяпояваелектроннийтранспортнихдокументіві

міжнароднимхарактеромвідносинзморськогоперевезеннявантажівСьогодні

правоверегулюванняміжнароднихморськихперевезеньнажальнедосягло

бажаногорівняуніфікаціїаджеусвітііснуєтриміжнародніправовірежимищо

регулюютьсферуморськихперевезеньвантажів–ГаазькіГаазькоВісбійські

ГамбурзькітаРоттердамськіправилаПрицьомупорядізпоєднаннямположень

діючихміжнароднихконвенційдеякідержавизметоюадаптаціїнаціональноправовогорегулюваннядосучаснихвимогформулюютьвласнінормищо

призводитьдопоявитзвсинтетичнихрежимівправовогорегулювання

морськихперевезень

Однимзосновнихпитаньякміжнароднихтакінаціональнихнормативноправовихактівусферіміжнароднихморськихперевезеньвантажівєпитання

відповідальностіморськогоперевізникаЗначущістьцьогопитаннязумовлена

двомаосновнимичинникамиПопершеінститутцивільноправової

відповідальностітрадиційноєоб’єктомдослідженнятеоретиківтапрактиків

цивільноготаміжнародногоприватногоправаФормулюваннятаобґрунтування

визначенняцивільноправовоївідповідальностірозкриттяїїхарактеру

з’ясуванняумовїїнастаннядозволяютьвсебічнозрозумітисутьцивільноправовогодоговоруПодругеінститутвідповідальностіморськогоперевізника

єоднимзключовихскладовихгалузіприватногоморськогоправаійого

регламентаціясправляєнеабиякийвпливнарозвитокторговельного

мореплавстваОбмеженнявідповідальностіперевізникаєуніверсальним



принципомміжнародногоприватногоморськогоправаПринципобмеження

відповідальностіморськогоперевізникаєоднієюзгарантійінвестуванняу

розвитокморськогосудноплавстваОбмеженнявідповідальностіморського

перевізниказумовиломожливістьстрахуванняморськихризиківяківумовах

сьогоденнясталиноситирозумнийтаобмеженийхарактердляперевізниківщо

таксамосприяєрозвитковіторговельногомореплавстваСамепитання

відповідальностіперевізниказавантажзалишалосянаріжнимкаменемпідчас

досягненнякомпромісувходіроботинадГаазькимиГаазькоВісбійськими

ГамбурзькимитаРоттердамськимиправиламиУзв’язкуізциммивважаємо

щодослідженняінститутувідповідальностіморськогоперевізникаякосновної

складовоїдоговоруміжнародногоморськогоперевезеннявантажуєактуальним

цілкомобґрунтованимтазакономірним

Міжнароднийхарактервідносинзморськогоперевезеннявантажів

зумовлюєприділеннюудисертаційномудослідженніувагидоуніфікаціїі

зокремавзаємодіїіспіввідношенняміжнародноправовоготанаціональноправовогорегулюванняінститутувідповідальностіморськогоперевізника

Дослідженняісторичногорозвиткуузагальненнязміступоняття

морськогоперевізникатайогостатусуякосновногосуб’єктаморських

перевезеньінститутвідповідальностіякогостановитьтемуданого

дисертаційногодослідженнядозволилодійтинаступнихвисновків

Унаціональнихзаконодавствахосновнихморськихдержавсвітуспроби

дативизначенняморськогоперевізникавпершебулизробленіщезачасів

СередньовіччяСьогоднівизначенняморськогоперевізникаміститьсяувсіх

міжнароднихнормативноправовихактахщорегулюютьморськіперевезення

вантажіватакожунаціональнихзаконодавствахбагатьохдержавсвіту

СучаснезаконодавствоУкраїниугалузіторговельногомореплавства

КТМнеміститьвизначенняморськогоперевізникатомуавтором

запропонованодоповнитиКТМвизначеннямморськогоперевізниканаступного

зміступеревізникомєособаякавідповіднодоумовконосаментунесе

зобов’язаннящодоперевезеннядорученогоїйвідправникомвантажуізпорту



відправленнявпортпризначенняівидачітакоговантажуособіуповноваженій

наодержаннявантажуодержувачеві

Правовийстатусморськогоперевізникаякодногозосновнихучасників

відносинізперевезеннявантажівморемвизначаєтьсянелишеформою

перевезеннявантажівнаосновіконосаментуабочартеруалей

співвідношеннямнормативноправовихактівнаціональногозаконодавствата

уніфікованихнормвідповіднихміжнароднихдоговорів

Основнийакцентудисертаційнійроботізробленийнатеоретичних

аспектахвідповідальностіморськогоперевізникадослідженняякихдозволило

дійтинаступнихвисновків

Відповідальністьперевізниказадоговоромміжнародногоморського

перевезеннявантажуявляєсобоюправовідносинищовиникаютьізпорушення

договорутавиражаютьсяуформінегативнихмайновихнаслідківдля

перевізникаВідповідальністьморськогоперевізникапоєднуєусобіякзагальні

рисицивільноправовоївідповідальностіасаме–майновийхарактерта

компенсаційнуприродувідшкодуваннянакористьпотерпілоїсторониатакож

притягненнядонеївиключнозаініціативоюпотерпілоїсторонитакі

особливостівластивісамецьомувидувідповідальності–компенсаціяшкоди

лишеуформівідшкодуваннязбитківобмеженнягрошовоїмежі

відповідальностітавстановленняперелікуособливихпідставвиключених

ризиківщозвільняютьперевізникавідвідповідальності

Дослідженняумовнастаннявідповідальностіморськогоперевізниказа

вантажпродемонструвалощоумовоюнастаннявідповідальностієвчинення

перевізникомправопорушенняізнаявністюнаступнихскладових

аневиконанняабоненалежневиконанняперевізникомдоговірнихзобов’язань

порушенняумовдоговоруміжнародногоморськогоперевезеннявантажу

бзбитківвласникавантажущомаютьформунезбереженнявантажуабоякі

виникливнаслідокпростроченняйогодоставкивпричиннонаслідкового

зв’язкуміжпорушеннямперевізникомдоговірногозобов’язаннятазбитками

власникавантажугвиниперевізникауневиконанніабоненалежному



виконаннідоговірногозобов’язанняВходідослідженняскладу

правопорушеннящоспричиняєнастаннявідповідальностіморського

перевізниказапропонованенаступневизначеннятакогоправопорушення

винненевиконанняабоненалежневиконанняперевізникомзобов’язаньза

договоромпорушенняумовдоговоруміжнародногоморськогоперевезення

вантажуякеспричинилозбиткивласникавантажущовиражаютьсяу

незбереженнівантажуабояківиникливнаслідокпростроченняйогодоставки

Характерноюрисоюданоговизначенняєтещовоновідображаєвсічотири

елементискладуправопорушення

Проведенийаналіздозволяєстверджуватищовідповідальність

морськогоперевізниказавантажбазуєтьсянапринципівиниТакамодель

відповідальностівідображаєкомпромісміжвласникамивантажудляяких

вигідноюєоб’єктивнавідповідальністьперевізникатаперевізникамиякі

прагнутьзвільнитисявідвідповідальностінавітьзанаявностіїхньоївини

Основоювисновкупропринципвинищолежитьвосновівідповідальності

перевізниказаГаазькимиГаазькоВісбійськимиправиламиєнизкааргументів

іпідчасформулюваннязобов’язаньперевізниказастосованокритерій

розумногопіклуванняаленевстановленеабсолютнезобов’язанняперевізника

ііаналізпідставзвільненняперевізникавідвідповідальностічстГаазьких

ГаазькоВісбійськихправилдемонструєщокожназобставинза

виключеннямнавігаційноїпомилкитапевноюміроюпожежідаєпідставудля

висновкупровідсутністьвиниперевізникаприцьомуостаннійпунктчст

ГаазькихГаазькоВісбійськихправилпрямовказуєщоперелікзазначених

підставнеєвичерпнимііінаявністьодногозвиключенихризиківсамапособі

незвільняєперевізникавідвідповідальності–власниквантажуусвоючергу

маєправодовестиневиконанняперевізникомсвоїхзобов’язаньітакимчином

притягтийогодовідповідальності

ВинатакожєосновоюдлявідповідальностіперевізниказаГамбурзькими

правиламиВстановленнязобов’язанняперевізникавжитирозумнихзаходівє

прийомомюридичноїтехнікищовикористовуєтьсяпідчасформулювання



правилпровідповідальністьякіґрунтуютьсянапринципівиниСамтермін

винауГамбурзькихправилахневживаєтьсяМивважаємоцепов’язаниміз

наміромрозробниківуникнутипроблемиконфліктукваліфікацій

Роттердамськіправилатакожбазуютьсянапринципівиниморського

перевізникааджечстправилміститьпрямувказівкунавинуперевізника

якнаосновнупідставудляйоговідповідальності

Дослідженняспеціальнихнормщорегулюютьвідповідальністьморського

перевізникадозволилодійтинаступнихвисновків

Правоверегулюваннявідповідальностіморськогоперевізниказавантаж

базуєтьсянапринципіобмеженняобсягувідповідальностівтойчасякдля

цивільноправовоївідповідальностітакийпринципєвиключенняміззагального

принципуповнотивідшкодуванняУміжнародномуприватномуморському

правіпринципобмеженнявідповідальностіморськогоперевізникаєоднимз

універсальнихпринципівякийлежитьвосновіправовогорегулювання

Дуалістичнасистемавизначеннямежівідповідальностіморськогоперевізниказа

вантажзапровадженаПравиламиВісбітагрошоваодиницяїїобчислення

встановленаПротоколомСДРякатакожвикористовуєтьсяуРоттердамських

правилахсьогодніцілкомвідповідаєпотребамторговельногообігу

Проаналізувавшисучаснийстанторговельногомореплавстватазважаючина

існуючийбалансінтересіввласниківвантажівтаперевізниківмивважаємощо

збереженняінститутуобмеженняобсягувідповідальностіперевізникацілком

відповідаєвимогамсьогодення

Нормативнерегулюваннязвільненняперевізникавідвідповідальностів

існуючихдоговорахреалізуєтьсязадопомогоюдвохметодівпершийполягаєу

закріпленніперелікувиключенихризиківтазастосовуєтьсяуГаазькоВісбійськихтаРоттердамськихправилахдругий–узакріпленнізагального

принципувинноївідповідальностіперевізникатапередбаченийуГамбурзьких

правилах

Удисертаційномудослідженнізапропонованокласифікаціюпідстав

звільненняперевізникавідвідповідальностінашістьгрупякіоб’єднуютьтакі



підставизахарактернимиродовимиознакамиафорсмажорніобставини

бобставинищовідповідаютьпоняттюкрайньоїнеобхідностівобставини

якісвідчатьпровинувідправникавантажугобставинищозвільняють

перевізникавідвідповідальностівнаслідоквластивостейсамоговантажуґінші

обставинищозвільняютьперевізникавідвідповідальностізокремапожежа

морськінебезпекиприхованінедолікисуднапомилкаусудноводінніабо

керуваннісудномтощотадобставинищоєвиключеннямзпринципувинної

відповідальностіперевізникавтчдіїнедбалістьабоупущеннякапітана

членівекіпажулоцманатапрацівниківперевізникапідчассудноводінняабо

керуваннясудном

Зробленівходідисертаційногодослідженнявисновкидозволяють

сформулюватинизкузаходівспрямованихнаудосконаленняправового

регулюванняінститутувідповідальностіморськогоперевізникаякна

міжнародномутакінанаціональномурівнях

Актуальнийсучаснийрежимвідповідальностіморськогоперевізника

повиненпоширюватисянаякомогаширшеколотранспортнихдокументів

включноізоборотниминеоборотнимитаелектронними

РішенняЮНСІТРАЛпідчасрозробкиРоттердамськихправилпро

визначенняаналогічногодоГаазькихГаазькоВісбійськихправилконкретного

перелікузобов’язаньперевізникаєвиправданимкрокомщобазуєтьсянамайже

сторічнійпрактицізастосуванняГаазькихГаазькоВісбійськихправил

Закріпленняданихзобов’язаньутекстіРоттердамськихправилдозволяє

говоритипростандартповедінкидотриманняякоговласниквантажумаєправо

вимагативідперевізникаВідсутністьуГамбурзькихправилахподібного

конкретногоперелікузобов’язаньперевізникаускладнюєпроцесвстановлення

фактупорушеннянимсвоїхзобов’язань

Оскількидоставкатоварівувстановленідоговоромстрокиєоднієюз

обов’язковихумовнормальноготорговельногообігуадоговірперевезення

вантажуявляєсобоюмеханізмзабезпеченнятареалізаціїтакогообігуми

вважаємодоцільнимзакріпитиуРоттердамськихправилахстрокизатримкиу



випадкувідсутностіудоговоріперевезенняобумовленогосторонамитерміну

длядоставкивантажуаджевикористанеуРоттердамськихправилахвизначення

поняттязатримкидоставкивантажулишеувипадкуколитерміндоставки

передбаченийсторонаминеповністювідповідаєвимогамсучасного

торговельногомореплавстваНанашпоглядпідчасрозробкиРоттердамських

правилбулобдоречнішезапозичитивизначеннязатримкиудоставцівантажу

вжитеуГамбурзькихправилахаджевумовахрозвиткусучасного

торговельногомореплавствапотрібногарантуватидоставкувантажуурозумний

термінувипадкуколистрокдоставкивантажуневизначенийзазгодоюсторін

Нанашудумкупоєднаннявідповідальностіперевізниказаповнуабо

частковувтратувантажуєневдалимрішеннямТрадиційнадлявітчизняного

правакласифікаціязбитківвласникавантажущопередбачаєнестачувантажув

якостіокремоговипадкувідповідальностієбільшприйнятноюніж

класифікаціязапропонованаГамбурзькимиправиламиТакадумкабазуєтьсяна

томущовстановленнянестачівідповіднодозагальнихправилпровтрату

вантажуудеякихвипадкахможепоставитиотримувачавантажууневигідне

становищеТакякщовантажвідповіднодоумовдоговорумаєперевозитись

однієюпартієюалейогочастинубуловтраченовпроцесіперевезеннятака

нестачаєочевидноюнамоментприбуттясуднаВтімякщобуквально

тлумачитиположеннячстГамбурзькихправилтовиходитьщоотримувач

вантажуможевважатичастинувантажуякоїневистачаєвтраченоюлише

якщоїїнебулозданопротягомкалендарнихднівзіспливустрокудляздачі

такоговантажуВідповідновідсутністьнестачіяксамостійноговипадку

настаннявідповідальностіперевізникаєпрогалиноюсучаснихрежимів

відповідальностіперевізниказавантаж

ДослідженняпоказалощовконтекстірозробкиЮНСІТРАЛ

Роттердамськихправилзбереженняперелікувиключенихризиківєцілком

виправданимМивважаємощоперелікпідставщозвільняютьперевізникавід

відповідальностіявляєсобоюодинзосновоположнихелементів

відповідальностіперевізниказадоговоромміжнародногоморськогоперевезення



вантажуЙогозбереженнязавиключеннямнавігаційноїпомилкиу

Роттердамськихправилахдозволяєзабезпечуватинаступництво

правозастосовноїпрактики

Однимізможливихшляхівреформуваннязазначеногопереліку

запропонованогоудисертаційномудослідженнієможливістьнаступної

генералізаціїпідставзвільненняперевізникавідвідповідальностінаоснові

наступноїкласифікаціївиключенихризиків

Форсмажорніобставинивтчстихійнілихаземлетрусицунамі

ураганипожежіприродногопоходженнявоєннідіїтанароднізаворушеннядії

антисуспільнихелементівтероризмпіратствотощодіїтарозпорядження

компетентнихвластейзатриманняарешткарантиннізаходитощострайки

Крайнянеобхідністьвтчрятуваннянаморілюдейчимайнарозумна

девіаціязнищеннянебезпечноговантажу

Винавідправникаабоотримувачавантажувтчхибнівказівки

відправниканедостатністьпакуваннянеповнотаабонедолікимаркування

обробказавантаженнятавивантаженнявантажувідправникомабоотримувачем

безучастіперевізника

Властивостівантажувтчприроднезменшеннякількостіприховані

недоліки

Іншіобставинищосвідчатьпровідсутністьвиниперевізникавтч

пожежазаумовиїївиникненняневнаслідокдійабовиниперевізникаризики

небезпекитавипадковостінаморі

Обставинищоєвиключеннямзпринципувинноївідповідальності

перевізникавтчдіїнедбалістьабоупущеннякапітаначленівекіпажу

лоцманатапрацівниківперевізникапідчассудноводінняабокеруваннясудном

Врезультатідослідженнявідповідальностіморськогоперевізникау

контекстіміжнародноправовоготанаціональноправовогорегулюванняданого

інститутумидійшлинаступнихвисновків

Підчасісторичногорозвиткуправовогорегулюваннявідповідальності

морськогоперевізникавекторвзаємодіїміжнародногоправовогота



національноправовогорегулюваннянеодноразовозмінювавсяЗавідсутності

міжнародногорегулюваннявідповідальностіморськогоперевізниказавантаж

саменормиправаокремихкраїнсталиосновоюйогорегулюванняна

міжнародномурівніСтворенняуніфікованихправовихрежимівзакономірно

спричинилоїхнійвпливнанаціональноправоверегулюванняПодальший

розвитоктакоївзаємодіїбезпосередньозалежитьвідвідповідностіуніфікованих

нормпотребамгалузіЗдатністьнаміжнародномурівніадекватнореагуватина

динамічнийрозвитоктазмінупотребгалузіморськихперевезеньшляхомзаміни

застарілогорежимуправовогорегулюваннянарежимщовідповідаєсучасним

вимогамєзапорукоюзбереженнязазначеноїтенденціїНездатністьдоадаптації

міжнародноправовогорежимудоновихвимогвикликаєврізнихкраїнпотребу

займатисяправотворчістюнанаціональномурівнінаслідкомчогоєвідсутність

одноманітностітапотребарозробкиновогоміжнародногорежимунаоснові

прогресивнихнаціональнихзаконів

Входідослідженнябулоз’ясованонизкуюридикотехнічнихта

політикоправовихпроблемпов’язанихізуніфікацієюправилпро

відповідальністьморськогоперевізникаДонихналежатьнеобхідність

розширенняколадержавучасницьпроцесууніфікаціїпитаннястрокувступуу

силудоговорівпроуніфікаціюатакожбагатоваріантністьуніфікаціїтобто

одночаснадіядекількохрежимівправовогорегулюваннядосліджуваних

відносин

Дослідженнявизначаєтааналізуєневід’ємнурольміжнародних

організаційвпроцесіуніфікаціїнормативноправовогорегулювання

відповідальностіморськогоперевізниказокремаетапиуніфікаціїПочаткові

етапиуніфікаціївідрізняютьсяактивноюучастюММКЗхррключовуроль

вуніфікаціїправилвідповідальностіморськогоперевізникавзялинасебе

структуриООНЮНКТАДтаЮНСІТРАЛПрицьомупідчасдослідження

історіїствореннятаприйняттяГамбурзькихправилбулавстановленавідсутність

координаціїміжММКякийпредставлявінтересинайбільшихторговельнихта

морськихкраїніЮНКТАДяказдебільшогопредставлялаінтересикраїнщо



розвиваютьсяСамевнаслідоквідсутностіпогодженоїпозиціїГамбурзькі

правиларозробленіпідегідоюЮНКТАДтаЮНСІТРАЛтакінестали

універсальноюуніфікацієюправилморськихперевезеньвантажівУрбуло

завершенороботунадновимуніфікованимрежимомвідповідальностіморського

перевізника–РоттердамськимиправиламиІхочаРоттердамськіправиладосіне

вступилиусилувониєнайпрогресивнішоюуніфікацієюправилпро

відповідальністьморськогоперевізникаісучаснийетапуніфікації

характеризуєтьсяпоступовимприєднаннямдержавдоцьогорежиму

Дисертаційнедослідженняпропонуємеханізмвирішенняпроблем

пов’язанихізуніфікацієюправилвідповідальностіморськогоперевізника

зокремашляхомпосиленняроліякувідіграютьуцьомупроцесіміжнародні

організаціїнасампередЮНСІТРАЛЦьогоможнадосягтизавдякибільш

ефективномувикористаннюміжнароднимиорганізаціямипокладенихнаних

функційташляхомрозширеннянапрямківїхньоїдіяльностіДляцього

запропоновановжитинизкузаходів

Вдисертаційномудослідженнісформульованонапрямкиудосконалення

законодавстваУкраїнитарекомендаціїдляприведенняйогоувідповідністьіз

міжнароднимистандартамиудосліджуванійсферізокремашляхомприєднання

доРоттердамськихправил

Дисертаціятакожміститьіншітеоретичнівисновкитаприпущення

спрямованінавдосконаленняправовогорегулюваннявідповідальності

перевізниказадоговоромміжнародногоморськогоперевезеннявантажу