

8. Проект статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/files/file/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82%20%D0%9F%D0%90%D0%A2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8F.pdf>

9. Про затвердження Статуту Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 року № 747 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/747-98-%D0%BF>

10. Про затвердження Статуту публічного акціонерного товариства «Укргідроенерго» : Наказ Міністерства енергетики та вугільної промисловості України від 2 серпня 2012 року № 580 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-statutu-publichnogo-akcionernogo-tovarisht-doc107742.html>

11. Михеева Л. Ю. Доверительное управление имуществом / Л. Ю. Михеева / Под ред. В. М. Чернова. – М. : Статут. – 1999. – 318 с.

12. Про утворення Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 року № 747 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/747-98-%D0%BF/print1412580258095903>

13. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23 лютого 2012 року № 4442-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 49. – Ст. 553.

14. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>

15. Про затвердження Порядку реєстрації випуску акцій акціонерних товариств, що створюються у процесі приватизації та корпоратизації : Рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 26 лютого 2013 року № 248.

16. Про затвердження Порядку нарахування частини прибутку (дивідендів) на акції, що належать державі в статутних фондах відкритих акціонерних товариств, створених у процесі корпоратизації підприємств Міністерства оборони України, та її перерахування до Державного бюджету України : Наказ Міністерства фінансів України та Міністерства оборони України від 16 січня 2001 року № 15/14 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 6. – Ст. 249.

УДК 347.47

ЕВОЛЮЦІЯ ДОГОВІРНОЇ ТЕХНІКИ ЯК ПІДСТАВА РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБИГУ У СФЕРІ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Кужко О.С.,

к.ю.н., доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу

Міжнародний гуманітарний університет

Наукова стаття присвячена сучасному рівню теоретичних розробок договірної техніки як підстави розвитку документообігу у сфері морського перевезення вантажів у сучасних умовах, а також практичній реалізації чинних законодавчих норм національного та міжнародного права, що регулюють основні моменти такого розвитку, матеріальні ризики, що виникають у зв'язку з цим. Наголошено на необхідності сучасного реформування чинного законодавства, в тому числі і в рамках електронного документообігу.

На підставі проведеного аналізу чинного та раніше діючого міжнародного законодавства та законодавства України в частині використання договорів перевезення вантажу морським транспортом (коносаментів), а також їх електронних аналогів встановлена певна тенденція у вирішенні поставленого завдання, яка може і не повністю відповідати реаліям сучасності, але містить позитивний результат постійного розвитку.

Ключові слова: договір морського перевезення вантажу, коносамент, вантаж, електронний документообіг, цінний папір.

Kuzhko O.S. / ЭВОЛЮЦИЯ ДОГОВОРНОЙ ТЕХНИКИ КАК ОСНОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В СФЕРЕ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА / Международный гуманитарный университет, Украина

Научная статья посвящена современному уровню теоретических разработок относительно коносамента как правовой основы для выдачи груза по договору перевозки груза морским транспортом в современных условиях, а также практической реализации действующих законодательных норм национального и международного права, регулирующих основные моменты такой выдачи, материальные риски, возникающие в связи с этим. Отмечена необходимость современного реформирования действующего законодательства, в том числе и в рамках электронного документооборота.

На основании проведенного анализа действующего и ранее действовавшего международного законодательства и законодательства Украины в части использования коносамента, а также его электронных аналогов установлена определенная позитивная тенденция в решении поставленной задачи, которая может и не полностью соответствовать реалиям современности, но содержит положительный результат постоянного развития.

Ключевые слова: договор морской перевозки груза, коносамент, груз, электронный документооборот, ценная бумага.

Kuzhko O.S. / THE EVOLUTION OF CONTRACTUAL MECHANISM AS THE BASIS OF OF ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT IN THE SPHERE OF MARITIME CARRIAGE OF CARGOES / International Humanitarian University, Ukraine

The scientific article is devoted to the current level of theoretical developments regarding the bill of lading as the legal framework for the delivery of the goods under the contract of carriage of goods by sea in modern conditions, as well as the practical implementation of existing national legislation and international law governing the highlights of this issue, material risks arising in connection with this and the need for a modern reform of current legislation including within the electronic document.

Based on the analysis of existing and pre-existing international law and legislation of Ukraine regarding the use of the bill of lading, as well as its electronic analogues found some positive trend in the task, which may not fully conform to the realities of our time but contains a positive result of continuous development. In this case, the degree of the modern settlement of enforcement displays the use of bill of lading, including its electronic counterparts on cross-sectoral level, at the junction of civil, commercial, maritime and insurance law, which, in turn, with the recent updates of regulatory legal acts in the field of electronic document provides lack of sufficient practice implementation of special items, including those relating to the liability of the carrier when delivery of the goods side, which in fact does not provide the document of title, that is, is the title holder only on the basis of information contained in an electronic database. This provision on the one hand accelerates the turnover as a whole, and the effectiveness of contractual relations in particular, on the other hand niviviruet one of the most important functions of the bill of lading as a unique back securities, that is just right deprives cargo indosatsii bill of lading.

Key words: contract of carriage of cargoes, bill of lading, cargo, electronic document security.

Виклад основного матеріалу дослідження. Роль та впливу договірної форми у регулюванні відносин сучасної економіки України обумовлені історичною природою цього правового феномену. Договори були основною правовою формою, в якій здійснювався надзвичайно великий товарообіг і забезпечувалося господарське життя ще у Стародавньому Римі. Римське договірне право класичного і посткласичного періодів – результат тривалого розвитку, вдумливого аналізу і відбору практики преторів. Договір – одна з найбільш давніх правових конструкцій. Раніше його в історії зобов'язального права виникли тільки делікти, оскільки за своєю природою були негативною реакцією з боку держави на відхилення від установлених критеріїв належної поведінки, і були прямим спадкоємцем одного з найбільш огидних пережитків родового ладу – помсти [1, с. 291].

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років обумовлюється, крім іншого, тим, що мова йде про гнучку правову форму, в якій можуть втілюватися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в рамках закону поведінки людей шляхом указівки на межі можливої і належної поведінки, а також наслідки порушення відповідних вимог. Договір займає одне з центральних місць у системі сучасного цивільного права, будучи універсальною формою опосередкування відносин товарного обміну. Саморегулювання є властивим сфері приватного права [2, с. 23], в якій здійснюється децентралізоване регулювання на диспозитивних засадах усіх майнових та особистих немайнових відносин, заснованих на юридичній рівності, вільному волевиявленні та майновій самостійності суб'єктів. У договірних відносинах сфери приватного права договір є універсальним юридичним засобом (елементом) механізму правового регулювання. Це не тільки юридичний факт, а й засіб саморегуляції та одна з форм виразу права.

Розглядаючи еволюцію договірних конструкцій останніх десяти-п'ятнадцяти років доходимо до висновку, що деякі договірні форми отримали різкий розвиток у частині ускладнення прийомів договірної техніки та внутрідоговірних норм, що створюються сторонами. Перш за все це пов'язано зі встановленням ст.ст. 6 та 626 Цивільного кодексу України (далі за текстом – ЦК України) [3] припустимості укладення будь-яких договорів, не передбачених актами цивільного законодавства, та таких, що не суперечать загальним засадам цивільного законодавства. Принцип свободи договору дає можливість реалізувати приватній особі право врегулювати свої відносини за власним розсудом за допомогою договору, не передбаченого актами цивільного законодавства. У таких випадках має місце усунення прогалін у законодавстві, і договір фактично виступає своєрідним джерелом цивільного права, обов'язковим для певного кола учасників відносин (зокрема, йдеться про корпоративні договори, які встановлюють правила поведінки, обов'язкові для учасників корпоративних відносин) [4, с. 24]. Таким чином, вислів французького філософа і соціолога А. Фулльє, наведений М.М. Агарковим у роботі «Обязательства по советскому гражданскому праву», про те, що «договір займає дев'ять десятих діючих кодексів, а коли-небудь йому будуть присвячені в кодексах усі статті від першої до останньої» [5, с. 105], здається не таким вже перебільшенням.

Сучасний стан інституту договірної форми характеризується бурхливим розвитком певних договірних конструкцій, що досягли у практиці правозастосування пікової стадії, тобто визначити дійсний зміст умов, з яких складається договір, має можливість тільки та особа, що створювала цей договір. Прикладом даної точки зору можуть виступати договори у сфері фінансово-кредитних відносин, де відповідні специфічні терміни та технологічні схеми застосування тієї чи іншої банківської

операції роблять неможливим охопити дійсну суть договору.

Не зупиняючись тільки на специфічності фінансової сфери, необхідно зазначити, що відповідні проблеми створює також непрофесійне застосування змісту договірних конструкцій. Безпосереднє формування умов договору його сторонами забезпечує не тільки можливість урахування їхніх взаємних приватних інтересів, а й стимулює сторону до належного виконання укладених договорів. Ось чому, як слушно зазначає М.Д. Єгоров, саме договір, заснований на взаємній заінтересованості сторін, здатний забезпечити таку організованість, порядок та стабільність в економічному обороті, яких неможливо досягти за допомогою найжорсткіших адміністративно-правових засобів [6, с. 498]. Іноді незрозуміла умова договору обумовлюється сторонами усно, роз'яснюється або особі надається розширювальне тлумачення на словах, а в дійсності буквально тлумачення норми договору зовсім не відповідає тлумаченню, прийнятому сторонами при підписанні контракту. Важливо зауважити, що при вирішенні спорів, пов'язаних із тлумаченням договорів, суд виходить з буквального тлумачення, а тільки в разі його неможливості з'ясує дійсну волю сторін при укладенні договору.

Відмінною особливістю зобов'язань із перевезення вантажу є використання спеціальних документів, що одночасно підтверджують прийняття вантажу до перевезення та виконують функцію договору між перевізником та вантажовідправником. Укладення договору перевезення вантажу морським транспортом передбачає використання спеціального документа, наділеного унікальними властивостями, – коносаменту. Коносамент застосовується тільки при перевезеннях у водному сполученні. Такого документа не знають ні повітряні, ні автомобільні, ні залізничні перевезення. Це один з мастодонтів, що дійшли до нашого часу з епохи вітрильного флоту. І сьогодні коносамент має найширше застосування. Перевізник, прийнявши пред'явлений йому до перевезення вантаж, на підставі даних, представлених вантажовідправником, видає останньому в декількох екземплярах особливий транспортно-комерційний документ, який і називається коносаментом («Bill of Lading» – англ.; «Connaissement» – франц.; «Konossement» – німець.; «Conocimento» – іспан.). Коносаменти випускаються на основі стандартних форм (бланків) [6].

Перевезення вантажів за коносаментами регулюються Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил, які стосуються коносаментів, 1921 р. (Гаагські правила), Брюссельським протоколом 1968 р. з перегляду Гаагських правил про коносаменти 1921 р. (Правила Гаага-Вісбі), Конвенцією ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. (Гамбургські правила), яка поглинає Гаагські правила та Правила Гаага-Вісбі. До Конвенції ООН про морські перевезення вантажів від 1978 р. приєдналися біля 40 країн світу, однак Україна не є її учасником.

Відповідно до пункту 7 статті 1 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів «коносамент означає документ, котрий підтверджує договір морської перевезки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предьявителю, представляет собой такое обязательство» [7].

Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року [8] укладено з метою встановлення єдиних правил, що стосуються коносамента.

Відповідно до частин 1 та 2 статті 10 цієї Конвенції її положення застосовуються до будь-якого коносамента, що відноситься до перевезення вантажів між портами двох різних держав, якщо:

- а) коносамент видано в Договірній державі; або
- б) перевезення здійснювалося з порту, що розташований у Договірній державі; або

с) договір, що міститься в коносаменті або засвідчений ним, передбачає, що правила цієї Конвенції або законодавства, яке вводить їх у дію до законодавства будь-якої держави, застосовуються до цього договору, яка б не була національністю судна, перевізника, відправника, отримувача або іншої заінтересованої особи.

Кожна Договірна держава застосовує до вказаних вище коносаментів положення цієї Конвенції.

В Україні правове регулювання коносаментних перевезень здійснюється Кодексом торговельного мореплавства України [8] (далі за текстом – КТМ України) та ЦК України [3].

Згідно зі ст. 909 ЦК України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві). Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа). Як передбачено ч.1 ст.137 КТМ України, яка є обов'язковою нормою для товарів, що мають власника – резидента України та перебувають на території України, передбачено, що після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника, зобов'язаний видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

З вищезазначеної норми закону, а також зі звичаїв ділового обороту та правил установлені практики в галузі міжнародних морських перевезень вантажу випливає, що коносаментом за своєю правовою природою є документ, що видається перевізником або агентом перевізника в порту навантаження відправнику вантажу на підтвердження того, що між перевізником та вантажовідправником укладений договір перевезення вантажу і вантаж прийнятий перевізником до перевезення. Коносамент належить до категорії товаророзпорядчих документів, тобто сучасною судовою практикою передача коносаменту прирівнюється до передачі речей [9].

Тобто у разі відсутності оригіналів коносаменту одержувач вантажу, як власник товару, на підставі договору купівлі-продажу чи сторона, зазначена у графі «одержувач», не має можливості отримати свій вантаж. Наприклад, Постановою Одеського апеляційного господарського суду від 14.04.2009 по справі № 25/33-08-5146 чітко зазначено, що при відсутності оригіналів коносаментів має місце спір про право власності на вантаж та до моменту його вирішення перевізник або його представник має обгрунтоване право не видавати вантаж [10].

Здавалось би, що ця правова позиція вирішує всі спірні питання, що можуть виникнути при виконанні договору перевезення на стадії видачі вантажу, але необхідно врахувати різні сфери здійснення морських перевезень. Наприклад, при контейнерних перевезеннях у зв'язку зі швидкісним рухом транспортних засобів і скороченням стояночного часу в результаті зростання інтенсивності вантажо-розвантажувальних операцій відбувся перехід від традиційної системи виготовлення та пересилання коносаментів до виготовлення та передачі по каналах комп'ютерного зв'язку альтернативи коносаменту – морської накладної (Sea Way Bill).

Морська накладна не є товаророзпорядчим документом, але дозволяє одержувачеві негайно після вивантаження отримати контейнер із вантажем. При цьому всі оригінали коносаменту залишаються у лінії. Але недавні судові розгляди висвітлили неоднозначний підхід до розуміння оригіналу коносаменту (Bill of lading) та морської накладної (sea waybill). У недавньому судовому розгляді APL проти Петера Восса, що проходив у позовній суді Сінгапуру в жовтні 2002 року, йшлося про зобов'язання перевізника при передачі вантажу. Суд дійшов висновку,

що існує дві категорії документів: коносаменти і накладні, і це заздалегідь обмежує права вантажовідправника, якому не сплатили вартість товару, – він-то бажає отримати саме непередаваний коносамент, як гарантію проплати товару. Однак і відправник міг точно і ясно заявити коносамент непередаваним, а передачу вантажу – можливою тільки при пред'явленні коносаменту.

Таким чином, необхідно враховувати, що тільки коносамент виконує три важливі функції, а саме:

- 1) доказ поставки товару на борт судна;
- 2) підтвердження договору перевезення;
- 3) засіб передачі прав на товар іншій стороні шляхом передачі їй документа.

Інші транспортні документи, що не є коносаментом, будуть виконувати перші дві зазначені функції, але не будуть контролювати доставку товару в місце призначення або давати можливість покупцю продати товар за допомогою передачі документів його покупцеві. Натомість інші транспортні документи будуть називати стороною, що має право на одержання товару в місці призначення. Той факт, що володіння коносаментом необхідно для одержання товарів від перевізника в місці призначення, особливо ускладнює його заміну електронним документом.

Далі звичайно видається кілька оригіналів коносаменту, але, звичайно, дуже важливо, щоб покупець або банк, що діє відповідно до його інструкцій, при оплаті продавцю забезпечив передачу продавцем усіх оригіналів (так званий «повний комплект»). Це також є вимогою Правил для документарних кредитів Міжнародної торгової палати / ICC Rules for Documentary Credits / (так звані Єдині традиції і практика Міжнародної торгової палати / ICC Uniform Customs and Practice, «UCP» / ICC публікація номер 500).

Транспортні документи повинні свідчити не тільки про доставку товару перевізнику, але також і про те, що товар, наскільки може підтвердити перевізник, був отриманий у повній справності та гарному стані. Будь-який запис у транспортних документах, який би вказував, що товар був отриманий не в такому стані, зробить документ «нечистим» і, таким чином, неприйнятним відповідно до UCP.

Труднощі використання паперового документа в наш час ґрунтуються на звичаях, розроблених багато століть тому, неодноразово піддавалися критиці, так само як і консерватизм будь-яких комерційних компаній, коли справа доходить до зміни вже знайомих форм. Переваги заміни паперових документів електронними еквівалентами були визнані протягом ряду років. Основною ідеєю є створення на практиці комерційно життєздатної моделі. Історія даних спроб, як і технічне обговорення електронного коносаменту, виходить за рамки цієї статті, але по суті електронний «коносамент» є серією електронних повідомлень у формі, схожій на листи електронною поштою, що містять інформацію або інструкції, пов'язані з товарами, і результати їх перевезення та доставки за тією ж формою, що і в паперовому носії. Повідомлення, як правило, відбувається в EDI (електронний обмін даними) формі, де формат таких повідомлень узгоджений заздалегідь.

Незалежно від інших дискусій, які можуть вестися про характеристики коносаменту як такого, традиційна система загального права і нормативні визначення як такі передбачають фізичний «документ» у вигляді аркушів паперу, які можуть бути, серед іншого, підписані, індосовані й утримані. У свою чергу електронний коносамент не має фізичної форми у загальноприйнятому розумінні.

У цьому форматі неможливо передбачити, кому належить даний документ – вантажеодержувачу або вантажеотримувачу, та тим самим визначити, хто є титульним володільцем вантажу на конкретному етапі морського перевезення. Власне, з одного боку, відсутнє відповідне нормативне визначення такого «документа», при цьо-

му, з іншого боку, наприклад, англійське право визнає комп'ютерні записи як документальне підтвердження для певних цілей, але принаймні є серйозні сумніви в тому, що подібний електронний запис або повідомлення може бути за своїм змістом визнаний коносаментом згідно із загальним правом або «Carriage of Goods by Sea Act 1924» (далі за текстом статті – «COGSA 92») 11; 35] у зв'язку з відсутністю основоположної ознаки коносаменту як «оборотного документа», тобто по суті титульного документа, права за яким можна передати третій особі.

Незважаючи на особливу юридичну природу коносаменту, передбачається, що в найближчому майбутньому він буде замінений електронним документом.

Розділ 1 COGSA 1992 також згадує «документи», що включають коносаменти. Частина 1 (5) і (6) COGSA 1992 містить правила, що передбачають використання «системи телекомунікаційного зв'язку або інші інформаційні технології» для більш ефективної передачі, які по суті включають можливість передачі коносаментів. У свою чергу, спеціальних правил до теперішнього часу розроблено не було, але присутність цих підрозділів може означати, що електронна накладна повинна розглядатися в якості документа для цілей розглянутого нормативно-правового акта.

Аналогічні питання виникають у зв'язку з використанням електронних підписів. Система загального права передбачає необхідність персонального посвідчення підпису, що може бути забезпечено цифровим способом перевірки достовірності підпису в тому числі.

Розділ 7 Закону про електронний документообіг 2000 передбачає, що електронний підпис є допустимим доказом по відношенню до автентичності та цілісності даних.

Концепція електронного коносаменту також узаконена іншими нормативно-правовими актами, що передбачають її широке використання, у тому числі Правила електронних коносаментів (CMI 1990 Rules for Electronic Bills of Lading) [12] і Статті 16 – 17 UNCITRAL Модельний закон щодо електронної торгівлі (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce) і ЮНСІТРАЛ конвенції про використання електронних повідомлень в міжнародних договорах 2005 року [13]. Глава 2 ЮНСІТРАЛ проекту конвенції про перевезення вантажів по морю прямо передбачає електронний еквівалент «транспортні документи».

У статтях А1 / Б1 Інкотермс 2010 за електронними засобами повідомлення визнається той же ефект, що і за паперовими повідомленнями, якщо сторони домовилися про це або якщо це є прийнятним. Дана формула полегшує еволюцію до нових електронних процедур у період дії Інкотермс 2010.

Використання електронних форм як таких, крім безсумнівних переваг, передбачає велику кількість суто правових проблем та ризиків, що виникають із цього приводу. Наприклад, у серпні 2014 року, публікуючи чартерне застереження щодо використання електронного коносаменту, БІМКО (Baltic and International Maritime Council – Балтійська та міжнародна морська рада) особливу увагу приділив низці питань, пов'язаних зі страхуванням P & I (особлива форма організації морського страхування на взаємній основі між судновласниками) в умовах застосування безпаперових технологій у торгівлі.

Збільшення використання електронної документації, особливо в сухому секторі вантажного, привів до зростання попиту користувача з власників і фрахтувальників.

У відповідь на цю вимогу БІМКО зібрав групу фрахтувальників і власників, щоб розробити нову пропозицію для чартерів, якими спеціально розглядається використання електронних коносаментів (безпаперової торгівлі) систем.

На сьогоднішній день існує дві платформи на передньому краї розвитку в електронних коносаментів систем – essDOCS і Болеро, які обидві були схвалені Міжнародною групою P & I Clubs («International Group»).

Використання електронних коносаментів, як кажуть, пропонують послуги як фрахтувальників і власників з раціоналізації процесу підготовки документації та зниження ризику шахрайства. Метою нових електронних документів БІМКО щодо коносаменту є забезпечення відповідного договору, що б дозволив використанням судновласників essDOCS та систем БОЛЕРО для коносаментів, накладних та замовлень на поставку. Застереження ефективно надає електронним коносаментом такий же статус, як і для паперових коносаментів, відповідно до умов договору про фрахтування [14].

Незважаючи на всі складнощі та ризики, сфера морських перевезень у світі стрімко розвивається, що сприяє появі нових форм договірної практики та супровідних документів, що потребують найскорішого врегулювання на рівні як міжнародного, так і національного законодавства України.

Як слушно зазначає В.В. Луць, договірне право є одним з основних інститутів у системі цивільного законодавства, бо саме завдяки договору головним чином і забезпечується правове регулювання відносин майнового обігу на засадах рівності, вільного волевиявлення, майнової самостійності його учасників [18, с. 34], але еволюція будь-якого шару юридичної техніки не завжди добре впливає на правозастосування того інституту, де воно існує.

ЛІТЕРАТУРА

1. Покровский И.А. История римского права. – Петроград, 1918. – С. 291.
2. Корецкий А.Д. Договор в механизме правового регулирования. Автореферат канд. дис. – Ростов-на-Дону, 1999. – С. 23.
3. Цивільний кодекс України: за станом на 01 вересня 2013 року / Верховна Рада України. – Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
4. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. – За редакцією О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Лудя; 4-те вид., перероб. і допов. Х. – 2010. – с. 24.
5. Агарков М.М. Обязательства по советскому гражданскому праву – М.: Юриздат, 1940. – С. 105.
6. Гражданское право: Учеб. Ч. 1. – М.: Проспект, 1998. – С. 498.
7. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок / В. Н. Гуцуляк. – Морское право. – 2003. – № 5.
8. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) от 31.03.1978.
9. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924.
10. Кодекс торговельного мореплавання України: за станом на 11 серпня 2013 року / Верховна Рада України. – Голос України – 1995. – № 127.
11. Постанова Верховного суду України від 18.11.2003 // Вісник Верховного суду України від. – 2004 р. – № 10.
12. Електронний ресурс. Режим доступу до сайту: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/3466858>
13. Закон України «Про торгово-промислові палат Електронний ресурс. Режим доступу до сайту: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/3466858> України»: за станом на 16.10.2011 року / Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 13. – Ст. 52.
14. Bill of Lading / Richard Aikens, Richard Lord, Michael Boole / Lloyd's shipping law library. – Informa. – 2006. – 431р.
15. Електронний ресурс. Режим доступу до сайту: <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/rulesebla.html>
16. Електронний ресурс. Режим доступу до сайту: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce.html
17. Електронний ресурс. Режим доступу до сайту: <http://www.hellenicshippingnews.com/electronic-bills-of-lading-a-guide-to-paperless-trading-which-has-taken-the-shipping-industry-by-storm>
18. Луць В.В. Договірне право // Основні напрями реформи цивільного права в Україні: Збірник статей та матеріалів. – К., 1997. – С. 34.