

У цьому контексті на перший план слід висунути необхідність здійснення трансформації низки відповідних положень Конституції і проведення рельєфної кодифікації трудового законодавства.

Звернімо увагу на те, що трудовий закон має відповідати міжнародним правовим актам у сфері охорони трудових прав людини, а тому вважаємо за необхідне акцентувати увагу на міжнародних актах глобальної охоронної системи трудових прав. З огляду на євроінтеграційний вектор України перед національним законодавцем постає потреба враховувати регіональну європейську охоронну систему трудових прав, аналізувати можливу гармонізацію законів у цій сфері. Існує ще одна особливість у цьому контексті: за таких обставин слід враховувати ту обставину, що міжнародні правові акти окреслюють захист і превентивну охорону трудових прав виходячи з їх диференціації. Так, у цих методологічних координатах логічно є гіпотеза, зміст якої становить така теза: міжнародно-правова охорона трудових прав поділяється на індивідуальну й комплексну, що виявляється в диференціації відповідних актів. Крім іншого імплементація Україною міжнародно-правових актів глобального й регіонального європейського рівнів має здійснюватися з урахуванням конституційно-трудова засад, системи технічних засобів та прийомів правотворчої юридичної техніки.

Література

1. Крусс В. И. Юридическая техника – юридическая герменевтика – конституционный порядок / В. И. Крусс // Проблемы юридической техники: сб. статей / [под ред. В. М. Баранова]. – Нижний Новгород, 2000. – 823 с.

УДК 347.795.3

Вавженчук С. Я., д.ю.н., доцент,

Київський національний університет ім. Т. Шевченка, м. Київ, Україна

Рябченко Т. О., студент,

ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана»,
м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

З кожним роком перевезення вантажу морським транспортом займає дедалі більшу частку у сфері транспорту загалом. Це пояснюється зручністю використання такого виду транспорту, зменшенням сукупної вартості витрат пов'язаних з обслуговуванням та перевезенням товару. В умовах сучасної складної економічної ситуації, як перевізники, так і інші суб'єкти, які є учасниками договору перевезення вантажу ставлять за мету

запобігти збільшенню витратної частини і тим самим збільшити дохідну частину і, таким чином, задовольнити власний інтерес.

Важливим є той факт, що навіть ті країни, котрі не мають виходу до моря, намагаються з допомогою інших видів транспорту доставити товар до морських портів країн, розуміючи, що це все одно міститиме в собі набагато менші витрати ніж перевезення вантажу іншими видами транспорту.

В умовах інтеграції України до Європейського Союзу видається за доцільне проаналізувати стан нормативно-правового регулювання перевезення вантажу морським транспортом як в Україні так і в Європейських країнах. Перш за все наша увага буде спрямовуватися на Міжнародні конвенції у сфері морського перевезення вантажу.

В Україні норми, що регулюють морське перевезення вантажу, знаходяться в Цивільному Кодексі України, Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про морські порти», а також у звичаях, які закріплені в кожному порту. Якщо ЦК України містить загальні положення про вказані перевезення, то в КТМ України Розділ V присвячений морським перевезенням вантажу [1]. Структурно розділ містить як загальні норми, так і норми пов'язані з безпосередньо правовим регулюванням договору морського перевезення вантажу.

На сьогоднішній день існують три Міжнародні конвенції, які регулюють морське перевезення вантажу. Це Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, прийнятий у Брюсселі у 1968 р., Конвенція ООН про морське перевезення вантажів, прийнята в м. Гамбург в 1978 р.

У Гаазьких правилах уперше здійснена спроба врегулювати відносини у сфері морських перевезень. Конвенція встановлює мінімальні обов'язки перевізника, його права на звільнення від відповідальності та обмежує його відповідальність [2, с. 17]. Україна не є учасницею цієї Конвенції. Втім, здійснивши аналіз норм КТМ України, варто зазначити, що Україна здійснила імплементацію її положень з урахуванням змін, які стосуються нових обмежень відповідальності перевізника, які встановлені в Протоколі змін до Міжнародної конвенції 1968 року. Таким чином, ми робимо висновок, що в КТМ України відтворені положення обох міжнародних документів. Однак, таке відтворення було здійснено частково, Конвенції між собою відрізняються, і це вплинуло і на українського законодавця, який намагався об'єднати положення Конвенцій, і в суперечливих моментах звертався до Протоколу, який безперечно модернізував положення Конвенції 1924 року. Зокрема, ст. 181 КТМ України відтворює положення п. 5 ст. 4 Гаага-Вісбійських правил. Але в КТМ України, не зазначені ні про

поділ коносаменту на бортовий та не бортовий, ні про регресний позов, право на який зазначено в статті 6-біс Гаага-Вісбійських правил.

Однак, необхідно звернути увагу на Конвенцію ООН про морське перевезення вантажів, 1978 року, яка вступила в силу в 1992 році. Положення цієї конвенції детально регламентують договір перевезення вантажу, але містять істотні розбіжності з Гаазькими та Гаага-Вісбійськими правилами. В Гамбурзьких правилах повністю виключені наступні поняття: навігаційні та комерційні помилки, морехідність судна, ризики, небезпеки або випадковості на морі. Замість цього основа відповідальності перевізника по Гамбурзьким правилам – вина [3, с. 256-257]. Незважаючи на вступ в силу, Конвенція не набула широкої популярності серед провідних морських країн, і попри детальну регламентованість та зусилля країн, які брали участь у її створенні – інтерпретувати Конвенцію до умов сьогодення, все-таки, ми маємо зробити висновок, що лише незначна кількість морських перевезень підпадають під дію цих правил.

На основі проведеного дослідження слід зробити наступні висновки. Ступінь правової регламентації договору морського перевезення вантажу в законодавстві України є незавершеним і перебуває в процесі становлення. Попри визначеність основних термінів і понять, видається незрозумілим ігнорування законодавцем Міжнародних конвенцій, які безперечно мають істотну вагу в міжнародному регулюванні морських перевезень. Відсутність ратифікації, часткова імплементація норм конвенцій, не врахування деяких, безперечно, ключових положень призводить до недостатньо чіткого розуміння вказаної проблеми. Ми пропонуємо ратифікувати й імплементувати в наше законодавство в повній мірі положення Правил Гаага-Вісбі, що має безперечно важливе значення, і в майбутньому спростить здійснення морських перевезень через територію України.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
2. Кокин О. С. Международная морская перевозка груза: право и практика / О. С. Кокин. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 584 с.
3. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна: Учебник / Л. Л. Николаева. – О.: Фенікс, 2006. – 754 с.