

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ВЧИНЕННЯ КОНСУЛОМ МОРСЬКОГО ПРОТЕСТУ: МАТЕРІАЛЬНІ ТА
ПРОЦЕСУАЛЬНІ АСПЕКТИ**

Студента 2 курсу, 10 м групи,

спеціальності 293 «Міжнародне право»,

спеціалізації

«Міжнародне право» _____ Добровольський Володимир Олександрович

Науковий керівник

д.ю.н., проф. _____

Фурса Світлана Ярославівна

Гарант освітньої програми

к.ю.н., доц. _____

Плахотнюк Наталія Вікторівна

Київ-2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ТОРГОВЕЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: НАУКОВИЙ АНАЛІЗ ІСТОРІЇ ЇХ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ	7
1.1.1. Закон Хартера	9
1.1.2. Коносамент його види та сфера застосування	11
1.2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаментах, Гаазько-Вісбійські правила.....	18
1.3. Конвенція Організації об'єднаних націй про морське перевезення вантажів.....	19
1.4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів.....	22
РОЗДІЛ 2. ПОРЯДОК ВЧИНЕННЯ МОРСЬКИХ ПРОТЕСТІВ	27
2.1. Захист морських інтересів України консулом за кордоном у районі де є морська ділянка відповідальності.....	27
2.2. Роль та доказова сила морського протесту в сучасному торговому мореплаванні	34
2.3. Порядок (процедура) вчинення консулом морського протесту, процесуальні особливості та нормативна база	41
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	59

ВСТУП

Актуальність дослідження полягає у розумінні консульськими посадовими особами (далі — консул) дипломатичного представництва або консульської установи України за кордоном, в окрузі у якого наявні морські або річкові порти, всіх аспектів вчинення морського протесту, практичного його застосування на практиці, потреби вдосконалення законодавства України шляхом ратифікації найбільш прогресивних міжнародних конвенцій цього питання та імплементації норм у внутрішнє законодавство України.

У правовій системі нотаріат відіграє значну роль як орган безспірної цивільної юрисдикції та “превентивного правосуддя”. Професійна діяльність консула забезпечує превентивний правовий захист та унеможливорює порушення в майбутньому прав та інтересів суб'єктів права на міжнародній арені та виникнення спорів у судах[18].

Так у «Положенні про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України» у статті 1.3. передбачено 16 видів нотаріальних дій, які вчиняються консулами України, один з яких є вчинення морських протестів[14]. Однак при дослідженні відомостей про вчинення консулами України такої нотаріальної дії виявилось, що інформації з цього питання майже немає, а також, що наша держава не ратифікувала жодної міжнародної конвенції у сфері морських перевезень, що не дає нам змоги більш якісно захищати свої інтереси на міжнародному рівні.

До цього часу проблематика матеріальних та процесуальних аспектів вчинення консулом морського протесту залишається малодослідженою, тому можна дійти висновку, що тема обраної мною роботи є надзвичайно актуальною та цікавою, а всі висвітлені вище питання потребують детального вивчення.

Теоретичну основу випускної кваліфікаційної роботи склали праці вчених та дослідників в англійській літературі: Бардот (Bardot)[66], Голдбі (Goldbe)[72], Уілсон (Wilson)[62] та Хонка (Honka)[65]. В українській та літературі зарубіжних країн: Бурмак О.О.[21], Лебедев С.Н.[73], Сидоренко А.В.[74], Радзієвська Л.К.

[51], Нікітін Ю.В.[50], Марченко В.О.[49], Гріненко О.О.[29]. Лише окремі роботи вченого Фурси С.Я.[56] з нотаріального процесу можуть вважатися істотним внеском у розумінні вчинення морського протесту.

Метою випускної кваліфікаційної роботи є приведення до одного зразку процедури вчинення морського протесту консулом шляхом створення покрокової інструкції та типових рекомендацій, надання рекомендацій щодо ратифікації найбільш прогресивної міжнародної конвенції у сфері міжнародних морських перевезень та внесення змін у законодавство України для більш детального розуміння прав та обов'язків кожною стороною.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі основні **завдання**:

- провести науковий аналіз міжнародних конвенцій у сфері міжнародних морських перевезень, використання їх норм іншими державами;
- дати визначення що таке коносамент його види та сфера застосування
- визначити роль та доказову силу морського протесту в сучасному торговому мореплаванні;
- який захист морських інтересів України здійснює консул якщо у нього є морська ділянка відповідальності;
- відпрацювати типові рекомендації взаємодії консула із адвокатом та МЗС країни перебування де є морська (річкова) ділянка відповідальності;
- доопрацювати існуючу процедуру вчинення консулом морського протесту з метою внесення відповідних доповнень до Положення;
- зробити висновки та окреслити шляхи вдосконалення законодавства України.

Об'єктом випускної кваліфікаційної роботи виступає процедура вчинення морського протесту консулом.

Предметом випускної кваліфікаційної роботи виступає створення покрокової процедури та типових рекомендацій щодо вчинення консулом морського протесту.

Методи дослідження. Методологічну основу випускної кваліфікаційної роботи склали загальнонаукові та спеціальні методи дослідження. Також при

дослідженні застосовувались логіко-юридичний, системно-структурний, формально-логічний та інші методи наукового дослідження. Особливо важливим став метод порівняльного правознавства, який застосовувався при співставленні норм законодавства різних держав у сфері морських перевезень.

Логіко-юридичний метод було використано при формулюванні висновків у відповідності з метою дослідження.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному дослідженні міжнародних конвенцій у сфері міжнародних морських перевезень, порівнянні застосування даних норм конвенцій різними державами світу у питаннях, що стосуються захисту прав вантажовідправників та перевізників, виявленні переваг та недоліків кожної конвенції, розкриття гострого питання щодо ратифікації Україною однієї із них для захисту своїх прав на міжнародному рівні.

Визначення ролі та доказової сили морського протесту в сучасному торговому мореплаванні, як здійснюється захист морських інтересів України консулом у якого є морська ділянка відповідальності в іноземній державі.

В кінці роботи відпрацьовано покрокову процедуру та типові рекомендації щодо порядку вчинення консулом морського протесту а також наведені пропозиції щодо удосконалення українського законодавства шляхом ратифікації найбільш прогресивної міжнародної конвенції у сфері міжнародних морських перевезень та внесення зміни у законодавство України.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті: Добровольський В.О. «Міжнародні морські торговельні перевезення: науковий аналіз історії їх правового регулювання та необхідність його уніфікації нині», що опублікована у юридичному науково-теоретичному щоквартальнику «Часопис Київського університету права 2021/1». К.: Київ. Київський університет права НАН України, 2021. С. 201-207.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому що, на державному рівні необхідно задуматися щодо ратифікації однієї з міжнародних конвенцій у сфері міжнародних морських перевезень, беручи до уваги міжнародний досвід і практику її застосування іншими державами. Важливим для

розвитку науки та консульської практики з вчинення морського протесту було б узагальнення Міністерства закордонних справ України, з урахуванням наукових доробків вчених, дослідження автора, вчинення консулами даного нотаріального провадження та направлення його у дипломатичні установи України за кордоном для обговорення та розробки покрокової процедури і типових рекомендацій щодо порядку вчинення консулом морського протесту з урахуванням єдиної нотаріальної процесуальної форми та норм матеріального права з метою удосконалення існуючої процедури у Порядку учинення нотаріальних дій у дипломатичних представництвах та консульських установах України.

Дослідження теми допоможе структурувати процедуру вчинення морського протесту консулом, стати на один рівень з іншими розвиненими морськими державами щодо юридичного захисту українських вантажовідправників та перевізників шляхом ратифікації однієї з міжнародних конвенцій у сфері міжнародних морських перевезень та імплементації норм у внутрішнє законодавство України.

Структура та обсяг роботи. Структура дослідження обумовлена метою, завданнями та обраним предметом дослідження. Праця складається зі вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 66 сторінок, з яких основна частина роботи займає 47 сторінок. Список використаних джерел складається з 75 найменувань.

РОЗДІЛ 1.

МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ТОРГОВЕЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: НАУКОВИЙ АНАЛІЗ ІСТОРІЇ ЇХ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Згідно даних Міністерства закордонних справ за часи незалежності України було здійснено не більше 20 нотаріальних дій нашими консулами щодо морського протесту за кордоном, в основному в країнах Африки та Азії.

Це пов'язано з тим, що у реєстрі українського флоту є близько 2600 суден, що плавають під прапором України. Середній вік суден становить близько 25 років. Відповідно до правил портів більшості європейських та американських країн, кораблям, побудованим 15 років тому, заборонено в'їзд до портів цих країн. У зв'язку з цим близько 550 українських судноплавних компаній (деякі з одним власником та одним судном, інші мають лише судна іноземної реєстрації) переважно експлуатують свої кораблі на міжнародному афро-азіатському ринку судноплавства[17].

Також, не можливо не згадати, що після початку військової агресії зі сторони Російської Федерації та тимчасовою окупацією частини територій України у 2014 році, насамперед Автономної Республіки Крим, Український торговий флот втратив можливість використовувати порти Автономної Республіки Крим та має великі труднощі щодо проходу Керченського проливу до портів у Азовському морі. У зв'язку із вищевикладеними подіями, а також з іншими факторами, які вплинули на розвиток торгового флоту, він наразі перебуває не в найкращому стані.

Але беручи до уваги те що світова торгівля розвивається в геометричній прогресії та те що Україна має морську ділянку кордону, на якій є багато морських а також і річкових портів з розвинутою інфраструктурою для перевалки вантажів, торговий флот України, у майбутньому, має великі перспективи для відродження та розвитку для перевезення вантажів морськими шляхами по всьому світі.

Значення торговельного мореплавства України для міжконтинентального обміну товарами є безперечно економічно обґрунтованим. Однак, ризики, яким

піддається судно, вантаж, екіпаж в процесі рейсу ніхто не відміняв. Та й необхідність захисту інтересів судновласника (перевізника) - актуальна життєва необхідність. Так згідно ст. 5 Конвенції ООН про морське перевезення вантажу 1978 року - перевізнику ставиться презумпція винності[3]. Якщо що-небудь трапиться в рейсі, вантажоодержувач або вантажовідправник буде пред'являти претензії до перевізника, а він в свою чергу до капітана.

Для того щоб капітан міг захистити себе і інтереси судновласника, історично був сформований інститут морського протесту.

Визначення морського протесту в багатьох словниках і довідниках в більшій-меншій мірі схожі. У найбільш повному вигляді визначення можна представити таким чином: морський протест це офіційна заява капітана морського судна в порту прибуття консулу, нотаріусу або компетентним посадовим особам про наявність надзвичайної морської події, в якій викладаються основні обставини події і заходи, прийняті екіпажем судна для запобігання або зменшення його наслідків[62].

Перед тим як перейти до більш детального розгляду даного питання щодо вчинення морського протесту консулом та які є особливості, вважаємо доцільним провести історичний та науковий аналіз розвитку правового регулювання міжнародних морських торговельних перевезення, для більш чіткого розуміння як дані перевезення регулюється в юридичній площині у світі на сьогоднішній день.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень здійснюється різними міжнародними конвенціями та протоколами до них, такими як:

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року та в протоколи до неї які були прийняті 1968 та 1979 роках «Гаазько-Вісбійські правила»;

Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила).

Поряд з цим не можливо не звернути увагу на Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року, більш відомою як Роттердамські правила, яка на сьогоднішній день не вступила в дію.

1.1. Закон Хартера.

Основний рушій світової економіки це міжнародна торгівля, основна частина якої складають (біля 90 відсотків) морські перевезення. Не дивно що світове співтовариство постійно прагнуло до того, щоб забезпечити уніфіковане правове регулювання відносин, що виникають під час морського перевезення вантажів в міжнародній торгівлі.

Історія права, що регулює морське перевезення вантажів це історія поступового прийняття обов'язкових норм, що стосуються відповідальності. Так вантажовласники, ще до розроблення морського законодавства, робили спроби обмежити права перевізників під час перевезення вантажів на підставі коносаментів для визначення відповідальності перевізників за втрату або пошкодження вантажу. До кінця XIX століття свобода договору широко та агресивно використовувалася судновласниками для несправедливого зменшення їх відповідальності за втрату або пошкодження вантажу. Як пише Професор Університету міста Саутгемптон (Великобританія) Уілсон Д.[62], постійне зловживання перевізником сильнішої договірної позицією в XIX столітті призвело до суттєвого обмеження свободи формулювання договірних умов: перевізники нав'язували вантажно відправникам свої умови договору. Тому виникла необхідність законодавчого регулювання. З метою зменшення правового дисбалансу та захисту інтересів вантажовідправників 13 лютого 1893 року Конгресом США був прийнятий Закон Хартера (Harter Act) (далі Закон) котрий визначив відповідальність судновласників за морськими вантажними перевезеннями та встановив зміст обмежувальних застережень, які морський перевізник має право включити в свій коносамент.

Слід відзначити і компромісний характер даного Закону. Це, зокрема, як зазначає дослідник Іванов Г.Г.[71]: «Закон є компромісом між двома крайніми точками зору - абсолютною відповідальністю перевізника та повним винятком його відповідальності ...». Закон підлягав застосуванню приморських перевезеннях вантажів між портами США, а також між портами США та іноземними портами.

Можна виділити 3 основні напрямки регулювання морського перевезення вантажу, що містяться в Законі. По-перше, Закон заборонив перевізнику, агенту, капітану та власнику судна включати в коносамент або інший транспортний документ будь-які положення чи застереження, за якими перевізник буде звільнений від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, що є результатом його недбалості, провини або неналежного виконання обов'язків по навантаженні, укладанні, турботі про вантаж та здійсненні його доставки. Також, у Законі Хартера указана неправомірність положень або застережень, які будь-яким чином зменшують, послаблюють або скасовують обов'язки перевізника щодо здійснення належної турботи та обачності при підготовці судна до перевезення, забезпечення його мореплавства, постачання провізією, укомплектування екіпажом. По-друге, Закон Хартера встановив обставини, які звільняють перевізника від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, викликані морськими небезпеками, обставинами непереборної сили, недоліками вантажу, що перевозиться або упаковки, упущеннями відправника або його агента. По-третє, Закон зобов'язав перевізника видавати вантажовідправнику коносамент (або аналогічний транспортний документ) та передбачив основну інформацію, яка повинна в ньому міститися: марка вантажу, кількість упаковок або загальна кількість вантажу, вага (ким він замірявся) та стан вантажу на момент його прийняття перевізником. Закон встановив, що подібний коносамент є першочерговим доказом прийому вантажу перевізником відповідно до даних, зазначеними в коносаменті.

Аналогічні за змістом закони були прийняті в Австралії (1904р.) та Канаді (1910р.) [71, с.147]. Розглянуті вище положення Закону Хартера є вкрай важливими не тільки тому, що на його підставі яких було прийнято закони Австралії та Канади, але ще й тому, що багато положень, що вперше з'явилися в даному Законі, також містяться в міжнародних конвенціях, які були прийняті згодом. Даний закон і нині є чинним в США, незважаючи на те, що в деяких частинах його замінив Закон США «Про морські перевезення вантажів» у 1936 році [63].

1.1.1. Коносамент його види та сфера застосування.

Для подальшого аналізу морського законодавства що регулює морські перевезення доцільно розібрати що таке коносамент його види функції та інші нюанси щодо його заповнення для більшого розуміння даного питання.

Саме поняття коносамент запозичене з англійської мови (consignment) та буквально означає відправлення, вантаж. Якщо сформулювати простими словами то це офіційна розписка, яка видається перевізником вантажовідправнику у тому, що перший хто отримав товар зобов'язується доставити його за призначенням. Це оформлений відповідним чином товаророзпорядчий папір, який підтверджує право відправника на продукцію яка перевозяться. Даний документ оформляється перевізником та видається власнику після того, як товар був відвантажений. Коносамент є цінним папером та застосовується при перевезеннях морським та річковим транспортом, а також при здійсненні мультимодальних міжнародних перевезень (тобто кількома видами транспорту)[36].

Функції коносамента

Сутність коносамента як цінного папера полягає в наданні можливості власнику кращим чином реалізувати товар за умови його передачі перевізнику[39]. Документ обов'язково повинен виконувати декілька призначених для нього функцій, а саме:

- підтвердження права логістичної компанії на отримання та перевезення товару. По суті це документ, який замінює собою вантаж на період транспортування. Після отримання товару транспортувальник видає відправнику коносамент: це є доказом того, що перевізник отримав вантаж;
- посвідчення факту укладення контракту між перевізником та власником вантажу. Коносамент це доказ, що між логістичною компанією та відправником укладено договір, згідно з яким транспортувальник несе за його доставку відповідальність;
- підстава для передачі товару одержувачу по прибуттю на місце призначення;

- зміст основної інформації про транспортується продукції та дані про учасників контракту. У документі відображені дані про перевезений вантаж, його стан, в тому числі, всі наявні дефекти, це сприяє відстеженню умов транспортування. Так, наприклад, якщо буде пошкоджена упаковка, або будуть порушені інші умови контракту, на підставі коносаменту можна буде звернутися в суд та вимагати компенсацію за шкоду;

- забезпечення кредитування під відвантажений товар при необхідності.

Важливо, що під час передачі товару одержувачу, власник (отримувач товару) повинен оглянути вантаж на наявність пошкоджень. В іншому випадку з перевізника знімається відповідальність і претензії не приймаються. Для захисту своїх прав в суді можна використовувати тільки оригінал коносаменту.

Види коносаментів

У логістичній практиці існує багато різновидів коносаментів. При класифікації враховуються особа одержувача, тип транспортування, схема перевезення вантажів, терміни отримання товару перевізниками.

Доцільно також розібрати основні види коносаментів, що застосовуються в міжнародній практиці перевезень:

- Ордерний (Bill of lading to order). Виписка ордерних коносаментів це найбільш поширена практика в сфері зовнішньоторговельних вантажоперевезень. Суть даного виду документа полягає в тому, що, наприклад, продавець, бажаючи мати контроль над товаром до моменту оплати за нього покупцем, не вказує у коносаменті конкретного одержувача. Або покупець хоче передати права на товар іншій особі. Ззаду на бланку ордерного коносаменту робиться передавальний напис (індосамент) про те, кому можна отримати вантаж. Індосаментів може бути зазначено кілька, тобто права на отримання товару передаються від однієї особи до іншої. Вантаж буде виданий тому, хто вказаний в передавальних написах останнім.
- Іменний (Bill of lading to a named person). Після вказівки передавального напису ордерний документ стає іменним. Це документ, де вказано конкретна фізична або юридична особа, яка має право отримати вантаж. Або папір відразу

складається із зазначенням одержувача, або коносамент стає іменним за умовами передавального напису.

- На пред'явника (Bill of lading to a bearer). Дана форма коносамента зустрічається в логістичній практиці нечасто, проте іноді використовується. Якщо в графі «вантажодержувач» зазначено «to a bearer», вантаж видається будь-якій особі, яка подала коносамент. Ордерний та на пред'явника коносаменти зручні тим, що в разі, якщо покупець не може оплатити з яких-небудь причин вантаж, ім'я одержувача можна змінити.

- Оборотні та необоротні коносаменти. Необоротним типом документа (Bill of lading non-negotiable) передбачається, що товар після прибуття прийме сам одержувач. Зворотний форма (Bill of lading negotiable) дає можливість власнику розпоряджатися вантажем в процесі перевезення або навіть закладати коносамент в банк. Документ такого типу вигідний продавцю, так як робить, по суті, оборотним процес передачі вантажу. Оборотними можна назвати коносаменти на пред'явника та ордерні. На практиці частіше застосовується необоротна форма.

- Лінійний (Liner bill of lading). Лінійний коносамент це документ, що оформляється при транспортуванні товару на судні, за чітким розкладом з зупинками в зазначених портах на спеціально визначених для цього причалах. Відповідальність єдиного перевізника вантажів починається в місці навантаження та закінчується при вивантаженні. Такий коносамент оформляється для регулярних морських перевезень. Підтверджує прийняття товару на борт судна та дозволяє здійснювати операції з товаром без передачі його іншій стороні. Транспортна компанія може залучити до перевезень сторонню особу у якості експедитора вантажів, в такому випадку для здійснення перевезення, крім лінійного, використовується так званий домашній коносамент.

- Домашній коносамент. Цей цінний папір оформляється з метою позбавити вантажовідправника проблем з доставкою товару. Домашній коносамент використовують в таких ситуаціях:

- необхідно засекретити маршрут прямування вантажу та ім'я клієнта;
- вантажовідправник надає послуги, не передбачені договором;

- компанія-фрахтувальник не хоче, щоб клієнт знав, кому належить транспорт;

- документ потрібно оформити до навантаження товару на судно.

- Фрахтовий (Chartered bill of lading) чартерний)). Коносамент цього типу використовується для нерегулярних перевезень. Для транспортування вантажу укладається контракт між фрахтувальником (відправником або його представником) та перевізником (фрахтувальником). Останній надає вантажовідправнику все судно або певну його частину для товару, іноді - відразу кілька морських транспортних засобів.

- Прямий (морський). Цей вид документа оформляється при договорі доставки вантажу від пункту відправлення до місця призначення на одному конкретному судні.

- Наскрізний (Through bill of lading). Наскрізний коносамент застосовується при мультимодальних перевезеннях: товар переміщається різними видами транспорту або декількома судами. Цей тип паперу оформляти зручніше, ніж укладати кілька договорів з перевізниками на різних етапах транспортування товару. Товар вважається доставленим після того, як останній з транспортувальників передав його вантажоодержувачу.

- Фідерний коносамент. Однією з різновидів наскрізного коносамента є фідерний документ: морський перевізник укладає договір про локальну перевезення на невеликому судні - наприклад, якщо порт, де вантажиться товар, не обслуговують судна його компанії.

Основний перевізник оформляє коносамент, в якому вказані порти завантаження, розвантаження та перевалочний пункт, а локальний створює фідерний коносамент. Остання папір не є товаророзпорядчим документом та виконує роль договору між локальним і основним перевізником.

- «Чистий» (Clean bill of lading) та «нечистий» (Foul або Claused bill of lading) коносамент. «Чистим» називається коносамент, в змісті якого немає застережень, тобто пошкоджень товару, тари не виявлено, кількість відповідає заявленому. Якщо є записи про псування товару або упаковки або будь-яких інших дефектах,

такий документ кваліфікують як такий, який не можна назвати «чистим» (його називають «із застереженнями», «нечистим»).

- Бортовий та навантажувальний коносамент. Бортовий документ складається після того, як сталася навантаження товару на транспортний засіб. Коносамент на навантаження оформляється після отримання товару логістичною компанією, що знаходиться під її охороною, але перед тим, як його помістять на судно.

- Береговий (Custody bill of lading) коносамент. Цей документ виступає у ролі розписки про прийом транспортною компанією вантажу та розміщення його на суші на складі у транспортувальника. Коли цю продукцію вантажать на судно, в коносаменті робиться відмітка про дату відвантаження. Надалі цей документ може замінюватися бортовим коносаментом.

- Контейнерний коносамент. При здійсненні комбінованих перевезень транспортна компанія має право видавати спеціальний контейнерний коносамент, який діє на підставі Гаазьких правил(які ми розглянемо пізніше). Такі коносаменти зазвичай є вантажними. Якщо такий документ має страховий поліс, він називається застрахованим. Якщо в коносамент невірно внесені відомості про порт навантаження, датою її завершення, а також датою оформлення паперу, капітан судна або агент мають право відмовитися підписувати такий документ.

Яка інформація вказується в коносаменті.

Основна інформація, яка повинна бути вказана при заповненні коносамента є наступна[38]:

- найменування транспортного засобу (судна);
- повна назва та юридична адреса транспортної компанії, що перевозить вантаж;
- найменування та адресні дані вантажовідправника та вантажоодержувача (юридичної або фізичної особи);
- порти, де проводяться навантаження та вивантаження товару;
- дата доставки в порт для навантаження;

- дані про товар (назва, опис, характеристики, упаковка, кількість товару, вага і т.п.);
- відомості про стан вантажу та пакувальної тари;
- вартість фрахту, інші документи про оплату логістичних послуг;
- дата складання документа та місце його видачі;
- кількість примірників коносаментів;
- підпис транспортувальника, його агента або капітана торгового судна.

Також коносамент може включати додаткову інформацію за договором учасників угоди. Слід зазначити факт наявності товару на борту конкретного судна з датою навантаження. Важливо відобразити ступінь відповідальності перевізника в разі невиконання умов перевезення та виникнення форс-мажорних обставин.

Зазвичай коносамент оформляють в трьох примірниках, один з яких призначений відправнику вантажу, другий - для транспортувальника і третій - для вантажоодержувача. Коли вантаж та один з коносаментів доставлений покупцеві, два інших оригінали втрачають силу.

Порядок роботи з коносаментом

Для видачі коносаментів спочатку відправнику вантажу необхідно скласти інший документ - навантажувальний ордер, в якому вказується інформація наступного характеру:

- найменування, вид вантажу;
- кількість транспортованого товару;
- пакувальна тара;
- інформація про порт навантаження;
- дані вантажоодержувача;
- найменування судна, що перевозить товар.

Штурманська розписка підтверджує факт знаходження вантажу на судні. На підставі цих документів починається робота над складанням коносаментів. Його в трьох примірниках складає компанія-перевізник. Покупець товару, пред'явивши екземпляр коносаментів, отриманий від продавця, за цим документом отримує вантаж.

Перед завантаженням слід перевірити товар на пошкодження та у разі дефектів або недоліків поставити позначку «нечистий». Як скласти коносамент - на всю партію товару або на кожен окремо це вирішує одержувач (роздільне оформлення практикують, коли вантаж доводиться отримувати частинами).

Заповнення коносаментів.

Заповнення коносаментів здійснюється способом друку на фірмовому бланку. Основні реквізити документа вказані вище. Важливо простежити, щоб інформація про вантаж, його характеристики, дата доставки, відомості про учасників поставки товару повинні бути точними та збігатися з даними в усіх інших документах. Тому, хто оформляє коносамент, потрібно враховувати наступні моменти[37]:

- помилятися не можна, так як це може стати причиною зриву поставки товару;
- відправник може бути одночасно виробником та постачальником вантажу; правильно вказати вантажоодержувача - це може бути покупець товару, його агент, посередник або банк;
- вказати особу, яка отримує повідомлення про прибуття товару (вантажодержувач, митний представник або співробітник експедиторської компанії);
- вказання у документі даних представника перевізника в порту прибуття спростить та прискорить відвантаження товару;
- обов'язково зазначити особливі властивості вантажу (цінний, небезпечний, крихкий та ін.).

Виправляти інформацію в коносаменті можна тільки при підтвердженні даних від вантажовідправника і лише за згодою останнього. Заповнюючи документ, слід врахувати, що його коригування займе багато часу та спричинить додаткові матеріальні витрати.

До чого призводить неправильно заповнений коносамент?

Наслідки, пов'язані з неправильним заповненням документа, можуть бути серйозними[40]:

- матеріальні витрати на виправлення документа;

- затримка з вивантаженням товару в порту прибуття;
- простій судна через затримку відвантаження доведеться компенсувати;
- затримка розмитнення вантажу;
- псування вантажу через вимушений простій.

На нашу думку, у багатьох випадків договором перевезення в судноплавстві є коносамент. Особливе значення коносамент має у відносинах між судновласником та одержувачем вантажу, та по суті є єдиним документом, що регулює ці відносини. Коносамент є цінним папером, який надає право власності на конкретний вказаний у ній товар. Коносамент видається на будь-який вантаж незалежно від того, яким чином здійснюється перевезення: з наданням всього судна, окремих суднових приміщень або без такої умови.

1.2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаментах від 25 серпня 1924 року, Гаазько-Вісбійські правила.

Проте зазначених вище національних законів та актів було недостатньо для забезпечення правового однаковості регулювання морської регулюючої договір перевезення вантажів на міжнародному рівні. Тому взявши за основу Канадський варіант Закону Хартера, Міжнародний морський комітет схвалив проект міжнародної конвенції та виніс її на розгляд дипломатичної конференції в Брюсселі. Це дало поштовх для підписання Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносаментах від 25 серпня 1924 року відомої як «Гаазькі правила» [1] (далі - Гаазькі правила).

Гаазькі правила взяли багато подібних положень з Закону Хартера та дали поштовх у розвитку уніфікації процесів у сфері морських перевезень, а саме: визначивши мінімальну відповідальність перевізників та розподілення ризиків між ними та власниками вантажу на міжнародному рівні. Також було створено базу для страхування вантажу та відповідальності [71, с.149]. Світова спільнота, яка на той час гостро потребувала правового регулювання морських перевезень, з

ентузіазмом прийняла норми Гаазьких правил, які були ратифіковані, практично, всіма розвинутими морськими державами[64, с. 467-470].

Але з часом, Гаазькі правила були доповнені поправками, які запропонував Міжнародний морський комітет протоколами, які були прийняті 1968 та 1979 роках та іменованими Правилами Вісбі. Дані зміни, що були внесені протоколами, не мали настільки істотних змін, щоб розділити їх на два окремих правових документа: Гаазькі та Вісбійські, через що отримали назву «Гаазько-Вісбійські правила» [1] (далі - Гаазько-Вісбійські правила).

Правовий режим, створений Гаазько-Вісбійськими правилами, означав тільки часткову уніфікацію правил, що поширюються на значну частину відносин, які виникають в ході морського перевезення вантажу. При розробці цих правил не були і не могли бути враховані нові технології, пов'язані з контейнерною революцією, відповідальністю за вантаж «від дверей до дверей», електронними транспортними записами, до розгляду яких ми повернемося пізніше.

1.3. Конвенція Організації об'єднаних націй про морське перевезення вантажів 1978 рік.

Для розроблення більш детального правового регулювання міжнародних морських перевезень та внесення нововведень у морську торгівлю, які не були включені у Гаазько-Вісбійські правила, у 1968 році Конференція ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД) перед своїм Комітетом по судноплавству вийшла з клопотанням про створення робочої групи з міжнародного морського законодавства.

Так 1971 році центр роботи з підготовки нової конвенції перемістився в ЮНСІТРАЛ. Після п'яти років роботи проект нової конвенції був представлений на розгляд Дипломатичної конференції в Гамбурзі та 30 березня 1978 році схвалено більшістю голосів делегації. Цей документ отримав назву Конвенції Організації об'єднаних націй про морське перевезення вантажів 1978 рік, так звані «Гамбурзькі правила»[2] (далі - Гамбурзькі правила). Конвенція вступила в силу тільки 1

листопада 1992 року, після того як її учасниками стали більше 20 держав. На сьогоднішній день учасниками Гамбурзьких правил є 33 держави.

Поряд з цим, цілий ряд держав з добре розвинутою економікою і значним торговим флотом, на частку яких припадає велика частина світової торгівлі, не забажали бути учасниками Конвенції. Це пояснюється тим, що в ряді відносин Гамбурзькі правила надають більше переваги інтересам власників вантажу чим судновласникам.

Дія Гамбурзьких правил поширюється не тільки на коносамент, а й на будь-який інший документ, що підтверджує договір морського перевезення. Так, період відповідальності перевізника за вантаж по Гамбурзьких правилах охоплює час від прийняття вантажу під свою відповідальність «в порту завантаження до його видачі в порту вивантаження».

Також з них було виключено правило про «навігаційну помилку», під цим мається на увазі дія або упущення капітана в управлінні судном. Відповідно до Гаазько-Вісбійських правил, навігаційна помилка звільняла перевізника від відповідальності. Крім того, з Гамбурзьких правил був виключений перелік обставин, що свідчили про відсутність вини перевізника, при їх доведеності вони звільняли перевізника від відповідальності за незбереження вантажу.

У Гамбурзьких правилах значно підвищено межу відповідальності перевізника за незбереження вантажу, також відповідальність перевізника за затримку у здачі вантажу. Нарешті, дія Гамбурзьких правил поширюється також на «живих тварин» та «палубний вантаж».

Посилаючись на статтю 5, можна підкреслити, що в основі Гамбурзьких правил лежить відповідальність перевізника за втрату або за збиток вантажу та має принцип вини перевізника, так звану «презумпцію винуватості».

Але проводячи аналіз дослідження Фурса С.Я. щодо вчинення морських протестів[56], є можливість захисту судновласника від пред'явлення іншою стороною майнових вимог за пошкодження або втрату вантажу, а саме: якщо відбулася подія, на яку перевізник не міг вплинути, так звана форс-мажорна обставина, що трапилась під час завантаження, стоянки, перевезення або

вивантаження вантажу, капітан судна від імені судовласника для захисту своїх прав, законних інтересів як доказ може надати вчинений нотаріусом або консулом акт про морський протест, форма якого була затверджена Міжнародним морським комітетом з 19 по 24 вересня 1949 року в Амстердамі[19] .

Виходячи із природи морського процесу, автор підтримує думку вчених, які вважають його своєрідним способом забезпечення доказів на майбутнє. Тобто у разі вирішення судом спору між відправником та перевізником на підтвердження форс-мажорних обставин подається акт про морський протест, який звільнить перевізника від відповідальності. Але слід звернути увагу, на недосконалість регламентації процедури вчинення морського протесту, передбаченої Порядком вчинення нотаріальних дій нотаріусами України[21], де не йдеться про перелік суб'єктів, які можуть зробити заяву про морський протест крім капітана морського судна, а також про строки вчинення морського протесту, і винятки за яких неможливо вчинити протест, а також про форму і зміст заяви про морський протест, оскільки остання має істотне юридичне значення. Автор вважає, що у цій частині процедура вчинення морського протесту нотаріусом та консулом потребують істотних доопрацювань. Щодо більш детального розкриття даного питання ми повернемося пізніше.

Хоча Гамбурзькі правила в деяких аспектах вдосконалили правове регулювання відносин з морського перевезення вантажів, в цілому вони аж ніяк не представляли собою такого вирішення питання, яке могло бути покладено в основу створення збалансованого міжнародного режиму відповідальності перевізника за збереження вантажу. Ці правила лише в малому ступені враховували нові технології, пов'язані з контейнерною революцією, з мультимодальними перевезеннями та пов'язаними з цим спробами встановлення відповідальності одного перевізника за збереження вантажу «від дверей до дверей» з використанням електронних транспортних записів.

1.4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів.

На даний час держави, на свій розсуд, в регулюванні міжнародних морських перевезень можуть використовувати Гаазькі правила разом або окремо з Гаазько-Вісбійськими правилами або Гамбурзькі правила. По статистиці, які надає професор Лебедев С.Н., під дію Гаазьких і Гаагско-Вісбійських правил підпадає приблизно 75%, а під дію Гамбурзьких тільки 5% перевезень[73].

Така неоднорідність правового регулювання морських перевезень продовжувала ускладнювати морську торгівлю між державами. Для вирішення даної проблеми, а саме: для використання світовим товариством однакового правового регулювання та включення нових технологій у морських перевезеннях, була розроблена та прийнята 11 грудня 2008 року на 63 сесії Генеральною асамблеєю Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів[3]. Враховуючи, що 23 вересня 2009 року Генасамблея ухвалила провести церемонію відкриття Конвенції для підписання у місті Роттердам, вона отримала назву «Роттердамські правила» (далі - Роттердамські правила)[65, с. 255]. На даний час підписантами є 25 держав та ратифікували лише 3, такі як: Іспанія, Того та Конго (для вступу у дію потрібно щоб 20 держав її ратифікувало).

Роттердамські правила включають в себе 96 статей (Гаазькі правила мають лише 12 статей, а Гамбурзькі правила 34 статей), яку можна назвати найповнішою та найскладнішою конвенцією про міжнародні перевезення вантажів у світі. З метою забезпечення розвитку міжнародної торгівлі та транспорту Роттердамські правила отримали багато інноваційних положень, таких як: більш широка сфера застосування правил чим інші конвенції, електронні транспортні записи, права контролюючої сторони, ідентифікація перевізника, доставка товару без коносаменту, контракти на обсяг вантажів, перерозподіл прав та обов'язків між вантажовідправниками та перевізниками, нові визначення та деякі поняття, тощо. Ці нові положення отримали широке поширення уваги у світовому товаристві та

гарячі дискусії щодо наслідків, які можуть бути викликані, наприклад можливий вплив на відповідне національне законодавство, міжнародну торгівлю, міжнародну діяльність перевезення вантажів, банківські послуги, страхування, порти та інші види транспорту в доповнення до морських перевезень[66, с. 288].

Давайте розберемо основні положення даної Конвенції та її відмінність від інших.

На основі досліджень Ендрю Бардота, для перевізників Роттердамські правила мають такі негативні наслідки. Це більш жорсткі зобов'язання щодо мореплавства, які покладаються на перевізника згідно зі статтею 14, а саме: розширені зобов'язання на початку та в ході морського рейсу щодо приведення судна у морехідний стан, тобто роблячи його безперервним. У Гаагско-Вісбійських правилах перевізник зобов'язувався це робити тільки до та на початку морського рейсу і піклуватися про вантаж, в Гамбурських правилах це положення відсутнє. Перевізнику набагато простіше здійснити необхідну належну перевірку, перед тим як судно приступило до плавання, ніж одразу після його відправлення. Після чого здатність перевізника прийняти заходи вказані в статті 14 Роттердамських правил, можуть на практиці бути значно обмеженими. Це може призвести до збільшення відповідальності самого перевізника та його страхових агентів[66, с. 328].

Наступне це збільшення межі відповідальності за місце (одиницю) та за кілограм ваги вантажу. Проводячи аналіз межі відповідальності між Гаагско-Вісбійськими (666,67 розрахункових одиниць за місце (одиницю) та 2 розрахункові одиниці за кілограм вантажу (ст. 4 ч.5 п.d)), Гамбурзькими (835 розрахункових одиниць за місце (одиницю) та 2,5 розрахункові одиниці за кілограм вантажу (ст.6 ч.1 п.а,b)) та Роттердамськими правилами (857 розрахункових одиниць за місце (одиницю) та 3 розрахункові одиниці за кілограм вантажу (ст. 4 ч.5 п.d)) само собою зрозуміло, що накладає більший фінансовий рівень навантаження на перевізників та відповідальність страхових агентів. Результатом нових правил межі відповідальності порівняно з Гаагско-Вісбійськими правилами буде збільшуватися приблизно на 31% за місце (одиницю) та 50% за кілограм вантажу[66, с. 328].

Збільшення строків позовної давності до двох років в Роттердамських правилах (ст.20 ч.1). Розширення чинних часових обмежень проти Гаагско-Вісбійських правил, які встановлювали 1 рік (ст.3 ч.6), може призвести до шкоди інтересам перевізників щодо досягнення справедливості вирішення суперечок, щодо вантажних вимог. Існує неминучий ризик того, що доступність та цінність доказів може з часом зменшитися, і цьому є зацікавленість усіх учасників в тому, щоб такі суперечки були вирішені у більш менші проміжки часу, тоді як докази ще залишаються «свіжими» та точними[66, с. 328].

Підвищена гнучкість щодо вибору суду з вирішення спорів, які містяться у статтях 66 та 75 Роттердамських правил, також є негативним фактором для перевізників. А саме коли сам договір передбачає визначення за вибором позивача та може розглядатися: за місцем проживання перевізника, за місцем отримання, доставки або завантаження вантажу. Єдиний визначений суд для вирішення спорів вносив би більшу чіткість та визначеність права та процесу для обох договірних сторін[66, с. 328-329].

Також у Роттердамські правила не включили лінійні перевезення, які займають великий обсяг перевезень морським шляхом. Це означає, що лівова частина перевезень буде поза юрисдикцією даних правил. Деякі автори вже назвали це упущення «фатальною помилкою» Роттердамських правил[33].

Проте прогноз для перевізників не є повністю негативним. Так, у своїх дослідженнях Ендрю Бардот наводить також і позитивні аспекти Роттердамських правил, які принесуть для перевізників користь.

В Роттердамських правилах з'являється поняття «мультимодальні перевезення». В ч.1 ст. 5 зазначених Правил вказано, що вони застосовуються до договору перевезення за якими місце отримання вантажу і місце здачі вантажу знаходяться в різних державах, також порт навантаження для морського перевезення і порт розвантаження для цього морського перевезення знаходяться в різних державах, якщо згідно договору перевезення будь-одне з наступних місць знаходиться в договірній державі, а саме: місце отримання вантажу, порт навантаження, місце здачі вантажу або порт розвантаження. Також згідно з

визначенням договору (ч.1ст.1), він «передбачає перевезення морем і може передбачати перевезення іншими видами транспорту на додаток до морського етапу». Подібна концепція, при якій море стає основним обов'язковим шляхом доставлення вантажу, але саме перевезення не обмежується тільки морем, отримала найменування «море плюс». Звідси назва цієї угоди - Конвенція ООН про договори повністю або частково морський міжнародного перевезення вантажів[72]. Отже, на відміну від правил Гаазьких та Гамбурзьких правил, Роттердамські правила не є такими, що обмежується тільки перевезеннями від «порту до порту», але поширюється на весь мультимодальний контракт перевезення, режим «від дверей до дверей», який повинен спростити вирішення питань відповідальності сторін під час всього руху вантажу[66, с. 329].

Істотні зміни передбачені в перевезенні палубного вантажу містяться в статті 25 Роттердамських правил, так звана «Контейнерна революція». Вантаж можна перевозити на палубі, тільки якщо: таке перевезення потрібно по закону, вантаж перевозиться в контейнерах або на них, або на транспортних засобах, які пристосовані для перевезення на палубі, та палуба спеціально пристосована для їх перевезення. Перевезення на палубі здійснюється відповідно до договору перевезення або згідно звичаїв, традицій або практики даної галузі.

Положення Роттердамських правил застосовуються до палубних вантажів, коли їх перевезення дозволена на палубі. Однак перевізник не несе відповідальності за втрату або пошкодження вантажу або його затримку, якщо вони викликані особливими ризиками, пов'язаними з перевезенням вантажу на палубі, на вимогу закону або відповідно до договору перевезення, передбачені звичаями, традиціями або практикою даної галузі. Дані нововведення вітаються з боку перевізників[66, с. 329].

Якщо в Гаазьких правилах взагалі не згадується про електронні записи, а в Гамбурзьких йдеться тільки про можливість підписання коносаменту за допомогою електронних засобів (ст. 14 п. 3), то в Роттердамських правилах електронним транспортним записам присвячено окрему главу 3. У зв'язку з цим М. Голдбі називає такого роду записи альтернативною «паперових» транспортних

документів (коносаментів, морських накладних) та розглядає положення Роттердамських правил про ці записи як рамки майбутнього розвитку електронної форми відносин під час перевезення[72, с. 95].

Електронний транспортний запис показує інформацію, що міститься в одному або кількох повідомленнях, переданих перевізником в електронному вигляді відповідно до транспортного договору. Він може показувати, що перевізник або виконавець отримав товар відповідно до умов договору та свідчити що договір перевезення існує (маються на увазі випадки, коли договір є реальним) або містити такий договір. Як загальне положення стаття 8 Роттердамських правил встановлює, що все що підлягає до включення в транспортний документ, може бути записано в транспортно електронному записі. Однак при цьому необхідна одночасна наявність двох умов: видача або подальше використання транспортного електронного запису повинно здійснюватися за згодою перевізника і відправника, його видача і винятковий контроль над ним або його передача мають такі ж наслідки, як і видача транспортного документа або його передача[72, с. 95]. Дане положення, що містять електронні документи, які є еквівалентні традиційному паперовому транспортному документу, такому як коносамент вітається перевізниками та отримують все більшу підтримку з їхнього боку[66, с. 329].

У Роттердамських правилах у визначенні вантажу (ч.24 ст. 1) окремо не згадується про «живих тварин». Навпаки, у Гамбургських правилах живі тварини входили в це поняття, але передбачалося, що перевізник не несе відповідальності за будь-які особливі ризики, властиві цьому виду перевезення (ч.5ст.5). Для Роттердамських правил в цьому і не було необхідності, тому що поняття «вантаж» охоплюється терміном «майно». Що стосується спеціальних правил щодо перевезення живих тварин, то в договорі, незважаючи на загальну заборону виключення або обмеження відповідальності (статті 79, 80), допускаються виключення або обмеження обов'язків або відповідальності як перевізника, так і морської виконуючої сторони. Однак такі винятки або обмеження не мають сили, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження вантажу або затримка в його здачі

з'явилися результатом умислу або грубої необережності і з розумінням імовірності таких наслідків (ст. 81 п. а)[72, с. 91-92].

Також, на мою особисту думку, із самих позитивних положень Роттердамських правил є стаття 89, яка вказує що держава, яка стає учасником цієї Конвенції, якщо вона є учасником Гаазьких правил, Гаазько-Вісбійських правил або Гамбурзьких правил, зобов'язана денонсувати їх. Що дасть у майбутньому підстави уніфікації та гармонізації правил морських перевезень.

Але досі Україна не ратифікувала Гаазькі чи Гамбургські правила. Для України відсутність ратифікації цих міжнародних морських конвенцій є серйозною проблемою захисту її прав у сфері міжнародних морських перевезень. Усі правила морських перевезень в Україні здійснюється Кодексом торговельного мореплавства від 23.05.1995 року. Багато положень Кодексу про морські перевезення взяті з Гаазьких правил.

Україна не входить до списку країн, які ратифікували основні міжнародні конвенції, що регулюють міжнародні морські перевезення, що є значною проблемою з питань визнання України як "морської" країни а також правового захисту вітчизняних перевізників, вантажовідправників та вантажоодержувачів на міжнародному рівні.

РОЗДІЛ 2.

ПОРЯДОК ВЧИНЕННЯ МОРСЬКИХ ПРОТЕСТІВ

2.1 Захист морських інтересів України консулом за кордоном у районі де є морська ділянка відповідальності.

Насамперед, слід розібрати який захист морських інтересів України здійснює консул, якщо у нього є морська ділянка відповідальності та спробувати розробити типові рекомендації взаємодії консула із адвокатським корпусом та МЗС країни перебування.

Як я вже згадував раніше, у реєстрі українського флоту є близько 2600 суден, що плавають під прапором України. Середній вік суден становить близько 25 років. Відповідно до правил портів більшості європейських та країн американського континенту, кораблям, побудованим понад 15 років тому, заборонено вхід до портів цих країн. У зв'язку з цим близько 550 українських судноплавних компаній (деякі з одним власником та одним судном, інші мають лише судна іноземної реєстрації) переважно експлуатують свої кораблі на міжнародному азіатсько-африканському ринку судноплавства. Тільки найбільші судноплавні компанії (ТОВ "УДП"-близько 650 суден, ТОВ "Торговий флот Донбасу", ТОВ "ЧОРНОМОРТЕХФЛОТ", деякі дочірні компанії Міністерства аграрної політики України) можуть економічно захищати свої права та інтереси за кордоном.

Зазвичай вони мають постійні або тимчасові угоди з відповідними юридичними фірмами в країнах, куди кораблі заходять, мають досвідчений юридичний відділ в управлінні, а також застрахували кораблі та вантаж цих судновласників. Решта судновласників економічно неспроможні захистити власні інтереси та права екіпажу, через що на них регулярно націлюються іноземні країни (переважно країн Азії та Африки) на підставі сфабрикованих або штучно надуманих позовів та пов'язані з цим арештами, які ведуть до накопичення боргів перед портовою адміністрацією та агентськими компаніями що призводить до експропріації судна або відмови судновласника від своєї власності. [17, с.1].

Основними причинами арешту та затримання державних або приватних суден є: недотримання морських конвенцій, правил безпеки та управління суднами, недотримання морських вимог, незаконні дії, такі як: транспортування нелегальної імміграції або контрабанда товарів, борги державних установ або борги компаній та судновласників тощо.

Статистика показує, що кількість затриманих або заарештованих кораблів під прапором України за останні роки не зменшилася. Це вимагає подальших скоординованих зусиль щодо покращення ролі консульського захисту та конкретних заходів щодо реалізації прав та інтересів українських судновласників та моряків, а також необхідно чітко розмежувати функції та повноваження

судновласників та консульств щодо захисту морських інтересів та прав України українських моряків.

Основними завданнями закордонних дипломатичних установ України державах перебування або при міжнародних організаціях є підтримання з ними офіційних відносин, відстоювання національних інтересів України, виконання консульських функцій, у тому числі захист прав та інтересів громадян і юридичних осіб України за кордоном(ст. 5 п. 4 Закону України Про дипломатичну службу)[5]. Тому відповідно листа МЗС до дипломатичних представництв та консульським установам України за кордоном, від 22.06.04 № 71/ВКЗ/21-322/2-371 Щодо практичних кроків консульських установ по захисту морських інтересів України дипломатичні та консульські установи України за кордоном зобов'язані оперативно вживати заходів для відновлення порушених прав українських моряків та судновласників, стежити за тим, щоб у портах, територіальних і внутрішніх водах держави перебування в межах консульського округу суднам під прапором України надавалися у повному обсязі права та імунітети відповідно до законодавства країни перебування і міжнародних договорів, учасниками яких є Україна і держава перебування[17, с.1].

Підсумовуючи вищесказане, на нашу думку, слід окреслити наступні типові рекомендації взаємодії консула із органами влади та юридичними установами країни перебування, а також взаємодію з Управлінням консульської служби Міністерства закордонних справ України.

Для забезпечення високопрофесійного консульського захисту та надання кваліфікованих юридичних консультацій консульський персонал повинен бути ознайомлений з юридичними документами морського права, включаючи Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права, Кодекс торгового судноплавства України, Кодекс торгового мореплавства країни перебування, правила заходів та перебування іноземних суден в портах країни перебування, процесуальне право та особливості системи судочинства в країні перебування.

Консульська посадова особа в районі, де розташований морський порт або річковий порт, несе пряму відповідальність за підтримку робочих та особистих

відносин з департаментом управління порту приймаючої країни, керівництвом морських секторів, відділів чи департаментів транспортних міністерств країни перебування.

Отримавши повідомлення про затримання або арешт українського судна в порту країни перебування, дипломатичне представництво або консульство повинні негайно показати, що кожен український моряк або судно має підтримку української держави та подати запит до компетентного органу країни перебування щодо причин затримання чи арешту.

Консульська установа має негайно повідомляти Управління консульської служби Міністерства про будь-яке затримання чи арешт українських кораблів.

Якщо українське судно затримано чи арештоване за морськими вимогами (ст.43 Кодексу торговельного мореплавства України) консульська установа, з'ясовує причину затримання, повідомляє УКС МЗС про інцидент та відстежує ситуацію. У цьому випадку судновласник діє відповідно до усталеної морської практики (внесення банківські гарантії, звертаючись до юридичної, страхової компанії, яка застрахувала судно та вантаж[17, с.2].

У будь-якому випадку всі запити власника судна повинні уважно розглядатися консульською установою та надавати допомогу, в межах консульської компетенції, у відповідності до чинного законодавства України, зокрема Консульського статуту України.

На прохання судновласника консульська установа повинна надати перелік юридичних фірм, що займаються морськими питаннями, та сприяти контакту між судновласником та цими фірмами та судовими органами країни перебування. Вибір юридичної чи адвокатської фірми та підписання договору про надання юридичних послуг зазвичай здійснюється власником судна або його представником без залучення консула, оскільки якщо останній бере участь у процесі вибору фірми та підписання юридичної угоди, не виключається можливість висунення адвокатами претензій та судових позовів, при банкрутстві власника судна, до консульської чи дипломатичної установи в країні перебування щодо сплати за здійснені послуги. Законодавство деяких країн світу передбачає,

що сплата за адвокатські послуги має бути здійснена незалежно від форми (письмової чи усної) укладеної адвокатської угоди, що дає змогу окремим юридичним фірмам зловживати положеннями законодавства та висувати безпідставні судові позови. На відміну від кримінальних процесів, в ході яких, органи юстиції на прохання консула або відповідача, а судові спори на морі вимагають від судновласника сплатити великі фінансові витрати. Взагалі кажучи, вартість морських юристів досить висока, тому що вони враховуватимуть вартість судна під час підписання угоди про юридичні послуги (інколи, мільйони доларів США), ціна вантажу (в більшості випадків, мільйони доларів США), фрахтова ставка корабля за добу (тисячі доларів США).

У зв'язку з цим у процесі судового розгляду контакт консула з адвокатом, який захищає українського судновласника, обмежується наглядом за судовим розглядом, а при необхідності - на вимогу судновласника, одержанням інформації від юриста для надання рекомендацій та прийняттям рекомендації приймаючої країни до уваги: судову систему, конкретні місцеві умови та традиції, а також досвід, набутий у судових спорах на морі, консульсько-правовий досвід.

Якщо, за висновком адвоката, під час судового розгляду має місце порушення процесуальних норм, міжнародного права та внутрішнього законодавства, консульська установа повинна негайно довести це до відома Міністерства закордонних справ, Міністерства юстиції та Генпрокуратури країни перебування. З огляду на складність ситуації чи питання, текст усної ноти Посольства може бути узгоджений Міністерством. Якщо українській стороні необхідно підвищити рівень звернень до відповідних установ країни перебування, консульство надає рекомендації управлінню консульською службою МЗС, та готує проект усної ноти від Міністерства закордонних справ та діє відповідно інструкціям Центру[17, с.3].

У межах своїх повноважень консульська установа зобов'язана відстежувати становищу щодо українських кораблів що можуть бути затримані або заарештовані відповідно до рішень портової влади, та надавати допомогу українським судновласникам з дати затримання чи повідомлення про арешт до остаточного

вирішення питання, відповідно до рішення портової адміністрації місцеперебування судна чи вироку судової установи, регулярно інформуючи при цьому про перебіг подій управління консульської служби МЗС України, судновласника, а також причетні департаменти українських міністерств.

Прямий обов'язок консульства - контролювати становище українських судновласників, які тривалий час (можливо і на декілька років) були пришвартовані під приводом ремонту тощо. У більшості випадків це стосується кораблів рибо-господарчих об'єднань, які є частиною системи Державного департаменту рибного господарства Мінагрополітики та Фонду державного майна України. Якщо цим кораблям загрожує відчуження, консульська установа повинна негайно повідомити управління консульської служби МЗС України, судновласника, відповідні департаменти міністерства або Фонд держмайна, а також вжити незалежних дій у межах своїх повноважень відповідно до ситуації та діяти відповідно до вказівок Центру у разі виникнення складної ситуації. У цьому випадку консульська установа та Міністерство закордонних справ повинні вжити всіх можливих заходів (звернення до МЗС, Міністерства внутрішніх справ, Міністерства юстиції, Генпрокуратури, портових влад та керівників адміністративних утворень країни перебування) з метою впливу на ситуацію, аби, в межах законодавства країни перебування, запобігти відчуженню української власності[17, с.3].

В роботі з затриманими чи заарештованими плавзасобами України консульські установи мають діяти в межах своєї компетенції, керуючись в своїй роботі чинним законодавством України, зокрема, Консульським статутом України та Указом Президента України "Про Положення про Міністерство закордонних справ України" №357-99 від 03.04.1999 р., а також циркулярними та інструктивними листами МЗС, виходячи з того, що дипломатичні установи України за кордоном не уповноважені представляти інтереси, чи заміщати в судовому процесі юридичних осіб України, незалежно від їх економічної спроможності чи неспроможності.

В діловодстві кожної консульської установи, в консульському окрузі якої є морські чи річкові порти, мають бути заведені окремі справи (досьє) з індексами 320, 322/2, 322/3, 322/5, 325 згідно з номенклатурою справ УКС МЗС, затвердженої начальником УКС 25.03.2004 р[17, с.4].

Відповідно до циркуляру «Щодо дій консула при виникненні екстремальних ситуацій, пов'язаних з суднами України» № 22/АП/30/020-455 від 13.04.01, з метою належного виконання консулами функцій щодо суден України, передбачених розділом V Консульського статуту України, затвердженого Указом Президента України від 02.04.94. №127/94, оперативного реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані з українським суднами, надання допомоги та сприяння членам екіпажу, а також забезпечення захисту їх прав та інтересів звертається увага на таке[16].

У разі виникнення надзвичайної події або ситуації, пов'язаної з українським судном (затримка судна, арешт, незаконне захоплення, зіткнення, аварія, смерть, трудовий конфлікт між екіпажем та судновласником тощо), консул зобов'язаний негайно повідомити про це групу оперативних чергових Відділу оперативного реагування ДКС МЗС України. Водночас необхідно повідомити про це Державний департамент морського та річкового транспорту Мінтрансу України.

Повідомлення про інциденти з кораблями, що ходять під прапором України, має відповідати таким процедурам викладення інформації:

- Дата, причина і місце події;
- Назва судна та його національна приналежність, порт приписки;
- Кількість членів екіпажу, національність та громадянство;
- Дані про судновласника та агента згаданого судна (країна, адреса, номери телефонів та факсу);
- Негативні наслідки аварії (забруднення акваторії іноземної держави, виплата судновласником компенсації за завдані збитки тощо);
- Кількість потерпілих (загиблих) чи евакуйованих членів екіпажу судна;
- Координати компетентних органів іноземної держави, в провадження яких передана згадана справа;

- Заходи, вжиті консульською посадовою особою для з'ясування обставин аварії та надання сприяння і допомоги потерпілим громадянам України[16].

Необхідно також підтримувати регулярні контакти з компетентними органами приймаючої країни, які беруть участь у вирішенні питань, пов'язаних з надзвичайною ситуацією, та членами екіпажу, які є громадянами України; надавати їм необхідну допомогу та сприяння, здійснення контролю за дотриманням законодавства приймаючої країни до них; регулярно повідомляти про хід справи департамент консульської служби.

Отже, на нашу думку, такі типові рекомендації взаємодії консула із адвокатським корпусом та МЗС країни перебування мають надати змогу здійснювати захист морських інтересів України на належному рівні.

2.2 Роль та доказова сила морського протесту в сучасному торговому мореплаванні.

Після того як ми розібрали який захист морських інтересів України здійснює консул якщо у нього є морська ділянка відповідальності доцільно визначити роль морського протесту в сучасному торговому мореплаванні.

Жоден нормативний акт національний або міжнародний не дає переліку морських пригод, у зв'язку з якими може бути заявлений морський протест, проте беручи до уваги дослідження Фурса С.Я. «Теорія нотаріального процесу, 12.1.6. Вчинення морських протестів»[56] та відповідно до ст. 5 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морські перевезення вантажів 1978 року[2] передбачені наступні підстави відповідальності, а саме:

1. Перевізник відповідає за збиток, що є результатом втрати або ушкодження вантажу, а також затримки у разі, якщо обставини, що викликали втрату, ушкодження або затримку, мали місце в той час, коли вантаж знаходився в його управлінні, якщо тільки перевізник не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх можливих заходів, щоб уникнути таких обставин та їх наслідків.

2. Затримка в передачі має місце, якщо вантаж не зданий у порту розвантаження, передбаченому в договорі морського перевезення, у межах строку, прямо визначеного угодою, або за відсутності такої угоди - у межах строку, який було б розумно зажадати від турботливого перевізника з урахуванням конкретних обставин.

3. Особа, уповноважена заявити вимогу з приводу втрати вантажу, може вважати вантаж втраченим, якщо він не був зданий, відповідно до вимог, передбачених цією Конвенцією, у межах 60 календарних днів після закінчення терміну здачі відповідно до п. 2 цієї статті.

4. Перевізник відповідає:

- за втрату або ушкодження вантажу, або затримку в здачі, викликані пожежею, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів;

- за такі втрати, ушкодження або затримку в здачі, які, якщо це доведено особою, яка заявляє вимогу, сталися з вини перевізника, його службовців або агентів при вжитті всіх розумних заходів, щоб ліквідувати пожежу й уникнути або зменшити її наслідки.

У випадку, якщо пожежа на борту судна торкнулася вантажу, і якщо того побажає особа, яка заявляє вимоги, або перевізник, має бути проведений сюрвейерський (експертний) огляд згідно з практикою морських перевезень з приводу причин та обставин пожежі, і копія відповідного звіту повинна надаватися перевізнику або особі, яка заявляє вимогу, за їхнім запитом.

5. Відносно живих тварин перевізник не несе відповідальності за втрату, ушкодження або затримку у випадку, який є результатом будь-яких особливих ризиків, властивих цьому виду перевезення. Якщо перевізник доведе, що він виконав спеціальні інструкції відносно тварин, надані йому вантажовідправником, і що за даних обставин втрата, ушкодження або затримка у здачі могли б бути віднесені на рахунок таких ризиків, передбачається, що втрата, ушкодження або затримка у здачі були викликані цими ризиками, якщо немає доказів того, що цілком або частково це сталося з вини перевізника, його службовців або агентів.

6. Перевізник не несе відповідальності, крім як по загальній аварії, у випадках, коли втрата, ушкодження або затримка у здачі виникли в результаті заходів з порятунку життя або розумних заходів щодо порятунку майна на морі.

7. У разі, якщо до провини перевізника, його службовців або агентів приєднується інша обставина, яка у сукупності з першою призводить до втрати, ушкодження або затримки у здачі, перевізник відповідає лише у тій мірі, у якій втрата, ушкодження чи затримка у здачі обумовлені його провиною, провиною службовців або агентів, за умови, що він доведе розмір збитків, які не обумовлені провиною з його боку.

У будь-якому випадку, морське подія повинна порушити нормальний процес судноплавства і життєдіяльності на судні. Наприклад, посадка судна на мілину, зіткнення суден, різкі перепади температури, стиснення судна льодами, розлив паливно-мастильних матеріалів з яких-небудь причин та інше. Всі названі та не названі аварійні морські події можуть стати причиною пошкодження судна, вантажу і заподіяння значних економічних збитків судновласнику, власнику вантажу і особам, які законно перебувають на борту судна.

Морський протест може бути заявлений практично в будь-якому випадку з метою доказу сумлінної та компетентної поведінки капітана і екіпажу судна, для уникнення або зменшення будь-якого збитку[70, с. 61].

На момент заяви про морський протест капітанові необов'язково знати, що виникли збитки та які саме. Тому для здійснення морського протесту досить мати припущення про виникнення збитків від певної події. Ільєва Н. В. вважає, що подіями через яку можливо заявити морський протест, є такі події, що мають характер непереборної сили, або виникли через непередбачені випадки на морі до яких можна віднести: зіткнення з іншим судном, айзбергом, шторм, пожежою під час плавання тощо та інші події які можуть завдати збитків. [34, с. 141-142].

Поряд з цим заява про морський протест подається якщо шкода завдана іншим фізичним чи юридичним особам (власнику вантажу, окремим громадянам, порту). Але якщо шкоду було завдано лише судновласнику підстави для подачі заяви не має[50, с. 292].

У сфері мореплавання найважливішим способом забезпечення доказів є морський протест, застосований як торговими так і військовими судами [74, с. 86].

Особливості морського протесту:

Заява про морський протест потрібно подати до пред'явлення претензій, до порушення судового чи арбітражного справи. У ряді країн суди, навіть, не приймають до розгляду приватні морські суперечки, якщо не був заявлений морський протест.

Процесуальне оформлення морського протесту здійснюється різними органами, що мають право здійснювати нотаріальні дії: нотаріальні контори, установи органів влади, установи підвідомчі Міністерству закордонних справ - консульства (ст. 34- 38 Закону України "Про нотаріат")[6], а в окремих країнах - спеціальні чиновники (ст. 342 Кодексу торговельного мореплавства України) [8].

Право заяви морського протесту надано лише капітану морського судна (ст. 341 Кодексу торговельного мореплавства України)[8]. Хоча в разі загибелі капітана, наступний за званням офіцер, буде виконувати функції капітана, і відповідно буде мати право на заяву морського протесту.

Необхідність заяви морського протесту у встановлений законом термін, що відрізняється від термінів, передбачених для інших юридичних актів[8]. Це термін однаковий у всіх країнах світу.

Морський протест застосовується тільки на морському транспорті.

Заява морського протесту, крім забезпечення доказів, переносить тягар доведення обставин морської події на іншу сторону, в чому полягає створення для судновласника вигідного процесуального положення[74, с. 88]. Таким чином, не перевізник повинен доводити свою невинність, наприклад, в пошкодженні вантажу, а вантажовласник - вину перевізника.

Можливість подачі заяви про морський протест як безпосередньо, так і по електронній системі зв'язку. Час відправлення листа про морський протест розглядається як юридичний акт, рівносильний поданням заяви про морський протест.

Прискорений процес вантажно-розвантажувальних робіт і відповідно їх документальне оформлення, не дозволяє капітанові самотійно витримувати всю процедуру складання та оформлення морського протесту. Світова практика частково передала ці повноваження судовому агенту, як представнику судновласника. Тобто, капітан складає заяву про морський протест і разом з іншими документами у справі передає їх агенту, який, в свою чергу займається оформленням протесту у компетентної особи [74, с. 90].

Дана ситуація не прописана в профільній нормативній базі України. Тільки в деяких агентських угодах можна зустріти відповідні положення.

Також слід зауважити, на жаль, що в сучасний період капітани не так часто вдаються до цього, історично обґрунтованого, засобу захисту інтересів судновласника. Чому - причини різні.

Резюмуючи вищевикладене, очевидно, що інститут морського протесту як було актуальним в минулі часи, так і життєво необхідний для сучасного торгового мореплавання. Це пов'язано з тим, що морський протест є, по-перше методом захисту інтересів судновласника, по-друге - способом забезпечення доказів, для захисту прав і законних інтересів судновласника.

Однак сучасні динамічні умови торгового мореплавання адаптують історичний інститут морського протесту до життєвих реалій. В результаті виходить розрив правового регулювання і сучасних відносин в досліджуваній сфері. Відповідно, є необхідність внесення доповнень до профільних національних нормативних актів.

Доказова сила морського протесту

Також окремо хочу розібрати доказові силу морського протесту.

В разі якщо під час плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог, капітан судна з метою забезпечення доказів повинен зробити заяву про морський протест.

Метою заяви про морський протест є закріплення доказів для захисту прав і охоронюваних законом інтересів судновласника при врегулюванні майнових суперечок, розгляді їх в суді або арбітражі.

Раніше відсутність технічних засобів зв'язку і надійних суднових приладів робило морської протест одним з серйозних коштів закріплення обставин події.

Згідно з Додатком VIII Кодексу торгового мореплавання СРСР 1929 року[9], вчинення морських протестів застосовувалося в разі зіткнення суден, заяві про наявність загальної аварії або приватної аварії, або про передбачувану приватної аварії.

Наступним етапом вдосконалення радянського морського законодавства стало введення в дію Кодексу торгового мореплавання СРСР 1968 року[10]. Глава XXIV, присвячена морським протестам охоплювала правовим регулюванням широке коло відносин специфічного характеру, що виникають в торговому мореплавання. В даний час в морської протест є важливим способом забезпечення доказів з метою підтвердження фактів, що мають юридичне значення для вирішення судових та арбітражних справ, пов'язаних з торговельним судноплавством.

Забезпечення доказів лежить на капітанові судна, оскільки відповідно до міжнародного морського права та Українського законодавства, на нього покладається вжиття заходів щодо запобігання заподіяння шкоди судну та що знаходиться на судні: людям і вантажу.

Капітан зацікавлений в подачі заяви про морський протест, оскільки морський протест це вид попереднього забезпечення доказів на випадок, якщо до корабельного екіпажу або судновласника буде пред'явлений позов про відшкодування збитків, а також це попереднє забезпечення доказів виправдовується ще тим, що в момент пред'явлення позову до корабельного екіпажу, в більшості випадків він буде на той час знаходитися в далекому плаванні та не можуть свідчити перед судом.

Морський протест займає особливе місце серед форм і методів захисту прав і законних інтересів судновласників. Відповідно до сформованої традиції, вчинення морського протесту в нашій країні регулюється нормами як морського, так і нотаріального законодавства, яке не тільки встановлює процедуру вчинення нотаріальної дії, а й визначає мету і правову природу протесту, підстави, щодо яких

може бути здійснений протест, наслідки та правове значення такого протесту. При цьому зазначені питання є або комплексними, або питаннями не тільки нотаріального процесуального, але і морського права.

Законодавство встановлює дві стадії оформлення морського протесту:

1. Згідно статті 341 Кодексу торговельного мореплавства України[8] це заява про морський протест, в якій вказується наступне:

Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників робить у встановленому порядку заяву про морський протест.

Заява про морський протест повинна містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна. До заяви додаються документи, що підтверджують фактичні обставини події.

2. Та складання акту про морський протест представниками офіційних органів.

Заява про морський протест повинна містити коротке і точне опис обставин події, а також заходи, прийняті капітаном судна для запобігання або зменшення шкоди особі іншому, ніж судновласник. Відомості, викладені в морському протесті, повинні точно відповідати записам у судовому журналі. Заява підписується капітаном судна і завіряється судовий печаткою.

Посадова особа консульської установи України на підставі заяви капітана судна, даних судового журналу, опитування капітана судна та у разі необхідності, інших членів екіпажу судна, складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом та гербовою печаткою. Саме акт про морський протест встановлює законне припущення (презумпцію) звільнення судновласника за збитки, викликані морським подією. Такі дії служать засобом для розподілу обов'язку доведення винуватості та переходу з одної сторони на іншу.

Найбільш часто заяву про морський протест робиться при перевезеннях вантажу. На підставі ст. 5 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів передбачені підстави відповідальності в від 31 березня 1978 року[2] передбачено,

що відповідальність перевізника згідно з цими правилами, базується на принципі резюмованої вини. Це означає, що обов'язок доказування щодо відсутності в діях перевізника ознак, які призвели до завдання шкоди власнику майна, як правило, покладається саме на нього.

Слід зазначити: саме своєчасне і правильне складання морського протесту і оформлення відповідної документації, дозволяє встановити презумпцію невинуватості судновласника, хоча і не виключається його відповідальність, а всього лише переведення тягарю доведення на іншу сторону, що створює для судновласника вигідне процесуальне становище. Складання морського протесту не звільняє капітана чи власника від відповідальності за пошкодження корабля чи вантажу, а лише служить доказом вини іншої сторони чи дії інших обставин. Відповідно, у разі оформлення морського протесту капітаном, вантажовідправник та його експедитор не повинні займати пасивну або очікувальну позицію, а подавати докази до суду чи арбітражу для їх порівняння.

Морський протест займає особливе місце серед форм і методів захисту прав і законних інтересів судновласника, так як є доказом конкретних фактів, але як будь-які докази, підлягає перевірці судом або арбітражем. Морський протест може бути спростований шляхом надання зацікавленими особами інших доказів, в яких точніше й об'єктивніше викладаються фактичні обставини події.

Таким чином, з теорії морського права і сформована практика, що ставить капітана судна, який захищає інтереси судновласника, в більш вигідне процесуальне становище під час проведення морського протесту і презумпції невинуватості дій екіпажу судна, якщо не буде доведено протилежне шляхом оскарження акту про морський протест у судовому порядку.

2.3 Порядок (процедура) вчинення консулом морського протесту, процесуальні особливості та нормативна база.

Документ що визначає статус консульської установи є Віденська конвенція про консульські зносини яка була підписана у Відні 24 квітня 1963 року[4] (далі —

Віденська конвенція) та являється основним міжнародним нормативним актом у цій сфері. Віденська конвенція ратифікована багатьма країнами світу, у тому числі Україною.

Особливу увагу під час відпрацювання нашого питання потрібно звернути на ст. 5 Віденської конвенції, у якій в пункті «l» вказано що до консульських функцій, зокрема, віднесено: надання допомоги суднам та літакам і їх екіпажу, прийняття заяв щодо плавання суден, огляд і оформлення судових документів та, без збитку для прав влади держави перебування, розслідування будь-яких подій, що мали місце у дорозі, та вирішення будь-яких спорів між капітаном, командним складом та матросами, оскільки це передбачається законами та правилами держави, що представляється. Хоча в цьому випадку існує лише один вид нотаріального посвідчення, тобто вчинення акта про морський протест. Екіпаж та треті особи також можуть зробити заяву, в яку консул може засвідчити справжність підпису і передати документ державному органу, який він представляє, або судовому органу країни. Такі заяви можуть надалі бути використані як докази в суді, саме таке забезпечення доказами можуть надаватися консульством України. Члени екіпажу та інші особи командного складу вправі також скласти заяви, на яких консул може засвідчити справжність підпису та передати цей документ до державної установи, що ним представляється, або до судових органів цієї держави. Така заява надалі може служити доказом у суді, й саме таке забезпечення доказів може здійснити консул України[49].

Під час вчинення морського протесту консул керується наступними нормативними документами:

1. Про Консульський статут України. Указ Президента України від 2 квітня 1994 року №127/94;
2. Кодекс торговельного мореплавства України. Постанова Верховної Ради від 23 травня 1995 року № 277/94-ВР;
3. Про нотаріат. Закон України від 02 вересня 1993 року № 3426-XII;
4. Про затвердження Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України.

Наказ Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України від 27 грудня 2004 року №142/5/310;

5. Про затвердження Положення про консульський збір України та Інструкції про порядок справляння сум консульського збору за вчинення консульських дій, обліку сум консульських надходжень та проведення звірок фактичних консульських надходжень в закордонних дипломатичних установах України. Наказ Міністерства закордонних справ України від 23 квітня 2018 року № 182.

Консул вчиняє морський протест на основі Консульського статуту України (далі КСУ)[11] та Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України» (далі - Положення №142/5/310)[14]. Але в цих документах не в повній мірі описані всі дії для дотримання всіх процесуальних норм під час вчинення морського протесту, у зв'язку з цим нам потрібно додатково використовувати циркуляри МЗС, міжнародні конвенції та внутрішнє законодавство України для більш якісного здійснення даної нотаріальної дії.

Отже беручи за основу дослідження Фурса С.Я.[56], та те про що ми говорили вище можна перейти до суті питання щодо порядку вчинення консулом морського протесту та які є процесуальні особливості.

Якщо подія що трапилася під час міжнародного рейсу, яка може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан судна в порту іноземної держави звертається до дипломатичної установи України із заявою про шкоду та завданих збитків які мали місце в період плавання або стоянки судна.

Шкода може бути заподіяна [50 с.291]:

- особі – подія яка була під час плавання спричинила загибель, травмування членів судна або екіпажу;
- судну – подія в наслідок якої було нанесено шкоду судну через яке було пошкоджено або втрачено частину або весь вантаж цього судна.
- вантажу який перевозиться – це пошкодження, втрата, псування частини або всього вантажу;

- майну третіх осіб – пошкодження або знищення іншого судна чи його вантажу, платформ, причалів та інших споруд, тощо.

Заяву про морський протест може подати[50 с.293]:

- капітаном морського судна такого як: вантажного, пасажирського, змішаного плавання (морського-річкового) під час плавання морем, річкою або іншим морським шляхом;

- капітаном судна внутрішнього плавання якщо воно перевозить вантаж із заходом в іноземні порти, де могла статися подія;

- командиром військового корабля України, якщо воно рятувало інше судно (судна), яке знаходилося в небезпеці.

Також виходячи із аналізу Кодексу торговельного мореплавства, така заява крім капітана може додаватися іншими керівниками екіпажу[8]:

- у разі смерті чи хвороби капітана подає інша особа, яка згідно Статуту служби на суднах морського флоту, заступає капітана;

- шкіперами - на несамохідних суднах морського флоту;

- капітанами - директорами - на суднах флоту рибної промисловості;

- кранмейстерами, гермейстерами - на суднах морського технічного флоту.

Заява про вчинення морського протесту: її зміст та форма.

Відповідно до ст. 79 КСУ[11] та п. 18 «Вчинення морських протестів» у розділі №3 Положення №142/5/310[14], консул з метою забезпечення доказів для охорони прав і законних інтересів судновласника приймає заяву капітана судна про подію, яка мала місце в період плавання або стоянки судна і яка може стати підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог.

Про подання заяви капітан судна повинен відобразити в судовому журналі, а всі данні, що вказані у заяві про морський протест, повинні у повній мірі відповідати записам судового журналу[50 с. 293].

Заява про морський протест має мати наступні реквізити що передбачані законом[50 с. 293]:

- дата та час подання заяви;

- прізвище ім'я та по батькові капітана судна, також його громадянство та місце проживання;
- назву судна, належність та порт приписки;
- порт відправлення та порт прибуття.

Заява про морський протест має містити в собі опис подій, що сталися, і заходів, ужитих капітаном для забезпечення охорони довіреного йому майна (п. 3.18.2. Положення №142/5/310).

Щодо опису обставин події, що сталася, то капітан судна має обов'язкового вказати, коли така подія сталася, тобто дату, час та місце (під час плавання чи стоянки судна), учасників події, та коротко викласти обставини самої події, тобто їх сутність.

Щодо заходів, вжитих капітаном, то вони мають бути викладені чітко із вказівкою на конкретні дії, які свідчать про належне виконання обов'язків капітана щодо збереження судна, вантажу, людей, членів екіпажу, які покладені на нього законом.

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, консулу в межах строків, установлених чинним законодавством, повинно бути подано для огляду судовий журнал і засвідчений капітаном витяг з судового журналу (п. 3.18.2. Положення №142/5/310).

Заява про морський протест має бути подана консулу в порту консульського округу в строки, установлені чинним законодавством України. Якщо подати заяву про морський протест у встановлені строки неможливо, то про причини цього має бути зазначено в заяві про морський протест (п. 3.18.3. Положення №142/5/310)

Відповідно Кодексу торговельного мореплавства України (далі КТМУ)[8] строки вчинення морського протестує наступні:

Загальний строк, у який має бути подана консулу заява про вчинення морського протесту - 24 години.

Він починає свій відлік залежно від того, де сталась подія:

- якщо подія сталася під час плавання, то з моменту оформлення приходу судна в порт (ч. 1 ст. 343 КТМУ) (підтвердження - довідка капітана порту);

- у разі корабельної аварії або якщо судно затонуло, строк у 24 години починає рахуватися з моменту прибуття у порт капітана разом з екіпажем або його частиною (підтвердження - довідка капітана порту);

- якщо подія сталася в порту, то заява про морський протест має бути подана протягом 24 годин з моменту настання події (ст. 343 КТМУ). На думку Фурси С.Я.[57], ця ситуація викликала сумнів щодо складання морських протестів, тому що інциденти, що сталися в порту, повинні бути розслідувані на місці, тобто потрібно визначити причину, скласти акт про такі інциденти, а потім слід дослідити причину аварії в порту. Це пояснюється тим, що капітан не зобов'язаний перебувати на борту під час перебування судна в порту, як і більшість членів екіпажу;

- якщо подія має довготривалий характер, наприклад, пожежа, ураган, посадка на мілину, тощо, слід враховувати такі строки:

- у разі пожежі або корабель сів на мілину - до завершення дій з ліквідації цих надзвичайних ситуацій. Зокрема, ця ситуація обумовлена необхідністю допомоги інших кораблів, які не будуть виконувати графік перевезень і заявлять про необхідність морського протесту;

- у разі урагану, синоптики повинні підтвердити цей факт на шляху корабля.

Винятки:

- якщо заявити про протест не може бути здійснено протягом встановленого строку, причини цього повинні бути зазначені в заяві про морський протест (консул на свій розсуд повинен визначити поважність таких причин);

- якщо є підстави вважати, що інцидент спричинив пошкодження вантажу на борту, то перед відкриттям люків необхідно зробити заяву про морський протест. Щодо підтвердження того, що люки не були відкриті, заяви капітана про це під час оформлення морського протесту буде недостатньо (ч. 2 ст. 344 КТМУ). Гріненко О.О. вважає, що цей факт повинен бути підтверджений консулом, оскільки він несе відповідальність за наслідки нотаріального посвідчення, тобто за точність зафіксованих ним фактів. Тому він повинен

особисто оглянути вантаж, коли вантажний люк відкривається, описуючи пошкодження завдані кораблю та вантажу під час аварії[29]. Для цього він може прибути до місця розташування корабля в порту, де може провести нотаріальне посвідчення. Ця мотивація пояснюється доцільністю допиту екіпажу на їх місці знаходження.

Якщо заяву про морський протест не можна подати протягом зазначеного терміну, причини повинні бути зазначені у заяві про морський протест.

Судновий журнал та витяги, засвідчені капітаном, які не були подані разом з заявою протесту на морі, то такі документи можна подати протягом семи днів з моменту прибуття до порту або моменту інциденту, якщо вона мала місце в порту. Якщо це неможливо зробити вчасно, капітан повинен вказати відповідну причину у письмовій заяві. Радзієвська Л.К. вказує що слід зазначити в заяві про морський протест прізвищ, імен, по батькові, посади, місця проживання свідків[51 с.309-314].

У заяві має зазначатися перелік документів, які до неї додаються, зокрема:

- судновий журнал (для огляду);
- витяг із судового журналу, засвідчений капітаном судна;
- документи, які підтверджують статус судна;
- довідка капітана порту про прибуття судна в порт;
- довідки інших органів, які свідчать про те, що подія мала місце, наприклад довідка синоптиків про ураган;
- документи, які підтверджують статус капітана.

Заява про морський протест підписується капітаном та скріплюється печаткою судна. У випадку виправлення у заяві, вони застерігаються та засвідчуються капітаном судна[50 с.294].

Якщо судновий журнал було втрачено то акт про морський може бути складений за допомогою інших доказів, таких як, заяви капітана судна з викладенням усіх фактів події яка сталася, показань свідків та членів екіпажу[50 с.293-294].

Порядок вчинення морського протесту.

Консул на підставі заяви капітана, даних суднового журналу, а також опиту самого капітана та по змозі, не менше чотирьох свідків з числа членів суднової команди, у тому числі двох, що належать до осіб командного складу, складає акт про морський протест, засвідчує його своїм підписом та печаткою (п. 3.18.2. Положення №142/5/310).

Акт про морський протест складається за доволі непросту процедуру та містить в собі доказову інформацію з джерел різного роду: з суднового журналу, з пояснень капітана, з опиту свідків, а також, можливо, в майбутньому міститиме документи по огляду консулом об'єктів за їх місцезнаходженням (судна, люку).

Вчинення даного нотаріального провадження має бути з дотриманням Загальних правил вчинення нотаріальних дій, спеціальних правил, які регламентують процедуру даного провадження, Консульського статуту України, Положення №142/5/310, та нормами Кодексу торговельного мореплавства.

Фурса С.Я[56] зазначає що даний акт про морський протест є одноетапним нотаріальним провадженням, яке у своєму розвитку проходить три стадії, які зводяться до вчинення консулом таких процесуальних дій.

Стадія ініціації цієї процедури нотаріального провадження пов'язана з поданням капітаном морського судна письмової заяви про морський протест, за винятком, передбачених КТМУ.

Стадія підготовки до цього процесу нотаріального провадження складається із таких процесуальних дій консулом:

- перевірка місця вчинення нотаріальної дії;
- встановлення строків подання заяви про морський протест (перевірка часу прибуття судна в порт (довідка капітана порту);
- встановлення статусу судна, зокрема проведення його ідентифікації (ст. 21 КТМУ), перевірка реєстрації у Державному судновому реєстрі України - свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент) або реєстрація у Судновій книзі України (судновий білет).

- перевірка право та дієздатності, статусу і повноважень капітана судна та інших осіб, які мають право подавати такі заяви;
- перевірка відповідності форми та змісту заяви про вчинення морського протесту вимогам закону;
- перевірка доказів, необхідних для вчинення нотаріальної дії. Суть перевірки полягатиме в тому, що консул особисто має переконатися в існуванні фактів, які він посвідчуватиме, що стане надійним способом отримання доказової інформації для забезпечення її збереження в майбутньому, а огляд судна має розцінюватися як огляд консулом речових доказів за їх місцезнаходженням. Вчинення нотаріальної дії може бути відкладено при необхідності витребування додаткових відомостей чи документів або направлення документів на експертизу, а також на інших підставах, передбачених законодавством України (ст.47 п.2 КСУ). Крім того, консул, який здійснює нотаріальну дію, має право вимагати від капітана надати інформацію та документи, необхідні для здійснення нотаріальної дії. Відомості та документи, необхідні для нотаріальної дії, повинні бути подані у встановлений консулом термін. Відомості та документи, необхідні для вчинення нотаріальних дій, повинні бути подані в строк, визначений консулом[49]. Цей строк не може перевищувати одного місяця (ст. 46 п. 1,2 КСУ).

Але для комплексного дослідження питання, на нашу думку, коли це пов'язано з складанням акту про морський протест строк може бути до одного місяця, але не перевищувати часу стоянки судна у порту або до початку вивантаження вантажу, для дотримання всіх процесуальних норм.

Також консулові України надані повноваження затримати готове до виходу в море судно (ст. 76 КСУ), для збільшення строку перебування у порту для витребування та більш якісного вивчення документів та відомостей. Неподання відомостей та документів на вимогу консула є підставою для відкладення, зупинення вчинення нотаріальної дії або відмови у її вчиненні (ст. 46 п. 3 КСУ).

Тому, якщо заява про морський протест не відповідає юридичним вимогам, докази які необхідні для вчинення морського протесту не надаються, пропуск строків подання є необґрунтованим, а серйозність пропуску даних строків не

доведена шляхом надання доказів, а також капітан не зумів усунути ці недоліки, консул повинен відмовитися від вчинення даної нотаріальної дії.

Стадія безпосереднього вчинення нотаріального провадження складається із таких дій консула:

- опитування капітана (ст. 3.18.4. Положення №142/5/310). Капітан повинен усно підтвердити інформацію про інцидент який мав місце, яку він зазначив у заяві про морський протест, та надати докази на її підтвердження. Показання капітана повинні бути відображені в акті про морський протест і підписані особисто капітаном у присутності консула. Також Консул, зобов'язаний роз'яснити капітану (свідкам) їх права та обов'язки, попереджати про наслідки вчинюваних нотаріальних дій з тим, щоб юридична необізнаність та інші подібні обставини не могли бути використані їм на шкоду (ст.48 п.2 КСУ);

- опитування по можливості не менше чотирьох свідків із числа членів суднової команди(показання підписуються кожним із опитаних), в тому числі двох, що належать до осіб командного складу. У контексті необхідності допиту чотирьох свідків, як це передбачено ст. 79 Консульського статут України та ст. 3.18.4. Положення №142/5/310. Слід звернути увагу на розбіжність цих нормативних актів зі ст. 346 КТМУ, де зазначено, що консул може опитати, у разі потреби, інших свідків зі складу суднового екіпажу, без вказання їх кількості. Як бачимо, тут йдеться про те, що свідки можуть бути допитані "по можливості не менше чотирьох свідків", згідно ст. 3.18.4. Положення №142/5/310 та ст. 79 Консульського статут України а згідно ст. 346 КТМУ таке опитування, здійснюється "у разі потреби, інших свідків" що може трактуватися як і одного свідка, що в майбутньому може не в повній мірі дати можливість судновласнику захистити свої права у суді за відсутності доказової сили або до недійсності акту. Дійсно консул при вчиненні нотаріальної дії має керуватися насамперед ст. 79 Консульського статут України та Положенням №142/5/310. Те, що він повинен у будь-якому випадку опитувати чотирьох свідків, видно зі змісту акта про морський протест (додаток 55 Положення №142/5/310). Про необхідність допитування свідків капітан має заявити у заяві. На нашу думку, якщо заяви капітана, довідки з порту чи інших органів про

подію, огляду суднового журналу та інших письмових доказів достатньо для вчинення морського протесту, то допит таких свідків є сумнівним. Це може мати місце, якщо судновий журнал втрачено або якщо свідкам відомі обставини, про які нічого не знає капітан судна. Тому вважаємо, що ст. 79 Консульського статуту України, ст. 3.18.4. Положення №142/5/310 та ст. 346 КТМУ, щодо необхідності допитування свідків " по можливості не менше чотирьох свідків " чи " у разі потреби, інших свідків" мають бути між собою узгоджені.

Але, проаналізувавши зміст Акту про морський протест (форма 83 Правил нотаріального діловодства[13] та додаток 55 до Положення), де йдеться про допит свідків, слід зазначити, що ці форми не узгоджуються між собою та положеннями Закону та підзаконних актів, де вживається різна термінологія : опит свідків, допит свідків, показання свідків. На нашу думку, консул не може проводити допит свідків, тому що існує загально визнана процедура допиту свідка - приведення його до присяги та попередження про кримінальну відповідальність, а консул це робити не може. У зв'язку з тим, що у статтях 384, 385 Кримінального кодексу України[7] не передбачена кримінальна відповідальність за неправдиві показання свідків та відмови від дачі показань консулу (нотаріусу), а за аналогією кримінальна відповідальність не застосовується. Тому у членів суднової команди мають відбиратися пояснення, але вони не повинні допитуватися як свідки. Тому необхідно внести відповідні зміни, зокрема у форму 83 Правил нотаріального діловодства та Додаток 55 до Положення, де свідків замінити на « членів суднової команди» від яких можуть отримуватися пояснення.

- огляд суднового журналу. На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою, чи в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати консулу на огляд судновий журнал і завірений капітаном витяг із суднового журналу (ст. 345 КТМУ). При огляді суднового журналу консул має перевірити відповідність викладених у ньому обставин події тим фактам, які викладені у заяві про морський протест;

- у контексті огляду (дослідження) суднового журналу остаточна перевірка інших доказів, наданих консулу на підтвердження фактів, викладених у заяві, наприклад заяви капітана порту, документів, які підтверджують статус судна, статус та повноваження капітана тощо;

- викладення акта про морський протест на спеціальному нотаріальному бланку та за певним змістом.

Так, згідно додатку 55 Положення №142/5/310, акт про морський протест має включати такі реквізити:

- назва процесуального документа;
- дата складення акту про морський протест;
- прізвище, ім'я, по батькові консула, найменування дипломатичного представництва, консульської установи;

- відомості про назву та прапор судна, його належність, власник, приписка, реєстраційний номер, час прибуття в порт, прізвище, ім'я по батькові капітана, його громадянство та місце проживання та дата коли сталася подія;

- опис події яка сталася відповідно до заяви капітана;
- прізвище, ім'я, по батькові капітана судна, його громадянство, місце проживання;

- зміст пояснень капітана та його підпис;
- зміст показань свідків (мінімум чотирьох, окремо кожного) із зазначенням їх прізвища, імені, по батькові, посада, громадянство, місця проживання та їх підписи;

- вчинення посвідчувального напису із зазначенням номера в реєстрі нотаріальних дій даного акту та вказання розміру консульського збору. Як ми бачимо що від інших органів нотаріату (державних нотаріусів державних нотаріальних контор, державних нотаріальних архівів, посадових осіб органів місцевого самоврядування) консульські установи України за вчинення нотаріальних дій стягують консульський збір не державне мито[32]. Відповідно до додатку 2 про тарифи консульського збору в доларах США та євро, що справляється за вчинення консульських дій закордонними дипломатичними

установами України, наказу № 182 від 23 квітня 2018 року «Про затвердження Положення про консульський збір України та Інструкції про порядок справляння сум консульського збору за вчинення консульських дій, обліку сум консульських надходжень та проведення звірок фактичних консульських надходжень в закордонних дипломатичних установах України» Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 18 травня 2018 року за № 610/32062 передбачено стягнення консульського збору у розмірі 150 доларів. У п. 5. положення вказано якщо вчинення консульських дій справляється закордонними дипломатичними установами України, які розташовані в державах, на території яких євро є законним засобом платежу то стягуються у євро у розмірі 140 євро[27]. Відповідно до п.17 Положення про консульський збір за вчинення нотаріальної дії за межами закордонної дипломатичної установи України (у розмірі встановлених ставок за такі дії плюс відшкодовують витрати, пов'язані з виїздом для вчинення дії) та надання послуг пов'язані з пересилкою документів засобами поштового зв'язку;

- засвідчення консулом акту про морський протест своїм підписом та скріплення печаткою. Нотаріальні дії вчинюються у приміщенні консульської установи України. В окремих випадках нотаріальні дії можуть бути вчинені поза зазначеною установою (ст. 45 КСУ), але у межах зони відповідальності закордонної дипломатичної установи України (ст. 6 п. 4 Положення про закордонні дипломатичні установи України)[12]. Якщо така дія вчиняється поза зазначеною установою, у посвідчувальному написі та в реєстрі для реєстрації нотаріальних дій записується місце вчинення нотаріальної дії, час вчинення а також причину чому нотаріальна дія була вчинена поза межами дипломатичного представництва або консульської установи [4].

Після чого примірник акта видається капітанові або уповноваженій ним особі, а другий примірник із заявою капітана і витягом із судового журналу залишаються у справах консула (ст. 3.18.4. Положення N 142/5/310).

Капітанові, на його прохання, видаються посвідчення про зроблений ним морський протест, а також можлива видача кількох примірників акта про морський протест, кожний з яких реєструється та оплачується окремо[50 с.294].

Також консул у разі необхідності видає капітанові судна свідоцтво, у якому зазначаються час прибуття й відплиття судна, день явки капітана в консульську устанovu, порт призначення, кількість пасажирів, а також кількість, вид і місце призначення вантажу (ст. 76 КСУ). У цьому випадку таке свідоцтво буде безспірним доказом, який підтверджуватиме відповідні юридичні факти[4].

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Здійснивши дослідження порядку вчинення морських протестів та проведення наукового аналізу історії правового регулювання міжнародних морських перевезень: на підставі викладеного в випускній кваліфікаційній роботі матеріалу, можна зробити такі висновки:

1. На сьогоднішній день Україна не ратифікувала жодної із вищевказаних конвенцій, що не дає нашій країні у повній мірі захищати свої інтереси у сфері морських перевезень. Хоча в Кодексі торговельного мореплавства України є багато статей схожих на Гаазькі правила (декілька повністю їх повторюють) та деякі автори вважають що було доцільно прийняти Гаазькі правила, які гармонізуються з внутрішнім законодавством, але ми вважаємо по іншому. Український бізнес для відправлення та отримання вантажу морським шляхом із розвинутих країн Америки та Європи, змушений використовувати все більше іноземних судновласників у зв'язку з недостатньою кількістю суден у судноплавних компаній України віком до 15 років, із чого виникає гостра потреба захисту прав Українських вантажовідправників у сфері міжнародних морських вантажних перевезень на світовій арені. Отже у зв'язку з тим, що Роттердамські правила ще не вступили в дію, а Гаазько-Вісбійські правила захищають більше судновласників, на нашу думку, Україні буде більш доцільно ратифікувати Гамбурзькі правила, які надають переваги інтересам власникам вантажу чим судновласникам, що є наразі більш актуальним для захисту інтересів України на світовій арені.

2. Коносамент являється, у багатьох випадках, договором перевезення в судноплаванні. Особливе значення коносамент має у відносинах між судновласником та одержувачем вантажу, та по суті є єдиним документом, що регулює ці відносини. Коносамент є цінним папером, яка висловлює право власності на конкретний вказаний у ній товар. Він видається на будь-який вантаж незалежно від того, яким чином здійснюється перевезення: з наданням всього судна, окремих суднових приміщень або без такої умови.

3. Із самих позитивних положень Роттердамських правил є стаття 89, яка вказує що держава, яка стає учасником цієї Конвенції, якщо вона є учасником

Гаазьких правил, Гаазько-Вісбійських правил або Гамбурзьких правил, зобов'язана денонсувати їх. Що дасть у майбутньому підстави уніфікації та гармонізації правил морських перевезень. Тобто, у майбутньому, коли більша частина цивілізованого світу ратифікує Роттердамські правила Україні також доцільно долучитися до цієї конвенції. Це дасть змогу більш якісно захищати свої інтереси у морській торгівлі з інноваційними положеннями, які там прописані та відповідають сьогоdnішнім реаліям, а також вона одночасно денонсує інші конвенції, якщо Україна буде її учасницею що не дасть змогу трактувати події як вигідно одній стороні тобто виключить неоднорідність правового регулювання морських перевезень.

4. Важливим для розвитку науки та консульської практики з вчинення морського протесту було б узагальнення Міністерства закордонних справ України, з урахуванням наукових доробків вчених, дослідження автора, вчинення консулами даного нотаріального провадження та направлення його у дипломатичні установи за кордоном для обговорення та розробки типових рекомендацій взаємодії консула із адвокатом та МЗС країни перебування де є морська (річкова) ділянка відповідальності і покрокової процедури щодо порядку вчинення консулом морського протесту з урахуванням єдиної нотаріальної процесуальної форми та норм матеріального права з метою удосконалення існуючої у Порядку учинення нотаріальних дій у дипломатичних представництвах та консульських установах України процедури.

5. Також дістала подальшого розвитку думка Фурси С.Я щодо допиту консулом свідків, то існує загально визнана процедура допиту- приведення до присяги та попередження про кримінальну відповідальність, а консул та нотаріус це робити не може, тому що у статтях 384, 385 Кримінального кодексу України не передбачена кримінальна відповідальність за неправдиві показання свідків та відмови від дачі показань нотаріусу (консулу), а за аналогією кримінальна відповідальність не застосовується. Тому у членів суднової команди мають відбиратися пояснення, але вони не повинні допитуватися як свідки. Тому необхідно внести відповідні зміни, зокрема у форму 83 Правил нотаріального

діловодства та Додаток 55 до Положення, де свідків замінити на « членів суднової команди» від яких можуть відбиратися (отримуватися) пояснення.

6. Аналізуючи наше законодавство та нормативну базу та наукові статті щодо порядку вчинення акту про морський протест дійшли висновку що даний час немає одноманітного розуміння здійснення даної нотаріальної дії. Міністерством закордонних справ відпрацьовані тільки деякі циркуляри про захист морських інтересів України консулом за кордоном у районі де є морська ділянка відповідальності, але не проведено жодного узагальнення вчинення консулом морського протесту та не в повній мірі описано нормативними документами про які ми згадували раніше. Дана проблема не дає можливості вдосконалити процедуру вчинення даної нотаріальної дії з урахуванням єдиної нотаріальної процесуальної форми та оформлення самого акту про морський процес.

З метою удосконалення чинного законодавства України з питань вчинення консулом морського протесту пропонується:

1. Ратифікувати Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила);

2. Внести наступні **зміни та доповнення** до деяких законодавчих актів України, а саме:

- внести зміни до ст. 346 Кодексу торговельного мореплавства України, змінивши фразу «опитування капітана, а в разі потреби - інших свідків зі складу суднового екіпажу» на «відібрати пояснення у капітана, а в разі потреби, по можливості, не менше двох осіб з числа осіб командного складу судна та двох осіб із суднової команди» та відповідні зміни закріпити у вказаній статті;

- внести зміни до ст. 346 Кодексу торговельного мореплавства України, змінивши фразу «опитування капітана, а в разі потреби - інших свідків зі складу суднового екіпажу» на «відібрати пояснення у капітана, а в разі потреби, по можливості, не менше двох осіб з числа осіб командного складу судна та двох осіб із суднової команди» та відповідні зміни закріпити у вказаній статті;

- внести зміни до Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України. Наказ Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України від 27 грудня 2004 року №142/5/310 до ст. 3.18.4. змінивши фразу «а також опиту самого капітана і, по змозі, не менше чотирьох свідків з числа членів суднової команди» на «а також відібрати пояснення у самого капітана і, по змозі, не менше чотирьох осіб з числа членів суднової команди» та відповідні зміни закріпити у вказаній статті;

- внести зміни до Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України. Наказ Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України від 27 грудня 2004 року №142/5/310 у додатку 55 до Положення змінивши фразу:

- «і опитав(ла) про обставини події самого капітана та свідків з числа членів суднової команди» на «та відібрав(ла) пояснення про обставини події самого капітана та осіб з числа членів суднової команди»
 - «капітана і зміст його показань» на «капітана і зміст його пояснень»
 - «місце проживання свідка і зміст його показань» на «місце проживання особи яка дає пояснення і зміст його пояснень»

Відповідні зміни закріпити у вказаному додатку.

Зазначені пропозиції щодо ратифікації конвенції, внесення змін до деяких законодавчих актів, розробки типових рекомендацій взаємодії консула із адвокатом та МЗС країни перебування де є морська (річкова) ділянка відповідальності та покрокової процедури щодо порядку вчинення консулом морського протесту з урахуванням єдиної нотаріальної процесуальної форми та норм матеріального права з метою удосконалення існуючої у Порядку учинення нотаріальних дій у дипломатичних представництвах та консульських установах України процедури можуть бути імплементовані до законодавства України, а також можуть використовуватись для захисту інтересів України під час морських перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року від 25.08.1924. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text (дата звернення: 21.02.2021).
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) від 31.03.1978. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення: 02.02.2021).
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів від 11.12.2008. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k30#Text (дата звернення: 02.02.2021).
4. Віденська конвенція про консульські зносини від 24.04.1963. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_047#Text. (дата звернення: 10.05.2021).
5. Про дипломатичну службу. Закон України від 20.09.2001 № 2728-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2449-19#n360>. (дата звернення: 12.05.2021).
6. Про нотаріат. Закон України від 02.09.1993 № 3426-XII. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3425-12>. (дата звернення: 20.05.2021).
7. Кримінальний Кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>. (дата звернення: 17.07.2021).
8. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 277/94-ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 20.05.2021).
9. Кодекс торгового мореплавання СРСР від 14.06.1929. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=17689#VСуxtdShInTqXEBA>. (дата звернення: 06.06.2021).
10. Кодекс торгового мореплавання СРСР від 17.09.1968. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=10335&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.400635054752434#08032027720967247>. (дата звернення: 06.06.2021).

11. Про Консульський статут України. Указ Президента України від 02.04.1994 № 127/94. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/127/94?find=1&text=%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9#w1_1(дата звернення: 20.05.2021).
12. Положення про закордонні дипломатичні установи України. Указ Президента України від 15.03.2021 № 99/2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/99/2021#Text>. (дата звернення: 18.05.2021).
13. Про затвердження Правил ведення нотаріального діловодства Наказ Міністерства юстиції України від 22.12.2010 № 3253/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1318-10#Text>. (дата звернення: 18.05.2021).
14. Про затвердження Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України. Наказ Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України від 27.12.2004 №142/5/310 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z164904#Text>. (дата звернення: 06.05.2021).
15. Порядок проведення виїзних консульських обслуговувань громадян України консульськими посадовими особами закордонних дипломатичних установ України. Наказ Міністерства закордонних справ України №148 від 14.06.2011 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0803-11#n14>. (дата звернення: 20.05.2021).
16. Щодо дій консула при виникненні екстремальних ситуацій, пов'язаних з суднами України. Циркуляр МЗС від 13.04.01 № 22/АП/30/020-455.
17. Щодо практичних кроків консульських установ по захисту морських інтересів України. Циркуляр МЗС від 22.06.2004. № 71/ВКЗ/21-322/2-371.
18. Повноваження щодо вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, посадовими особами органів місцевого самоврядування, консульськими установами України. Роз'яснення Міністерства Юстиції України від 14.12.2011 №n0072323-11 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0072323-11?find=1&text=%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%81#w1_2. (дата звернення: 21.04.2021).

19. Форма морського протесту, прийнятого Міжнародним морським комітетом 19-24 вересня 1949 р. в Амстердамі від 24.09.1949 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_004#Text (дата звернення: 03.03.2021).

20. Рішення № 85827778. DSL 14.11.2019. Херсонський міський суд Херсонської області URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/85827778/>. (дата звернення: 18.02.2021).

21. Бурмак О.О. Забезпечення доказів у цивільному та нотаріальному процесі. Дисертація кандидата юридичних наук: 12.00.03, Київ. Національний університет ім. Тараса Шевченка. Київ. 2015. с. 4.

22. Горбань Н.С. Принципи нотаріального процесу в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Н.С. Горбань. – К., 2014.

23. Грінченко О. О. Загальні аспекти нотаріальної процедури, відповідно до якої консули вчиняють нотаріальні провадження. Юриспруденція: теорія і практика. 2005. № 1. с. 39–46.

24. Грінченко О. Консульська служба України та нотаріальні провадження: нові критерії класифікації. Український часопис міжнародного права. -2003. - №2. с. 54-57.

25. Грінченко О.О. Новий погляд на захист прав громадян України щодо вчинення нотаріальних дій за кордоном. Підприємництво, господарство і право. 2003. № 8.с.48-50.

26. Грінченко О.О. Вплив Інтернет технологій на діяльність консула при вчиненні нотаріальних дій. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2005. вип. 48, част.І.

27. Грінченко О.О. Історія розвитку нотаріальних функцій консула. Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2013. – вип. 43, част.ІІ. с. 76-78.

28. Грінченко О.О. Процедура оскарження дій консула у зв'язку з вчиненням ним нотаріальних дій або відмови у вчиненні та його відповідальність. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2015. вип. 55, част.ІІ, с. 75-78.

29. Гріненко О.О. Особливості правового статусу консула при виконанні нотаріальних функцій: дис. канд. юрид. наук: 12.00.11. Гріненко Олена Олексіївна. – К., 2005.
30. Гріненко О.О. Загальні аспекти нотаріальної процедури, відповідно до якої консули вчиняють нотаріальні провадження. Юриспруденція: теорія і практика. – 2005. – № 1. – С. 39–46.
31. Гріненко О.О. Почесні консули та їх роль у вчиненні нотаріальних проваджень. Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2005. – вип. 49 част. II.
32. Долинська М. Консульські установи як учасники українського нотаріального процесу. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки. 2019. Випуск 22. С. 41-45.
33. Жариков А.А. Роттердамські правила. URL: https://www.asterslaw.com/ua/press_center/publications/rotterdam_rules/ (дата звернення: 20.02.2021).
34. Ільєва Н. В. Процесуальний порядок складення нотаріусом акта про морський протест. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики : матеріали X міжнародної наук.-практ. конференції – Одеса: НУ «ОМА», 2016. – Вип. 10. – С. 141–142.
35. Карнарук Н.В. Державний контроль за нотаріальною діяльністю в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» Н.В. Карнарук Нац. ун-т держ. податк. служби України. — Ірпінь, 2007.
36. Коструба А.В. Виникнення та розвиток коносамента як товаророзпорядчого цінного паперу. Вісн. Акад. прав. наук. – 2002. - №2 (29). – С. 196-204.
37. Коструба А.В. Особливості цивільно-правового регулювання відносин, пов'язаних з обігом коносамента. Підприємство, господарство і право. – 2002. - №9. – С.55-58.
38. Коструба А.В. Реквізити коносамента та їх правове значення. Підприємство, господарство і право. – 2003. - №1. – С. 51-54.

39. Коструба А.В. Юридична сутність коносаменту. Підприємство, господарство і право. – 2003. - №2. – С. 30-33. 5. Коструба А.В. Функціональне значення коносаменту. Підприємство, господарство і право. – 2003. - №5. – С. 46 - 49.

40. Коструба А.В. Застереження в тексті коносаменту: питання правової доцільності. Проблеми розвитку юридичної науки у новому столітті: Тези доп. та наук. повід. учасн. наук. конф. молодих учених (м.Харків, 25-26 грудня 2002р.). За ред. М.І. Панова. – Харків: Нац. юрид. акад. України, 2002. – С. 103-106.

41. Коструба А.В. Безбланковий коносамент: проблеми правового застосування. Сучасні проблеми права, державної безпеки життєдіяльності людини, формування громадського суспільства: Матер. секції №9 першої обл. конф. молодих науковців (м.Харків, 19-20 березня 2002р.) За ред. М.І. Панова. – Харків: Нац. юрид. акад. України, 2002. – С.38-41.

42. Коструба А.В. Коносамент як об'єкт правовідносин власності. Міжнародне морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку: Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-21 вересня 2002р). Зб. наук. пр. – Вип. 1. – Одеса: Изд. информ ОНМА, 2002. – С. 83-87.

43. Коструба А.В. Застереження в тексті коносаменту: питання правової доцільності. Проблеми розвитку юридичної науки у новому столітті: Тези доп. та наук. повід. учасн. наук. конф. молодих учених (м.Харків, 25-26 грудня 2002р.). За ред. М.І. Панова. – Харків: Нац. юрид. акад. України, 2002. – С. 103-106.

44. Коструба А.В. Співвідношення коносаменту і договору перевезення вантажу (з огляду на положення нового цивільного законодавства України). Нове законодавство України та питання 14 його застосування: Тези доп. та наук. повід. наук. конф. молодих учених (м.Харків, 23 травня 2003р.). За ред. М.І. Панова. – Харків: Нац. юрид. акад. України, 2003. – С.108-110.

45. Кириченко К.М. Деякі проблемні аспекти вчинення морського протесту в Україні. Часопис Київського університету права 2016/4. с. 422-425.

46. Кравченко Н. П. Нотаріальна діяльність дипломатичних представництв України в контексті адаптації національного законодавства до права ЄС. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2012. Вип. 108 (частина 1). с. 231–242.
47. Коротюк О. В. Науково-практичний коментар Закону України “Про нотаріат”. Харків: Право, 2012. 648 с.
48. Лисенко Л.С. Законність і обґрунтованість нотаріальних актів. «Вісник Вищої ради юстиції» № 1 (5) 2011. – С. 174-185.
49. Марченко В.О. Загальні завдання консулів з вчинення нотаріальних дій URL: <http://yurradnik.com.ua/stati/d0-b7-d0-b0-d0-b3-d0-b0-d0-bb-d1-8c-d0-bd-d1-96-d0-b7-d0-b0-d0-b2-d0-b4-d0-b0-d0-bd-d0-bd-d1-8f-d0-ba-d0-be-d0-bd-d1-81-d1-83-d0-bb-d1-96-d0-b2-d0-b7-d0-b2-d1-87-d0-b8-d0-bd-d0-b5-d0-bd-d0-bd/>. (дата звернення: 10.08.2021).
50. Нікітін Ю.В., Бичкова С.С. Нотаріат в Україні. Навч. посіб. - 4-е вид., стер. За відп. ред. Нікітін Ю.В.. ВНЗ Національна академія управління, 2016. -586с.
51. Радзієвська Л.К., Пасічник С.Г. Нотаріат в Україні. Навч. посіб. - 2-е вид., стер. За відп. ред. Л.К. Радзієвської. К. Юрінком Інтер, 2000. - 528 с.
52. Савич О.С. Роль морського протеста в сучасному торговому мореплаванні. Международное частное морское право : матер. кругл. стола – Одесса : Феникс, 2016. – 78 с. URL: <https://cultofsea.com/cargo-work/note-of-protest-vs-letter-of-protest-why-when-and-differences-between-nop-lop/>. (дата звернення: 09.03.2021).
53. Сирякова О.А. Постанова про відмову у вчиненні нотаріальної дії та роздуми про порядок її оскарження. Мала енцикл. нотаріуса. – 2008. – № 6. – С. 45.
54. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень, навч. посібник Видавництво Знання, 2012. 318 с.
55. Федоренко Т.В. Деякі аспекти нотаріальних функцій, що виконуються консулами. Підприємництво, господарство і право. 2012. № 9. с. 29–33.
56. Фурса С. Я. Теорія нотаріального процесу. 12.1.6. Вчинення морських протестів. URL:<https://ukrtextbook.com/teoriya-notarialnogo-procesu-fursa-sya/teoriya>

-notarialnogo-procesu-fursa-s-ya-12-1-6-vchinennya-morskix-protestiv.html (дата звернення: 03.03.2021).

57. Фурса С. Я. Фурса Є. І. Нотаріат в Україні: теорія і практика. К., 2001.

58. Вчинення морських протестів. URL: https://pidru4niki.com/1629010944382/pravo/vchinennya_morskikh_protestiv. (дата звернення: 11.02.2021).

59. Вчинення морських протестів. URL: <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/stati/notariat/018.php>. (дата звернення: 20.03.2021).

60. Діяльність Юнсїтрал щодо регулювання міжнародних перевезень вантажів 06.04.2016. URL: https://ukrainepravo.com/international_law/private_international_law/diyal%60nist%60-yunsitral-shchodo-regulyuvannya-mizhnarodnykh-perevezen%60-vantazhiv/. (дата звернення: 10.05.2021).

61. Морський протест. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. URL:https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%B5%D1%81%D1%82 (дата звернення: 03.05.2021).

62. Wilson, J.F. Carriage of Goods by Sea. Sixth edition. Essex, 2008. С. 113.

63. Harter Act від 1893. URL: <http://shipinspection.eu/harter-act-1893/> (дата звернення: 21.02.2021).

64. CMI Yearbook 2014 URL: <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> (дата звернення: 24.02.2021).

65. CMI Yearbook 2009. URL: <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> (дата звернення: 24.02.2021).

66. CMI Yearbook 2013. URL: <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> (дата звернення: 25.02.2021).

67. Malta: Failure To File Sea Protest Correctly Can Scupper Your Case on 14.08.2018 by Adrian Attard. URL: <https://www.mondaq.com/marine-shipping/256746/failure-to-file-sea-protest-correctly-can-scupper-your-case>. (дата звернення: 18.02.2021).

68. Protests, disputes, and offenses on 12.05.2021. URL: <https://fam.state.gov/FAM/07FAM/07FAM0770.html>. (дата звернення: 09.07.2021).

69. Note of Protest vs Letter of Protest – Why, When and Differences between NOP & LOP. URL: <https://cultofsea.com/cargo-work/note-of-protest-vs-letter-of-protest-why-when-and-differences-between-nop-lop/>. (дата звернення: 07.06.2021).
70. Железный Г.М. Судоводителям. Формирование доказательств судоводителем. Практическое пособие. Г. М. Железный, А. И. Задорожный, В. Н. Щербак. Одесса. 2007. 224 с.
71. Иванов Г.Г. Международное частное морское право. Г.Г. Иванов, Маковский А.Л. : Судостроение. 1984. 280 с.
72. Калпин А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konventsija-oon-o-dogovorah-polnostyu-ili-chastichno-morskoy-perevozki-gruzov-rotterdamskie-pravila/viewer> (дата звернення: 01.02.2021).
73. Лебедев С.Н. Новая конвенция ООН о морской перевозке грузов. Ежегодник морского права 2008, 2009. с. 288.
74. Сидоренко А.В. Документальное оформление морских происшествий с украинскими судами. А. В. Сидоренко, И.А. Шалаева Одесса. 1999. 167 с.
75. Составление акта о морском протесте. URL: <https://cultofsea.com/cargo-work/note-of-protest-vs-letter-of-protest-why-when-and-differences-between-nop-lop/>. (дата звернення: 19.01.2021).