

**Вавженчук С. Я.**, к.ю.н., доцент,  
**Рябченко Т. О.**, студент,  
Київський національний економічний університет  
ім. В. Гетьмана, м. Київ, Україна

## **КЛАСИФІКАЦІЯ КОНОСАМЕНТА: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

На сьогоднішній день у Кодексі торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) не наведено критерії класифікації коносаменту. Кодекс лише закріплює поділ коносаменту на іменний, ордерний та на пред'явника. В результаті, закріплені в міжнародних конвенціях коносаменти, зокрема чистий та бортовий, залишилися за межами правового поля. Наше законодавство не суперечить міжнародному, однак має вузький ступінь правової регламентації даної теми.

Проблема видів коносаменту на науковому рівні знайшла своє відображення в працях таких науковців як О. С. Кокін, Н. О. Нерсесов, В. М. Гуцуляк, В. М. Чуенко, В. П. Лебедев, О. Ф. Федоров та інші. Зокрема, О. С. Кокін на науковому рівні розкрив поняття коносаменту, його види та міжнародно-правову регламентацію цього питання. Однак, більшість з цих авторів частково окреслює деякі аспекти даної проблеми.

Перш за все, проблема класифікації не може бути висвітлена без визначення поняття коносаменту. Цивільний кодекс України, КТМ України, не містять визначення коносаменту. В подальшому ми будемо дотримуватися наступного поняття. Коносамент є складним багатограним юридичним явищем, так як з однієї сторони він є документом, що підтверджує наявність договірних відносин перевезення, посвідчує право на отримання вантажу та посвідчує факт передання вантажу перевізнику. Проте, з іншої сторони він виступає в якості товаророзпорядчого цінного паперу, що надає його держателю право розпорядження визначеним у ньому вантажем [1, с. 178].

Для визначення сутності поставленої проблеми необхідно перш за все звернутися до транспортного законодавства України.

В КТМ України, а саме в ст. 138, 140 вказується про існування таких видів коносаменту як іменний, ордерний та коносамент на пред'явника [2]. Ґрунтується КТМ на передачі прав на коносамент. Такий висновок можна зробити з аналізу положень ч.1 ст. 197 ЦК України «Передача прав за цінним папером». Відповідно до цієї норми – права, посвідчені цінним папером, можуть належати – 1) пред'явникові цінного паперу (цінний папір на пред'явника); 2) особі, названій у цінному папері (іменний цінний папір); 3) особі, названій у цінному папері, яка може сама здійснити ці права або при-

значити своїм розпорядженням (наказом) іншу уповноважену особу (ордерний цінний папір) [3].

В подальшому необхідно звернутися до транспортного законодавства зарубіжних країн, що допоможе здійснити порівняльний аналіз з вітчизняним законодавством.

У Торговому кодексі Німеччини в Книзі 5 «Морська торгівля», зміни до якої були внесені в 2013 році, а саме в параграфі 519 зазначено, що справжнім володільцем коносаменту є той, хто пред'явить коносамент, який буде відповідати наступним критеріям – коносамент зроблений на пред'явника, є ордерним або іменним. Позитивним є те, що на відміну від КТМ в Торговому кодексі Німеччини в параграфі 514 також є посилання на бортовий та не бортовий коносаменти. Адже в ньому зазначається, що як тільки перевізник отримає товари на борт то він повинен видати коносамент з зазначенням того, коли і як товар був доставлений на борт. Якщо ж коносамент було видано до прийому вантажу на борт, то відправник може зажадати, щоб перевізник додав відповідне позначення в коносамент, як тільки товар буде прийнятий на борт.

На території Франції близько двох століть діяв Комерційний кодекс Франції 1807 року. В ч.4 ст. 281 Титулу VII Книги II цього кодексу, яка називалася «Про морську торгівлю» згадувалося про існування таких коносаментів, як іменний, ордерний та на пред'явника [4, с. 1201]. В новому Комерційному Кодексі 2000 року норми, що регулюють відносини з приводу морських перевезень, відсутні. В Кодексі 2007 року, який мав назву «Регламентуюча частина Комерційного кодексу» забезпечувалась практична реалізація норм кодексу 2000 року. Однак, і тут норми морського права відсутні. 28 жовтня 2010 року вступив в силу Ордонанс № 2010–1307 «Про законодавчу частину Транспортного кодексу». В частині п'ятій цього документа регламентуються норми морських перевезень. Розділ другий книги четвертої має назву «Коносамент», яким і регулюються відповідні відносини, а саме – поняття коносаменту, відповідальність перевізника, однак уже відсутнє розмежування коносамента.

Отже, на основі проведеного дослідження ми можемо зробити наступні висновки. По-перше, ступінь правової регламентації класифікації коносамента в транспортному законодавстві України не є достатнім. По-друге, є необхідність внесення змін до статті 140 КТМ України, які б запроваджували розширену класифікацію коносамента, а саме поділ останнього на бортовий і не бортовий. Дане питання є актуальним і потребує подальшого розкриття.

#### *Література*

1. Вавженчук С. Я. Правове регулювання фондового ринку : навч. посіб. / С. Я. Вавженчук. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-поліграф», 2013. – 582 с.

2. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 44. – Ст. 356.

4. Комерційний кодекс Франції / предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В. Н. Захватаева. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – 1272 с.

УДК 347.274.3(043.2)

**Вавженчук С. Я.**, к.ю.н., доцент,  
**Сирота І. І.**, студент,  
Київський національний економічний університет  
ім. В. Гетьмана, м. Київ, Україна

### **ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО СТАТУСУ МАЙНОВОГО ПОРУЧИТЕЛЯ**

На сьогоднішній день в українському законодавстві немає чіткого визначення правового статусу майнового поручителя. В результаті чого має місце плутанина у використанні норм щодо застави і поруки в юридичній та судовій практиці.

Проблеми правового статусу майнового поручителя на науковому рівні знайшли своє відображення у працях таких науковців як І. В. Спасибо-Фатєєва, В. М. Косак, М. М. Дякович, О. С. Кізлова, Д. М. Гриджук, В. О. Олійник та інші. Однак більшість з цих науковців не повністю окреслюють проблеми правового статусу майнового поручителя.

Згідно з ч. 1 ст. 583 Цивільного кодексу України, ст. 11 Закону України «Про заставу», ст. 1 Закону України «Про іпотеку» стороною у заставних відносинах може бути майновий поручитель. Термін «майновий поручитель» був введений до нашого законодавства з набранням чинності Закону України «Про заставу». У ст. 1 Закону «Про іпотеку» майновим поручителем є особа, яка передає в іпотеку нерухоме майно для забезпечення виконання зобов'язання іншої особи – боржника. Виходячи з поняття яке надано нам в ст.1 Закону України «Про іпотеку» можна сказати, що майновий поручитель виступає іпотекодавцем. Надалі дещо більша конкретизація правового статусу майнового поручителя була надана у роз'ясненні Вищого Арбітражного суду України від 24. 12. 1999 р. де зазначено, що за змістом статті 11 Закону «Про заставу» заставодавцем може бути не лише боржник за забезпеченим заставою зобов'язанням, а й третя особа (майновий поручитель). Оскільки така особа не є боржником за основним договором, її зобов'язання перед за-