

Покура І. Є.,

аспірант кафедри цивільно-правових дисциплін
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

ГАЗЬКІ ПРАВИЛА ЯК ПЕРШИЙ ДОСВІД МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРЕМ

Анотація. Стаття присвячена розгляду питання особливостей Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (Гаазьких правил), її позитивних рис та недоліків, а також її значення для регулювання специфічних відносин, які виникають у сфері торговельного мореплавства.

Ключові слова: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р., Гаазькі правила, міжнародне перевезення вантажів морем, уніфікація, коносамент.

Постановка проблеми. Наприкінці XIX століття розбіжності в регулюванні відповідальності морських перевізників за договорами фрахтування, засвідченими коносаменентами, стали особливо гострими та привернули значну увагу та викликали занепокоєння. Протягом тривалого періоду положення коносаментів, що звільняли судовласника від відповідальності за його недбалість або недбалість його робітників у разі пошкодження вантажу, були предметом жвавого конфлікту. У країнах, де домінували інтереси вантажовласників (зокрема, у США), положення про недбалість визнавалися недійсними; в інших країнах, де переважали інтереси перевізників (наприклад, в Англії і Франції), такі положення були широко розповсюджені під прикриттям майже необмеженої свободи укладення контрактів [1, с. 609–610].

Отже, економіка й суспільство того часу гостро потребували єдності в регулюванні перевезень вантажів морем, зокрема уніфікації в галузі розподілення відповідальності між судовласниками та вантажовласниками під час перевезення вантажів із використанням коносаментів.

На наш погляд, дослідження питання передумов, які сприяли такій уніфікації, а також прийняття та особливостей Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (далі – Гаазькі правила) є актуальним та необхідним, оскільки зазначена конвенція була першим документом, що врегулював питання розподілення відповідальності між перевізниками та вантажовласниками на міжнародному рівні, мав значне поширення серед світової спільноти та досі залишається досить вагомим інструментом регулювання відповідних відносин.

Окремі аспекти цього питання висвітлювались у працях радянських учених: К.Ф. Єгорова [3], Г.Г. Іванова [2], О.Л. Маковського [2], українських науковців Г.О. Анцелевича [5.], О.М. Шемякіна [4], Є.Д. Стрельцової [6] та інших. Більшу увагу приділяли питанням уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, закордонні вчені, а саме: А.Н. Янопулос [1, 7] У. Баксі [8], А. Лілар [9], К. Ван Ден Бош [9], У. Тетлі [10] та інші.

Основною метою дослідження є виявлення досягнень першого досвіду уніфікації, того, наскільки завдання уніфікації було досягнуто, з'ясування труднощів та перешкод, які гальмують цей процес, а також прогнозування перспектив його розвитку.

Для досягнення поставленої мети необхідним є розв'язання таких завдань:

– дослідження чинників та передумов прийняття Конвенції 1924 р.;

– вивчення та аналіз особливостей Конвенції 1924 р. як першої міжнародної конвенції, що врегулювала питання відповідальності перевізників та вантажовласників під час здійснення морських перевезень вантажів із використанням коносаментів;

– аналіз позитивних зрушень, що відбулися з прийняттям Конвенції 1924 р., та її недоліків, що пропонувалося усунути за допомогою прийняття протоколів до неї.

Виклад основного матеріалу дослідження. До кінця XIX століття світ був розділений на країни-перевізники (зокрема, Англія, Франція) та країни-вантажовідправники (США ті інші), а національна політика часто переносилася в міжнародну сферу шляхом прийняття суперечливих норм, що забезпечували застосування національних стандартів до коносаментів, які включали в себе міжнародні контакти. У країнах, де переважала доктрина свободи укладення договорів (зокрема, у Франції та Великобританії), сторони були вільні у виборі застосовуваного права; там, де перевізники були обмежені в праві звільнитися від відповідальності за недбалість (як у Сполучених Штатах Америки), правом суду оголошувалося право, застосовне до всіх контрактів, що укладені або виконуються в рамках юрисдикції суду [1, с. 609–610].

Таким чином, враховуючи різноманітність національних законів, одне положення, включене до коносамента, яким було оформлене закордонне перевезення, могло бути дійсним в одній країні і недійсним в іншій, а також вирішення питання про відповідальність перевізника могло змінюватися в залежності від того, у суді якої країни розглядалася справа. У результаті була створена складна ситуація: безпека в міжнародних угодах зведена до мінімуму, обертаність коносаментів була під загрозою, а світова торгівля – серйозно ускладнена [1, с. 609–610].

Сполучені Штати Америки, попередньо досягнувши компромісу між конфліктуючими інтересами перевізників і вантажовідправників у своєму внутрішньому законодавстві (Законом Хартера 1893 р.), взяли на себе ініціативу, закликаючи до єдиного міжнародного регулювання відповідальності перевізників. За США прослідували інші дві країни-вантажовласники, прийнявши аналогічні закони: Австралія в 1904 р. та Канада в 1910 р. [2, с. 147].

Одночасно з прийняттям норм в національних законодавствах окремих країн відбувалося створення єдиних правил і на міжнародному рівні. У 1920 р. під тиском із боку колоній Англія погодилася на уніфікацію норм, які регулювали зазначені відносини, та вирішила взяти за основу Канадський закон 1910 р.

30 серпня по 3 вересня 1921 р. на конференції в Гаазі Асоціацією міжнародного права були прийняті Гаазькі правила, «модель коносамента», які сторони мали приймати добровільно. Проте ці правила не мали значного успіху, оскільки вони не задовольняли ані вантажовласників, ані судовласників

[2, с. 147–148]. Прийнятого для всіх компромісу було досягнуто в результаті численних обговорень 25 серпня 1924 р. в Брюсселі, коли було прийнято Міжнародну конвенцію про уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів (далі – Конвенція 1924 р.) [11], більш відому як Гаазькі правила.

Як і всі інші Брюссельські конвенції, Конвенція 1924 р. не була задумана як всеосяжний і самодостатній засіб регулювання перевезення вантажів морем. Вона спрямована на регулювання певних єдиних правил, що стосуються коносаментів; не регулює їх обертаність та стосується тільки збитків, що виникають у період між завантаженням на борт судна та розвантаженням із борту судна, щодо вантажів, крім живих тварин (пункти (b), (e), (c) статті 1) [7, с. 387].

Усі коносаменти, які регулюються Конвенцією 1924 р., містять певні стандартні умови, що визначають ризики, прийняті перевізником. Вони є абсолютними та не можуть бути змінені шляхом іншої угоди, а перевізник може користуватися імунітетами, якщо сторони не домовляться про інше. Загалом положення, що звільняють перевізника від відповідальності за недбалість під час завантаження, обробки, укладання, зберігання, перевезення та розвантаження товарів, або положення, що зменшують його зобов'язання виявляти належну дбайливість щодо забезпечення морехідності судна, вважаються нікчемними, недійсними і не мають сили (пункти (1), (2), (8) статті 3).

Перевізник, однак, звільняється від відповідальності за недбалість у «судноводінні або в управлінні судном» і від абсолютної гарантії морехідності (пункти (1), (2) (а) статті 4). Обов'язки перевізника резюмуються у фразі «розумної дбайливості» (“due diligence”), яка стосується і приведення судна в морехідний стан, і його належного пристосування для перевезення вантажів (пункти (a), (b), (c) ч. 1 статті 3).

Перевізник звільняється від відповідальності за умови забезпечення морехідності судна за втрати та збитки, що виникли внаслідок таких подій: 1) форс-мажорних ситуацій (які до прийняття Конвенції 1924 р. були єдиною підставою для звільнення від відповідальності в деяких морських державах); 2) навігаційних помилок або помилок в управлінні судном персоналу; 3) дій або упущень відправника або його агентів; 4) будь-яких дій, необхідних для рятування життя та майна на морі, включаючи «розумну девіацію»; 5) всяких інших причин, що виникли не через дії і не за вини перевізника та його агентів або службовців. Тягар доведення відсутності вини в такому випадку буде лежати на особі, яка вимагає звільнення від відповідальності [8, с. 61].

Конвенція не застосовується до чартерів, проте якщо судно надається за чартером і при цьому видаються коносаменти, вони підкоряються умовам Конвенції 1924 р. [11, ч. 2 ст. 5].

У разі відсутності окремої угоди, яка обумовлює більшу суму, максимальна відповідальність судна або перевізника за втрату або пошкодження вантажів не буде перевищувати 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, якщо характер і вартість таких вантажів не були оголошені відправником до навантаження та внесені до коносаменту [11, ч. 5 ст. 4].

Конвенція про коносаменти являє собою компроміс між морськими інтересами судовласників та вантажовласників, а також на більш абстрактному доктринальному рівні закріплює автономію волі сторін у міжнародній торгівлі [8, с. 60]. Необхідно зауважити, що навіть сама назва конвенції демонструє, що простір уніфікації був обмежений «деякими правилами» [8, с. 63].

У доктрині висловлювалися різні думки щодо значення Конвенції 1924 р. Одні дослідники, зважаючи на факт, що учасниками Конвенції 1924 р. є велика кількість держав, називали її «королівською» морських договорів [12], тоді як інші науковці

підкреслювали, що оптимізм, який превалував під час підписання зазначеної конвенції, виявився в основному ілюзорним [1, с. 148]. Проте є фактом те, що Конвенція 1924 р. була ратифікована майже всіма провідними морськими державами світу [13, с. 467–470]. Серед країн, що не приєдналися до цієї конвенції, були, зокрема, Канада та СРСР. Однак Канадський Акт про перевезення вантажів водою 1936 р. закріплює основні особливості Конвенції 1924 р. [8, с. 58], глава VIII Кодексу торгового мореплавства СРСР 1968 р. відтворювала основні положення цієї конвенції, а всі коносаменти радянських судноплавних підприємств містили умови, що давали можливість у необхідних випадках застосовувати норми Конвенції 1924 р. [2, с. 149].

У 80-ті роки ХХ ст. більшість усіх світових морських перевезень здійснювалося під прапорами країн-учасниць Конвенції 1924 р. або країн, які включили основні її положення в національне законодавство, а умова про застосування цієї конвенції включена майже в усі коносаменти та чартери [2, с. 149].

Основний внесок Конвенції 1924 р. в розвиток уніфікаційних процесів у сфері міжнародних перевезень вантажів полягає в тому, що вона, закріпивши мінімальну відповідальність перевізника та досить чітко розподіливши ризики між ним та вантажовласником, створила відповідну базу для страхування вантажів та відповідальності [2, с. 149].

Відомий американський дослідник А.Н. Янопулос зазначає, що Конвенція 1924 р., збалансувавши різноманітну політику морських держав та інтереси вантажовідправників та перевізників, повинна була стандартизувати відповідальність перевізників на міжнародному рівні та однаково вирішувати спори в результаті можливого судового процесу в судах будь-якої з договірних держав. На жаль, оптимізм, який переважав на момент підписання Конвенції 1924 р., виявився в деякій мірі ілюзорним, хоча більшість морських держав ратифікували або приєдналися до цієї конвенції, а інші, формально не приєднуючись, перейняли норми, закріплені в ній, у внутрішнє законодавство. Незважаючи на цю суттєво формальну однорідність національних законодавств, залишалися проблеми, пов'язані з визначенням відповідальності перевізника та законності положення про недбалість у коносаментах. Норми, закріплені Конвенцією 1924 р., були прийняті в різних країнах із змінами та текстовими варіаціями і за допомогою різноманітних законодавчих методів, що нерідко спричиняло суперечливі інтерпретації єдиних норм [7, с. 387]. Так, поняття “due diligence” було перекладено та закріплено в різних країнах по-різному, що деяким чином могло змінювати те значення, яке йому надавалося під час прийняття Конвенції 1924 р. [8, с. 64].

Крім того, сфера застосування єдиних норм і норми вибору застосовного права щодо коносаментів відрізнялися від країни до країни. Ці розбіжності в матеріальному законодавстві і нормах щодо вибору застосовного права приводили до плутанини і невизначеності. Залежно від місця судового розгляду один і той же коносамент міг бути або не бути предметом регулювання зазначеної конвенції, навіть там, де суд знаходився в одній із Договірних держав і коносамент включав контакти з іншою Договірною державою. Як і раніше, відповідальність перевізника могла відрізнятися в деяких випадках у залежності від розсуду суду, а положення про недбалість могло бути дійсним в одній країні і недійсним в іншій усупереч букві та духу Конвенції 1924 р. Водночас А.Н. Янопулос підкреслює, що незадовільний стан законодавства не серйозно обмежував фактичну єдність, оскільки всі великі судноплавні компанії включили у свої коносаменти норми Конвенції 1924 р. [7, с. 388].

Згідно зі статтею 10 Конвенція 1924 р. має застосовуватися до всіх коносаментів, виданих у будь-якій із договірних дер-

жав. Таким чином, зазначене обмеження географічної сфери Конвенції 1924 р. призвело до труднощів в її застосуванні. Ці труднощі були викликані значною мірою через те, що в протоколі підписання конвенції передбачався альтернативний порядок набуття нею чинності в договірних державах: вони могли надати конвенції силу закону або запровадити її правила до свого національного законодавства, надавши їм форму, властиву своєму законодавству.

Отже, наприклад, Англія обмежила сферу дії конвенційних правил лише перевезеннями вантажів зі своїх портів, тобто експортними перевезеннями, тоді як дія Закону США 1936 р. про морське перевезення вантажів поширюється на всі договори перевезення вантажів із портів та в порти США [14].

Згідно з японським законом про міжнародне перевезення вантажів морем 1958 р. Конвенція застосовується не тільки до договорів перевезення в японські порти з іноземних і з японських портів в іноземні, але і до перевізників між іноземними портами [2, с. 162].

Враховуючи таке різноманіття встановленої в державах світу сфери дії Конвенції 1924 р., справедливо поставало питання, чи будуть суди країн-учасниць застосовувати норми цієї конвенції.

Ще однією зі складностей, що виникли під час застосування Гаазьких правил, був факт, що обмеження відповідальності в сумі 100 англійських фунтів за місце або одиницю вантажу внаслідок численних девальвацій та інфляційних явищ уже не задовольняло світову торгівлю, а саме поняття місця або одиниці вантажу неоднозначно трактувалось у законодавстві та судах різних країн.

Крім того, питання щодо права працівників перевізника на захист, який надавався нормами зазначеної конвенції, також залишалося відкритим. Нарешті індустриальні західні країни, на частку яких припадало 2/3 світових лінійних перевезень, стали використовувати коносаменти значно рідше, що спричинило звуження сфери застосування імперативних норм Конвенції 1924 р. [2, с. 149–150].

У зв'язку з виявленими недоліками Конвенції 1924 р. уперше в історії уніфікації морського права було приділено спеціальну увагу її суперечливим аспектам шляхом доручення розгляду недоліків цієї конвенції спеціальному Підкомітету Міжнародного морського комітету з міжнародних конфліктів (далі – Підкомітет) [8, с. 65]. Комітет із конфліктів (далі – Комітет) визнав, що міжнародна єдність не була забезпечена навіть між державами, які підписали та ратифікували Конвенцію 1924 р., не кажучи вже про держави, які не підписали її. Єдиний шлях для досягнення єдності із цього питання Комітет вбачав у збільшенні кількості держав-учасниць Конвенції 1924 р. І поки що Підкомітет не вважав за доцільне брати на себе уніфікацію колізійних норм, оскільки це призвело б до зовсім інших, значно важчих проблем. Підкомітет зазначав, що Конвенція 1924 р., створена для регулювання відносин між перевізниками та держателями коносаментів, навряд чи є ідеальним засобом для встановлення положень колізійного права, які б визначали застосовну юрисдикцію [8, с. 65–66].

На Стокгольмській конференції 1963 р. з метою сприяння досягненню єдності в цій області Міжнародний морський комітет (далі – ММК) прийняв низку запропонованих поправок до Конвенції 1924 р. з уніфікації деяких правил щодо коносаментів у формі «проекту протоколу або конвенції», який у 1968 р. був представлений на Дипломатичній конференції в Брюсселі [7, с. 388]. Зазначені поправки було одногосно прийнято називати Правилами Вісбі на честь шведського міста, у якому вони були підписані членами ММК.

Зазначеним протоколом вносяться поправки в зазначену конвенцію, зокрема в частині встановлення максимальної відповідальності перевізника або судна, закріплюючи норму, яка обмежує відповідальність сумою, що не перевищує еквівалент 10 000 франків за місце або одиницю або 30 франків за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище [15, ст. 2].

Статтею 2 Протоколу також закріплюється, що ні перевізник, ні судно не вправі скористатися обмеженням відповідальності, передбаченим у цьому пункті, якщо доведено, що шкода стала результатом дії або упущення перевізника, здійснених із наміром завдати шкоди або за самовпевненості й з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Статтею 5 Протоколу була встановлена сфера застосування конвенції. Зазначена стаття підкреслює, що конвенція застосовується до міжнародних перевезень, незважаючи на національність судна, перевізника, відправника, одержувача чи іншої заінтересованої особи, і, зберігаючи положення ст. 10 Конвенції в редакції 1924 р., включає у сферу дії конвенції перевезення з порту держави-учасниці конвенції. Крім того, зазначена конвенція застосовується, якщо договір, що міститься в коносаменті або посвідчений ним, передбачає, що правила цієї конвенції або законодавства будь-якої держави, що вводить їх в дію, застосовуються до цього договору.

Положення, яке закріплює норму щодо обов'язковості застосування положень цієї конвенції кожною з держав-учасниць [15, ч. 2 ст. 5], покликано нейтралізувати наслідки застосування законодавств, у яких положення Конвенції застосовуються тільки під час перевезення з портів держав, що прийняли Конвенцію.

Частина третя статті 5 Протоколу надає можливість державам-учасницям застосовувати правила цієї Конвенції до коносаментів, що не зазначені в попередніх пунктах, тобто на свій розсуд розширити сферу застосування Конвенції.

Основним недоліком ст. 5 Протоколу 1968 р., як вважають спеціалісти, є те, що в ньому не згадані правила, що стосуються порту вивантаження, а також залишається неврегульованим питання щодо застосування норм Конвенції під час перевезення між портами держав, що не приєдналися до Конвенції [2, с. 163]. Також Конвенцією залишається неврегульованим питання стосовно того, яка саме національна версія Конвенції буде застосовуватися в разі необхідності, оскільки за умови надання Конвенції законної сили в межах конкретної країни вона могла трактуватись по-різному. Отже, досі існували суттєві відмінності в регулюванні порушеного питання в національних законодавствах країн-учасниць Конвенції [8, с. 73].

Статтею 6 Протоколу закріплено, що у відносинах між сторонами цього протоколу Конвенція 1924 р. і Протокол розглядаються та тлумачаться разом як один єдиний документ. Сторона цього протоколу не зобов'язана застосовувати положення Протоколу до коносаментів, виданих у державі, яка є стороною Конвенції, але не стороною цього протоколу [15, ч. 2 ст. 6]. Приєднання ж до Протоколу тягло за собою приєднання до Конвенції 1924 р. [15, ч. 2 ст. 12]. Протокол відповідно з положеннями, передбаченими частиною першою статті 13, набрав чинності 23 червня 1977 р.

У 1979 р. Правила Вісбі були змінені Протоколом [16], який вступив у силу 14 лютого 1984 р. Зазначений протокол не вніс суттєвих правових змін до Конвенції 1924 р. і не змінив порядок правового регулювання договірних відносин під час міжнародних морських перевезень вантажів за коносаментом. У результаті його прийняття одиниця відшкодування із золотого франка була переведена в «спеціальні права запо-

зичення» (SDR) і склала відповідно 666,67 SDR за місце або одиницю і 2 SDR за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище [16, ст. 2]. Приєднання до цього протоколу рівносильне приєднанню до Конвенції 1924 р. [16, ч. 2 ст. 7].

Зважаючи на те, що не всі держави Брюссельської конвенції приєдналися або ратифікували пізніші протоколи, які вносили зміни до неї (наприклад, Правила Вісбі на сьогодні схвалені тільки 30 державами, багато з яких долучилися до них вже після набуття ними чинності, у числі яких не було таких крупних морських держав, як США та Японія [13, с. 473–474], а Брюссельський протокол від 21 грудня 1979 р. по введенню SDR на момент вступу його в силу був ратифікований 15 державами [13, с. 475]), а також, приймаючи до уваги наявність інших конвенцій у сфері міжнародних морських перевезень вантажів, таких як Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, що підписана в Гамбурзі 31 березня 1978 р. і набула чинності 1 листопада 1992 року (зазвичай іменована «Гамбурзькими правилами») [17], а також Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або часткового морського міжнародного перевезення вантажів, прийняту в Нью-Йорку 11 грудня 2008 р. (Роттердамські правила) [18], яка ще не вступила в законну силу, створюється декілька режимів правового регулювання міжнародних морських перевезень. Проте питання щодо особливостей регулювання морських перевезень у таких умовах, взаємодії вказаних режимів є предметом самостійного дослідження, не охопленим цією статтею.

Висновки. З огляду на все викладене зазначимо, що необхідність прийняття на початку ХХ століття єдиного міжнародного договору, що врегулював би питання, які виникають під час перевезення вантажів морем із використанням коносаментів, зокрема, щодо розподілення відповідальності між вантажовласниками та перевізниками, не викликала сумнівів. Таким документом стала Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (більш відома як Гаазькі правила). Незважаючи на її недоліки, які були виявлені майже відразу після набрання нею чинності та які намагались усунути за допомогою прийняття протоколів до неї в 1968 р. (Правила Вісбі) та 1979 р., величезне значення Конвенції 1924 р. полягає в тому, що вона вперше на міжнародному рівні закріпила мінімальну відповідальність перевізника, досить чітко розподілила ризики між ним та вантажовласником, тим самим створивши основу для страхування вантажів та подальшого розподілення відповідальності.

Література:

1. Yiannopoulos A.N. Conflicts Problems in International Bills of Lading: Validity of "Negligence" Clauses / A.N. Yiannopoulos // 18 La. L. Rev. – 1958. – P. 609–627.
2. Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, Маковский А.Л. – Л.: Судостроение, 1984. – 280 с.
3. Егоров К.Ф. Международная конвенция 1924 г. о коносаменгах и морское законодательство зарубежных стран / К.Ф. Егоров // Морское право и практика : информационный сборник. – № 33 (171). – М., 1967. С. 9–15.
4. Шемякин А.Н. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров / А.Н. Шемякин, Т.Р. Короткий. – О.: ЛАТСТАР, 1999. – 172 с.
5. Анцелевич Г.А. Международное транспортное право: [учеб. пособ.] / Г.А. Анцелевич. – К.: Вид-во УАЗТ, 1999. – 304 с.
6. Стрельцова Е.Д. Міжнародна уніфікація права у сфері морських перевезень вантажів: сучасний стан / Е.Д. Стрельцова // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті

Є.В. Васильовського (Одеса, 15–16 квітня 2011 р.). – О.: Астропринт, 2011. – С. 62–65.

7. Yiannopoulos A.N. The Unification of Private Maritime Law by International Conventions / A.N. Yiannopoulos // 30 Law and Contemporary Problems. – Spring, 1965. – P. 370–399.
8. Baxi U. Unification of private maritime international law through treaties: an assessment / U. Baxi. – Adyar; Madras: St. Louis Institute Press, 1967. – 91 p.
9. Lilar A. and Van Den Bosch Carlo. Le comité maritime international, 1897–1972 / Albert Lilar and Carlo Van Den Bosch. – Internat. Maritime Committee, 1972. – 120 p.
10. Tetley W. Interpretation and Construction of the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules / W. Tetley. – 10 JIML, 2004. – P. 30–70.
11. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>.
12. Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. – Л.: Судостроение, 1984. – 280 с.
13. CMI Yearbook 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2014.pdf.
14. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 // Carriage of Goods by Sea [Електронний ресурс]. – Режим доступу: 1936<http://www.mlauis.org/archives/library/1319.pdf>.
15. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 р. (Правила Вісбі) від 23.02.1968 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_010.
16. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної у Брюсселі 25 серпня 1924 р. (Правила Вісбі) від 21.12.1979 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_011.
17. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) від 31.03.1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
18. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules") [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.

Покора И. Е. Гаагские правила как первый опыт международно-правовой регламентации перевозки груза по морю

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопроса об особенностях Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г. (Гаагских правил), ее положительных чертах и недостатках, а также ее значении для регулирования специфических отношений, которые могут возникнуть в сфере торгового мореплавания.

Ключевые слова: Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г., Гаагские правила, международная перевозка грузов по морю, унификация, коносамент.

Pokora I. Hague Rules as the First Experience of International Legal Regulation of Carriage of Goods by Sea

Summary. The article deals with the issue concerning the features of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 (Hague Rules), its peculiarities and shortcomings as well as its value for the regulation of specific relations in the field of merchant shipping.

Key words: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924, the Hague Rules, international carriage of goods by sea, unification, bill of lading.