

УДК 342.9

С. В. Степанов*

ЗВІД ЗВИЧАЇВ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ В СИСТЕМІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ

У статті аналізуються питання зводу звичаїв морських торговельних портів, автором досліджено правову природу звичаєвого права та його вплив на структуру зводу звичаїв морських портів. Доведено, що звід звичаїв морських торговельних портів, хоча і містить децю незвичайну назву, відноситься до писаних нормативно-правових актів, та не є правовим звичаєм.

Ключові слова: морські порти, морський торговельний порт, звичаї, звід звичаїв.

Постановка проблеми. У Стародавньому Римі звичаї грали набагато значнішу роль, як і в прадавньому праві інших держав, оскільки правові системи виникали з громадських звичаїв, що існували у додержавну епоху. Завдяки дотримання зразків минулого формується уявлення про соціальну групу, наприклад, добра морська практика – це сталі стандарти поведінки в професійній групі фахівців морського транспорту. Загальновизнаний стандарт поведінки обмежує хитрощі окремих осіб отримати переваги над іншими. Таким чином, перші уявлення про нормальну поведінку з'явилися саме зі звичаїв, як нормальної практики при досягненні різноманітних цілей.

Звичай грає колосальну роль в багатьох галузях міжнародного права, у тому числі в міжнародному економічному праві, міжнародному морському праві, міжнародному космічному праві, міжнародному повітряному праві, міжнародному гуманітарному праві, міжнародному праві прав людини, праві зовнішніх відносин, тощо. Фактично для кожної галузі міжнародного права звичай набуває свого особливого значення. «В цілому, можна сміливо стверджувати, що в міжнародному праві навряд чи знайдеться

* Степанов Сергій Валерійович – кандидат юридичних наук, доцент кафедри спеціальних правових і процесуальних дисциплін, Одеський інститут підприємства та права, elit77@ukr.net

галузь, жодна з норм якої не отримала закріплення у формі звичаю» [8].

Як один з найбільш поширених прикладів можна привести звід звичаїв морських портів, який видається адміністрацією морських портів для кожного морського порту, завіряється Торгово-промисловою палатою держави і публікується на офіційних веб-сайтах адміністрацій морських портів.

Спірною залишається правова природа даного документу. Тому метою даної статті є дослідження природи зводу звичаїв морських торговельних портів та визначення, чи є такий звід звичаєм або нормативним актом. Завданням статті є дослідження правової природи звичайного права, його зв'язок та вплив на структуру зводу звичаїв морських портів. Другим завданням є формування теоретичного та практичного розуміння суті зводу звичаїв окремого порту.

Стан дослідження. Вказаного питання частково торкалися в своїх дослідженнях М.В. Кича, Р.М. Мамедов, А. Ніцевич, В.Б. Череватюк, Л.Р. Шаммасова. Проте більшість дослідників, керуючись назвою «звід звичаїв», віднесли його до звичаєвого права, що представляється дискусійним.

Виклад основного матеріалу. Джерела – зовнішня форма права, тобто та форма, в яку втілюються самі правові норми.

Виділення і визначення джерел зарубіжного цивільного та торговельного права представляє деяку складність через відмінності і своєрідність економічного, політичного і культурного розвитку права кожної з країн. Досить згадати хоч би рецепцію римського приватного права країнами континентальної Європи, становлення і розвиток англійського прецедентного права, взаємозв'язок і взаємовплив різних правових систем, особливості права США, Японії та інших країн.

Сучасна юридична наука виділяє чотири основні види джерел характерних для усіх країн:

- 1) закони або акти (вищої законодавчої влади);
- 2) підзаконні акти (адміністративної, виконавчої влади);
- 3) судова практика (прецеденти);

- 4) звичаї;
- 5) міжнародні угоди.

Досить часто згадується і доктрина (наукові погляди, теорія), яка, проте, формально не визнається джерелом права. Частіше доктрина впливає на рішення суду.

Різні джерела грають неоднакову роль в окремих країнах – залежно від історичних умов та традицій. У країнах романо-германської системи визначаюче значення займають закони, в першу чергу цивільні, торговельні та інші кодекси, а в країнах англо-американського (загального) права – судові рішення.

У системі романо-германського права закон перебуває на першому місці, акти виконавчої (адміністративної) влади – на другому. Органи суду правотворчістю не наділені, тобто судова практика – не є джерелом права. Звичаї – додаткове джерело права (субсидіарне). Приватна практика кодифікована. Кодифіковані закони затверджені, введені законом і тому мають найбільшу силу в ієрархії джерел права.

Адміністративні акти – формально стоять на другому місці, але їх роль постійно збільшується і об'єм їх ширший в порівнянні з законами, тому що законодавець – особа виборна, обирається на певний термін, тому у зв'язку із перерозподілом політичних сил акти не завжди швидко проходять розгляд в парламенті.

В усіх країнах законодавець делегує (передає) досить велику частину своїх повноважень виконавчій владі. Тобто делеговане законодавство – це об'єм адміністративних актів, які прийняті у зв'язку з делегуванням повноважень виконавчій владі.

У ряді країн делегування повноважень закріплене в конституції. Наприклад, у статті 38 Конституції Франції акти уряду – «Ордонанс мають силу закону».

Звичайно, такі акти не повинні суперечити конституції і законам.

Судова практика, як ми вже відмічали – не джерело права.

У статті 4 Французького цивільного кодексу вказано, що «у разі неясності, недостатності закону або його відсутності суддя не може відмовити в правосудді. Під страхом кримінального

переслідування». Тобто суддя повинен буде тлумачити законодавство взагалі або шукати аналогію закону, чи удаватися до аналогії права взагалі, або виходити із загальних принципів права, але розглянути справу зобов'язаний обов'язково.

Французька судова практика зробила багато, щоб доповнити існуючі прогалини законодавства, виходячи з аналогії закону, певних правових звичаїв.

Наприклад, раніше ФЦК не визначав коло відносин, які регулює, тобто не вказував, що ці стосунки майнові та особисті немайнові; судова практика поступово їх визначила. Таким чином, потрібно звернути увагу, що роль судової практики достатньо велика.

В Російській Федерації також зростає роль судової практики: збірники постанов Вищого Арбітражного суду і Верховного суду Російської Федерації – обов'язкові для виконання нижчестоящими судами.

У Швейцарії ЦК 1907 р. дав найширші повноваження суддям. Стаття 1 свідчить: «за відсутності в законі відповідного положення суддя повинен вирішити згідно із звичайним правом, тобто за звичаєм, а за відсутності звичаю згідно з тими правилами, які він встановив би, якби був законодавцем».

Фактичне визнання судової практики джерелом права в країнах романо-германської правової традиції і процес зміни ролі прецедентів, послаблення принципу обов'язковості прецеденту в країнах загального права призводять до взаємного зближення цих двох ведучих західних правових систем в питанні, яке завжди було головним критерієм їх розмежування. Англійський юрист Гудхарт писав, що доктрина прецеденту є «основною відмінністю між англійським і континентальним правовим методом... відмінною приналежністю системи загального права» [10, с. 42]. Сьогодні ця відмінність, як відмічають західні дослідники, значно зменшилася [11].

Радикальним чином змінилося відношення держави і до іншого джерела права – звичаю. Від повного заперечення звичаю до визнання його субсидіарним джерелом права, рівного

закону – така еволюція поглядів в західному правознавстві на роль і місце звичаю.

У Англії і США звичайні норми можуть встановлювати правила, відмінні від диспозитивних положень законів і прецедентів. Що стосується Франції і ФРН, то тут допускається існування і застосування звичаїв, що суперечать імперативним приписам законодавства [3]. Звідси, на думку німецьких юристів, витікає, що норма звичайного права прирівнюється за юридичною силою до норми закону і може не лише доповнювати, але також змінювати закон [9, с. 149]. Так, посиланням на звичай німецькі суди обґрунтовували правомірність існування акціонерних товариств або товариств з обмеженою відповідальністю з одним учасником, хоча закон вимагав наявності як менш п'яти та двох членів в товариствах відповідних видів.

Звичай зберігає своє значення як джерело права передусім в тих сферах, де доки немає достатнього матеріалу для законодавчих узагальнень. Особливо помітна роль звичаю в регулюванні нових економічних інститутів (наприклад, угод у сфері зовнішньої торгівлі, страхових операцій, договорів лізингу) [2, с. 41].

В Україні, звичаєве право зародилося ще з XIV століття, та було основним регулятором торговельної діяльності. На основі правових звичаїв укладалися договори, узгоджувалися маршрути морських перевезень. За поширеною думкою звичаї мають як неписаний вигляд так і можуть бути закріплені у збірниках, постановках судів та нормативних актах, наприклад, у Кодексі торговельного мореплавства, Законі України «Про морські порти» [7].

Головним дискусійним документом за своєю природою залишається звід звичаїв морських портів – збірник звичаїв ділового обігу, що розробляється кожним портом індивідуально, на основі власної практики діяльності морського торговельного порту. Його форма та зміст не закріплені у чинному законодавстві, тому необхідно проаналізувати звід більш детально.

Звід звичаїв морських портів – це локальне правило, яким керуються сторони при використанні послуг цього торговельного порту, де вказані: режим роботи порту, правила завантаження,

розвантаження товарів, витрати сторін, пов'язані зі швартуванням, перетяжкою судна, права, обов'язки і відповідальність сторін залежно від погодних умов, технічного стану судна.

Зрозуміло, що вищезгадані умови з основних питань є уніфікованими для усіх торговельних портів, проте відмінними особливостями формування локальних правил є розвиненість інфраструктури конкретного порту, можливості прийому і обслуговування певних категорій судів, протипожежної безпеки, національного законодавчого регулювання.

Наприклад, Одеський морський торговельний порт є найбільшим портом країни, який переробляє нафтоналивні, навалювальні, насипні і тарно-штучні вантажі в усіх видах плавання і кореспондує практично з усіма регіонами земної кулі. У порту є спеціалізований контейнерний комплекс, нафторайон, сучасний морський вокзал. Є підхідний канал до нафторайону порту, його довжина складає близько двох кілометрів, по усій довжині підхідний канал має достатню ширину й глибину, завдяки чому можливий прийом суден-ваговиків.

Звід звичаїв Одеського морського торговельного порту був розроблений на підставі Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року, Закону України «Про зовнішньо-економічну діяльність» від 16 квітня 1991 року, Статуту Одеського морського торговельного порту, інших нормативно-правових актів України та міжнародних угод.

У розвинених правових системах звичаї стали поступатися за юридичною силою писаному праву – законам, договорам, прецедентам. У наш час, звичайно, звичаї не можуть суперечити законам та іншим нормативно-правовим актам, тобто сучасна наука все ж віддає перевагу писаному праву.

У п. 3 ч. 2 ст. 9 Закону України «Про морські порти України» закріплено, що за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту, застосовується звід звичаїв морського порту [5].

Багато вчених розглядають звід звичаїв морських торговельних портів як різновид звичаїв. У зв'язку з цим, деякі автори не

розуміють, що взагалі мав на увазі законодавець при закріпленні в Законі такої норми. Це положення українського законодавства, ймовірно, просто залишиться мертвою нормою, яка не застосовуватиметься, оскільки не має практичного сенсу. Адже не міг же законодавець проголосити повернення до прадавніх порядків [4].

Аналізуючи вищезгадане положення закону, автор дійшов до інших висновків.

Так, якщо звернутися до термінології, звичай (у сфері торговельних, економічних відносин) – це загальновизнане правило, що склалося у сфері торговельно-економічних відносин на підставі тривалого, систематичного і однакового регулювання конкретних фактичних відносин. Звичаї є джерелом права, хоча не зафіксовані як закон. Вони, як правило, публікуються в довідковій та іншій спеціальній літературі [1, с. 285].

Таким чином, звичаєм визнається *неписане* правило поведінки учасників відносин.

Висновки. Звід звичаїв морських торговельних портів, хоча і містить дещо незвичайну назву, проте відноситься до писаних нормативно-правових актів порту (zareєстрованих торговельно-промисловою палатою, яка бере участь у розробці торговельного і промислового законодавства), а тому – звичаєм за визначенням бути не може. Вітчизняний законодавець у п. 3 ч. 2 ст. 9 Закону «Про морські порти України» підтверджує цю тезу і наділяє звичаї морських портів силою нормативно-правового акту, обов'язкового для виконання усіма учасниками правовідносин.

За аналогією сказаному, багато нормативно-правових актів містять словосполучення «якщо інше не встановлено договором або законом» (наприклад, ч. 1 ст. 525 Цивільного кодексу України [6]).

Таким чином, Звід звичаїв морського торговельного порту як джерело правового регулювання його діяльності знаходиться на одній вертикалі з нормативними актами та договорами та є нормативно-правовим актом портів.

Список використаних джерел

1. Внешнеэкономическая деятельность предприятия / Л. Е. Стровский, С. К. Казанцев, Е. А. Паршина и др. ; под ред. проф. Л. Е. Стровского. – 3-е изд., перераб и доп. – М. : Юнити-Дана, 2002. – 847 с.
2. Дичева П. Търгоският обичай в съвремените правни системи / П. Дичева // Правна мисъл. – 1975. – № 2. – С. 40 – 41.
3. Зыкин И. С. Обычаи и обыкновения в международной торговле / И. С. Зыкин // Юридические аспекты осуществления внешнеэкономических связей. – М., 1979. – С. 60.
4. Ницевич А. Что такое Свод обычаев морского порта и для чего его принимают? [Электронный ресурс] / А. Ницевич. – Режим доступа : <http://cfts.org.ua/question?id=26>
5. Про морські порти України : закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65.
6. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40 – 44. – Ст. 356.
7. Череватюк В. Б. Звичаї морських перевезень [Електронний ресурс] / В. Б. Череватюк. – Режим доступа : <http://er.nau.edu.ua/jspui/bitstream/NAU/1481/1/Череватюк%20В.Б.pdf>
8. Шаммасова Л. Р. Международно-правовой обычай в современном международном праве : дисс. ... канд. юрид. наук / Л. Р. Шаммасова. – Казань, 2006. – 214 с.
9. Эннеккерус Л. Г. Курс германского гражданского права / Л. Г. Эннеккерус. – М., 1949. – Т. 1. Полутом 1. – 379 с.
10. Goodhart A. L. Precedent in English and Continental Law / A. L. Goodhart. – L. : Stevers ans Sons, 1934. – 120 p.
11. Zweigert K. Einführung in die Privatrechts / K. Zweigert. – Tübingen, 1971. – P. 311 – 328.

Степанов Сергей Валерьевич

кандидат юридических наук, доцент кафедры специальных правовых и процессуальных дисциплин, Одесский институт предпринимательства и права, elit77@ukr.net

СВОД ОБЫЧАЕВ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В СИСТЕМЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ

В статье анализируются вопросы свода обычаев морских торговых портов, автором исследована правовая природа обычного права и его влияние на структуру свода обычаев морских портов. Доказано, что свод обычаев морских торговых портов, хотя

и носит несколько необычное название, относится к писаным нормативно-правовым актам и не является правовым обычаем.

Ключевые слова: морские порты, морской торговый порт, обычаи, свод обычаев.

Stepanov Sergiy Valeriyovich

*PhD, Docent of the Special Legal and Judicial Disciplines Cathedra,
Odessa Institute of Enterprise and Law, elit77@ukr.net*

SET OF MARITIME TRADE PORT CUSTOMS IN THE SYSTE OF THE NORMATIVE LEGAL ACTS

A lot of scientists regard the set of customs of the port as a kind of usage. An article 9 of the Law of Ukraine «On the sea ports of Ukraine» provides that the customs prevail if there is a conflict of the provisions of the contract of carriage of goods and the customs of the port.

Analysing the above-mentioned law provision, an author reached to the conclusion that a trade usage is a rule which has been formulated and provided at the field of trade relations on the basis of the systematic and similar application adjusting of concrete actual relations. Usages are the source of law, although they are not fixed as a statute. As a rule they may be found at the special sources.

Thus, the unwritten rule of conduct of participants of relations is acknowledged as a usage.

A set of customs of the port is to be regarded as a kind of the normative act of the port whereas it is to be registered by a chamber of the commerce. As a result the set of customs of the port cannot be regarded as a trade usage. The domestic legislator shares the same point of view and provides at the article 9 of the Law "On the sea ports of Ukraine" that customs of the port has the force of the normative act that is obligatory for implementation among any parties of the legal relationships.

So a set of customs of the port as a legal source of the port activities is to be regarded as a normative legal act of the port.

Key words: sea ports, sea trade port, customs, set of customs.

УДК 342.1

Г.Л. Губіна*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА ВАНТАЖУ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

У статті розглядаються проблеми щодо визначення розміру відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу морським транспортом. Доведено, що при абсолютній відповідальності перевізника для вантажовласника потреба у страхуванні зникає.

Ключові слова: страхування відповідальності, морський перевізник, вантаж, обмеження відповідальності, збитки.

Постановка проблеми. При пошкодженні чи втраті вантажу, особливо небезпечного, актуальним є питання застосування обмежень щодо розміру відповідальності морського перевізника не в усіх випадках, а, в першу чергу, коли спостерігається його власна вина чи вина у вигляді грубої необережності.

Мета статті полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства розкрити проблемні питання юридичної відповідальності морського перевізника.

Завданнями статті є визначення моментів встановлення вини морського перевізника щодо вантажу, правових підстав його відповідальності за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, а також відповідальності даного перевізника за несвоєчасно доставлений вантаж.

Стан дослідження. Питаннями відповідальності морського перевізника вантажу займалися В.В. Алтунін, Ф.С. Бойцов, О.В. Вяткін, Т.П. Гревцова, Г.Г. Іванов, А.Л. Маковський та ін. Для вирішення сучасних проблем у теоретичній та практичній діяльності щодо цього напрямку існуючих ґрунтовних наукових досліджень замало.

Виклад основного матеріалу. Для розуміння сутності досліджуваного питання необхідно з'ясувати зміст терміна «відповідальність перевізника». Застосуємо філософську категорію

* Губіна Ганна Леонідівна – кандидат юридичних наук, доцент кафедри морського права, Одеська національна морська академія, guanl@mail.ru