

ЗВИЧАЇ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У нас, в Україні, з середини XVI століття своєрідне поєднання торговельно-транспортної галузі економіки дістало назву "чумацтво". Звичаєве право у початковий період розвитку стихійної підприємницької торговельно-транспортної активності населення було основним регулятором відносин. Зокрема, на основі правових звичаїв відбувалось формування чумацької валки, обрання отамана, узгодження маршрутів, укладання контрактів на перевезення товарів. За звичасвим правом регулювалися також внутрішня життєдіяльність і безпека чумацької валки під час пересування. Регуляторами морських перевезень звичаєві норми виступали у таких великих морських державах як Іспанія Португалія, Англія та ін.

У наш час звичаї фіксуються у відповідних збірниках, як наприклад, звичаї розподілу загальної аварії, кодифіковані у Йорк-Антверпенських правилах, а також закріплені у Кодексі торговельного мореплавства (Ст.71). У надзвичайних випадках, коли судно має тривалий час перебувати у відкритому морі тіло померлого не може бути збережено, капітан судна має право віддати тіло морю згідно з морськими звичаями, про що складається відповідний акт і вноситься відповідний запис до судового журналу [2]); деякі судові звичаї зафіксовані у постановях Пленуму Верховного Суду України тощо. Але інші в документах не закріплені, вони мають характер правових аксіом, які зазвичай беруть до уваги учасники цивільних відносин. Звичаї можуть мати характер конкретного правила (скажімо, судно розвантажують упродовж терміну, передбаченого звичаями того чи іншого порту). Однак вони можуть також бути окреслені загальною. Наприклад, у частині 4 статті 13 ЦК України передбачено: здійснюючи цивільні права, особа повинна дотримуватися "моральних засад суспільства"[3]. Очевидно, що "моральні засади суспільства" є категорією звичаєвого права, якій надана обов'язкова чинність нормою ЦК України. До звичаїв у сфері торговельного мореплавства часто відсилають нормативні акти України: статті 6, 78, 146, 293, 295 Кодексу торговельного мореплавства України (1995). Наприклад, ст. 293 регулює порядок застосування звичаїв "у процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер, у разі неповноти закону, керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства" [2]. У торговельному мореплаванні

склались й інші звичаї: порядок перевезення вантажів на палубі (так званий палубний вантаж), розподіл збитків від спільної аварії. Звичаї мають велике як практичне, так і юридичне значення. Вони характеризують зміст поведінки людей, яка притаманна суспільству, на відміну від моральних норм, які характеризують спосіб дотримання суспільної дисципліни. У рабовласницькому та феодальному суспільствах звичаї санкціонувались рішеннями суду з приводу окремих фактів. Сьогодні зустрічається й інший спосіб санкціонування державою звичаю -відсилка до них у тексті закону (ст. 7 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року). Звичай може бути зафіксований у відповідному документі. Класичним прикладом цього є офіційні правила тлумачення торговельних термінів "ІНКОТЕРМС".

Звичай дуже часто використовують при відправленні вантажів через морські порти. В кожному морському торговельному порту діє Звід звичаїв – збірник звичаїв ділового обороту, які не закріплені в чинному законодавстві і склалися на основі практики морського торговельного порту. В ньому враховуються інтереси порту, судновласників, споживачів портових послуг й інших клієнтів морського торговельного порту. Кожен порт розробляв свій Звід звичаїв, який, як правило, регламентував виробничий режим роботи портів; порядок і умови заходу в порт, навантаження, розвантаження і обслуговування суден, що знаходяться в порту; порядок і умови прийому, зберігання, завезення в порт і відправлення з порту вантажів; порядок і умови обслуговування пасажирів; взаємини порту з клієнтами. Слід зазначити, що відсутність загального для Зводів звичаїв правового джерела призводить до різних підстав їх дії. Так, наприклад, Звід звичаїв Одеського морського торговельного порту був розроблений на підставі: Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року ; Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" від 16 квітня 1991 року; Статуту Одеського морського торговельного порту; Обов'язкових постанов по Одеському морському торговельному порту; міжнародної практики роботи морських портів; інших нормативно-правових актів України і міжнародних угод. Зводи звичаїв Керченського та Іллічівського портів були розроблені на підставі і цих і інших документів. Ситуація докорінно змінилася із прийняттям 12.05.12 Закону України "Про морські порти України", який набере чинності 13.06.12, де чітко визначено перелік звичаїв морського порту, які встановлюють правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту. Відповідно до цього нормативно-правового акту Звід звичаїв морського порту містить

правила щодо: порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем; порядку розрахунку часу, якщо він не встановлений угодою сторін; переліку послуг, що надаються в морському порту; інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту. Звід звичаїв морського порту застосовується: за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту; за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту; за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту [1].

Таким чином, звичай як джерело правового регулювання перевезень визнається більшістю правових систем світу. Зважаючи на характер правового звичаю, можна виокремити декілька його видів: міжнародні; внутрішньодержавні; судові; ділового обороту; звичаї, засновані на звичаєвому праві та ін. Із прийняттям Закону України "Про морські порти України" знято цілий ряд проблем пов'язаних із застосуванням звичаїв морських перевезень.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, NN 47, 48, 49, 50, 51. Режим доступу://<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/page5>.
2. Закон України. Про морські порти України ; Закон від 17.05.2012 № 4709-VI. Стаття 9. Режим доступу:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
3. Цивільний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, NN 40-44, Режим доступу:
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

УДК 340.0(043.2)

Череватюк В.Б.
к.і.н., доцент
Кудлай Д.О.
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОСВІДОМІСТЬ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Правосвідомість відображає правову дійсність, що склалася за конкретно-історичних умов у тій чи іншій країні, але водночас впливає на функціонування й розвиток правової системи. Вона є активним елемен-

том системи правового регулювання суспільних відносин – право не може здійснювати свій регулятивний вплив інакше як через людей, безпосередньо впливаючи на їхню свідомість [2]. За посередництвом правових ідей та теорій, почуттів та емоцій норми права, інші правові явища оцінюються з точки зору життєвих потреб та інтересів людей і суспільства, справедливості, формуються установки на правову поведінку, уявлення щодо критеріїв ефективності правового регулювання, шляхів реформування та удосконалення законодавства, судово-правової системи, юридичної практики.

Так, до числа найважливіших конституційно-правових прав людини в царині дорожнього руху відноситься право людини на свободу пересування. Воно є фундаментом і базою для виникнення будь-яких правовідносин у сфері дорожнього руху, оскільки дає можливість наступної реалізації інших, похідних прав. Провідною доктриною правової ідеології в галузі дорожнього руху має стати гарантування безпеки всіх його учасників. Крім функцій, притаманних правосвідомості взагалі (оцінна, регулятивна, пізнавальна, правоосвітня) , у даному конкретному випадку також відноситься до числа основних виховна функція. Саме від виховання у громадян звички дотримуватись елементарних правил безпеки дорожнього руху часто залежить життя їх самих і життя оточуючих. У такій ситуації роль виховної функції помітно підвищується і ставить її в один рівень з іншими основними функціями правосвідомості. Характер і специфіка суспільних відносин у багатьох випадках трансформують роль і значення додаткових, похідних функцій правосвідомості, підвищують їх до рівня основних.

У демократичній державі завданням правосвідомості є визнання принципу верховенства права, життя і здоров'я, честі та гідності, недоторканності і безпеки людини як найвищої соціальної цінності, беззастережна повага до прав людини і громадянина як невід'ємних від особи можливостей, що становлять юридичний фундамент життєдіяльності людини. В даному випадку носіями правосвідомості є учасники дорожнього руху. В їх правовій свідомості відбивається ставлення до права, юридичної практики, поведінки інших суб'єктів правовідносин, їх оцінка. Об'єктом пізнання правосвідомості зазвичай є чинне право, а в даному випадку "Правила дорожнього руху". Україна займає перше місце в Європі за кількістю смертей внаслідок ДТП. Щодня на дорогах гине 14 людей, сотня – зазнає травм. Про це свідчить статистика, наведена Державтоінспекцією з нагоди проведення в Україні тижня безпеки на дорогах.

Кабінет Міністрів України, проаналізувавши сумну статистику прий-