



## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **Загальна характеристика міжнародних морських перевезень**

Людство почало експлуатувати морський простір з транспортною метою здавна. Розвиток торговельного мореплавства у XVIII ст. потребував особливої ретельності в оформленні взаємовідносин між власниками вантажу та судна. І вже на початку XIX ст. прийняття перевізником вантажу для транспортування морем почали оформляти особливою розпискою, названою згодом "коносамент". Поступово у міжнародному судноплаванні утворилися дві форми організування перевезень - лінійна (регулярна) і **трампова** (нерегулярна). Міжнародні перевезення стали оформляти коносаментом, який видає морський перевізник вантажовідправникові у момент передавання вантажу перевізнику.

Водночас у середині XIX ст. між США та Великою Британією виникли розбіжності у поглядах на коносамент (у США переважали інтереси вантажовласників, Великій Британії - перевізників). Це призвело до непорозумінь. Англійські суди замість абсолютної відповідальності практично звільняли від неї перевізника, а суди американські почали розглядати питання про усунення й обмеження відповідальності як явища, що суперечить публічному праву.

### **Поняття й особливості договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу морським транспортом**

Під договором морського перевезення вантажу необхідно розуміти договір, за яким перевізник або фрахтівник зобов'язані перевезти довірений відправником вантаж із порту відправлення у порт призначення і видати його уповноваженій для отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник або фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Причому фрахтувальником і фрахтівником визнавали осіб, котрі уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Водночас історично склалося, що поняття договору фрахтування суден подібне до договору морського перевезення вантажу, хоча й самостійного правового інституту морського права. Так, у законодавстві окремих країн договір фрахтування на рейс визначають як договір, коли фрахтівник (судновласник) за винагороду надає все судно або його частину в розпорядження фрахтувальника для здійснення одного або декількох рейсів. Передбачено також, що судно або його частини фрахтівник надає з метою перевезення вантажу.

Самостійне правове регламентування договорів фрахтування і договорів морського перевезення вантажу простежується в морському праві країн англо-американської системи права, зокрема Англії, США, Італії, Нідерландів, Швейцарії, Ліберії та окремих африканських країн. У законодавстві інших країн передбачено: якщо вантаж перевозять на трамповому судні, то відносини учасників морського перевезення можуть регулюватися двома договорами - фрахтування і перевезення вантажу. Причому відносини фрахтівника (судновласника) та фрахтувальника регулює договір фрахтування (чартер), а перевізника з одержувачем вантажу - умови договору морського перевезення, передбачені в коносаменті.

Договір фрахтування судна та договір морського перевезення вантажів визнаються різними правовими інститутами не у всіх країнах. Наприклад, російське морське законодавство не визнає самостійного договору фрахтування на рейс, а передбачає лише два види договору морського перевезення вантажу. Сучасне ж українське морське законодавство визнає наявність двох форм договору морського перевезення вантажу. Отже, договір морського перевезення вантажу може бути укладений: з умовою надання для перевезення всього судна, частини його або визначених судових приміщень (чартер); без такої умови.

Крім відмінних рис, форми (види) договору морського перевезення вантажу мають і загальні особливості, скажімо, їх економічна мета - одна і та сама - переміщення вантажу морським шляхом з одного порту в інший.



З наведеного визначення договору морського перевезення вантажу випливає, що учасниками договору є перевізник або фрахтівник, відправник чи фрахтувальник, а також одержувач; сторонами договору морського перевезення є перевізник або фрахтівник і відправник чи фрахтувальник, а одержувач - це третя особа, на користь якої й укладено договір.

Перевізник - особа, котра від свого імені зобов'язується за винагороду перевезти вантаж у порт призначення і видати його одержувачеві. Такою особою може бути і власник судна, й інша особа, що експлуатує судно на законній підставі від свого імені. У випадку укладення чартеру перевізник вважається фрахтівником. У його обов'язки входить надати все судно або його частину для перевезення вантажу. Ним може ставати власник судна або інша особа, яка експлуатує його від імені власника.

Отже, сторона, що виконує перевезення (перевізник), може бути в тому самому морському підприємстві й фрахтівником, коли укладає чартер, і перевізником, коли видає коносамент.

Іншою стороною в договорі фрахтування судна є фрахтувальник. Вантажовласник може самостійно відправляти вантаж і бути фрахтувальником судна чи відправником вантажу. Це не усуває, однак, можливості того, що фрахтувальником і відправником можуть бути різні особи в одному морському підприємстві. Наприклад, фрахтувальником за певними умовами укладеного контракту може виявитися покупець. У цьому випадку продавець товару зобов'язаний доставити і завантажити товар на борт зафрахтованого покупцем судна, тобто стати відправником. І саме відправникові перевізник видасть коносамент на пред'явлений до перевезення вантаж. І саме він відповідальний перед перевізником за збитки внаслідок несвоєчасного передавання, неправильності або неповноти документів, які вимагають портів, митні, санітарні правила, та за інші недоліки, внаслідок котрих заподіяно збитки вантажу. Угода, укладена покупцем товару зі судовласником, у цьому випадку стане договором фрахтування, а відносини між відправником і перевізником, оформлені коносаментом, можна вважати відносинами за договором морського перевезення вантажу, де в кожній зі сторін є самостійні права й обов'язки.

Особу, яка на законних підставах може вимагати видачі вантажу в порту призначення, називають одержувачем. Одержувач - законний власник коносаменту. Якщо коносамент виписано на пред'явника, то одержувачем є особа, котра законно володіє коносаментом. Якщо коносамент іменний, то одержувачем вантажу повинна бути особа, зазначена в коносаменті, або особа, якій іменний коносамент переданий на підставі іменного передатного напису. Під час складання ордерного коносаменту законний власник його, а отже, і одержувач - це особа, за розпорядженням котрої виданий коносамент, або особа, котрій ордерний коносамент перейшов за іменним або передатним написом.

Договір морського перевезення вантажу має бути укладений письмово. Письмовою формою договору передбачено (разом зі звичайною письмовою формою) телеграму, телекс, факс та ін. У міжнародних нормативних документах не існує прямої вказівки стосовно письмового укладання морського перевезення вантажу. Однак аналіз положень Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. і Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. дає змогу дійти висновку про те, що письмова форма договору морського перевезення вантажу є бажаною, адже наявність та зміст договору морського перевезення вантажу можуть бути підтверджені саме письмовими доказами. Такими нормами є правила, закріплені в пункті 3 "а" і 3 "в" статті 3 Конвенції 1924 р., пункті 3 статті 10 Конвенції 1978 р. А в письмовій формі, відповідно до правил пункту 8 статті 1 Конвенції 1978 р. допустимі також телеграма і телекс.



Під час перевезень у закордонному сполученні договір перевезення вантажу оформляють чартером і коносаментом або лише коносаментом. І саме договором у цьому випадку є тільки чартер, оскільки коносамент - це односторонній документ, складений і підписаний перевізником. Він є одним із тих письмових документів, що засвідчують наявність та зміст договору морського перевезення вантажу.

Під договором морського перевезення пасажир розуміють договір, укладений між перевізником і пасажиром, згідно з яким перевізник зобов'язаний перевезти пасажирів і його каютний багаж до пункту призначення, а у випадку здавання пасажиром багажу - доставити багаж у пункт призначення та видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а здаючи багаж, - і плату за провезення багажу.

Основними джерелами морського права у сфері морського перевезення пасажирів є Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961р., Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р., Протокол 1976 р. до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р.

Визначення договору морського перевезення пасажирів майже дослівно повторює визначення договору перевезення пасажирів, що зазначено в статті 910 Цивільного кодексу України. Тому можна дійти висновку: договір морського перевезення пасажирів значно схожий із договорами перевезення пасажирів іншими видами транспорту. Одночасно специфіка перевезення пасажирів морем визначає й особливості правового регулювання відносин, які виникають у зв'язку з тим, що вони відображені в правилах, зазначених і в національних морських законодавствах різних держав, і в міжнародних нормативних документах. Наприклад, для перевезення пасажирів морем специфічні вимоги, обумовлені мореплавною пасажирського судна, самими умовами перевезення пасажирів і їхнього багажу, обсягом відповідальності сторін за договором.

Як засвідчує договір морського перевезення пасажирів, його сторони - це перевізник і пасажир. У національному морському праві України не визначено поняття сторін договору морського перевезення пасажирів, але ці поняття відповідають пункту 1 "а" і пункту 4 статті 1 Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 р. - до неї 1994 р. приєдналася Україна. Так, під перевізником, згідно з пунктом 1 "а" Конвенції 1974 р., розуміють особу, котрою (або від імені котрої) укладений договір перевезення, незалежно від того, здійснюється фактично перевезення нею самою чи перевізником, що її замінює. Пасажиром, відповідно до пункту 4 Конвенції, визнають особу, яку перевозять на судні: за договором морського перевезення або за згодою перевізника для супроводу машини або живих тварин, що є предметом договору перевезення вантажів. Отже, пасажиром фактично повинні вважатися всі особи, котрі правомірно перебувають на борту судна під час рейсу, крім капітана, інших членів екіпажу й осіб, що виконують на судні обов'язки, пов'язані зі забезпеченням діяльності судна.

За договором морське перевезення пасажирів може супроводжуватися перевезенням його речей - багажу. Відповідно до пункту 5 статті 1 Конвенції багаж означає предмет або автомашину, які перевозить перевізник згідно з договором перевезення, за винятком речей або автомашин, перевезених за договором фрахтування, коносаментом чи іншим договором, що належать головно до перевезення вантажів і живих тварин.

Багаж пасажирів зазвичай прийнято розподіляти на каютний і багаж наступний, хоча і на цьому самому судні, але окремо від пасажирів (у камері схову, вантажному трюмі або на палубі).

Під поняттям "перевезення", стосовно пасажирів і його каютного багажу, варто розуміти період часу перебування їх на судні, час посадки і висадження, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на



судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, використовуване для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником. Визначення часу (періоду) перевезення фактично має вагоме значення (для встановлення відповідальності перевізника, вирахування вартості проїзду і под.), тому період перевезення не можна ототожнювати з терміном дії договору перевезення. Уже зазначалось, щодо періоду перевезення входить час фактичного перебування пасажирів на судні, час посадки на судно та висадження, а договір перевезення пасажирів діє з моменту видачі пасажирів квитка і може охоплювати період чекання подачі судна для посадки пасажирів, перерви, здійснені пасажиром у дорозі, й саме перевезення в тому значенні, в якому його розуміють.

Отже, юридично договір морського перевезення пасажирів та його багажу - це консенсуальний договір. Права й обов'язки сторін виникають з моменту, коли сторони дійшли згоди про укладання договору.

Безквитковий проїзд не спричиняє договірних відносин з морського перевезення пасажирів, тому особа, що не має квитка (або прирівняного до нього документа), не є пасажиром і не має права вимагати від перевізника надання послуг з перевезення та ін.

**Права й обов'язки сторін за договором морського перевезення пасажирів.** Двосторонній договір морського перевезення пасажирів містить визначені обов'язки та права перевізника й пасажирів.

**Обов'язки перевізника** випливають із самої сутності договору. Так, перевізник зобов'язаний до початку перевезення упорядкувати судно, щоб воно було придатне до плавання та безпечного перевезення пасажирів, завчасно й належно спорядити його, забезпечити всім необхідним до плавання, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані впродовж усього часу морського перевезення пасажирів. Обов'язком перевізника є також здійснення перевезень визначеним судном і відповідно до розкладу. Якщо з особливих непередбачених причин судно не заїде в порт, зазначений у розкладі, перевізник зобов'язаний доставити пасажирів в найближчий порт, а потім судном або іншим видом транспорту відправити його безкоштовно в порт призначення. Відхилення від маршруту та розкладу перевізник може зробити лише за згодою пасажирів.

Перевізник зобов'язаний забезпечити пасажирів безпечною посадкою, висадженням зі судна, а також безпечне перебування на ньому. Це досягається не лише справністю самого судна та його механізмів, а й дотриманням визначеного порядку, правил техніки безпеки. Перевізник зобов'язаний надати пасажирів назване в квитку судно, місце на ньому, а також усі зручності, передбачені договором, наприклад, додаткове обслуговування пасажирів у дорозі (організоване харчування, побутові послуги, екскурсії).

Перевізник повинен відповідно до ст. 191 КТМ України застрахувати пасажирів від нещасного випадку.

Страховий збір з пасажирів входить у вартість квитка.

**Обов'язки пасажирів, як і обов'язки перевізника,** безпосередньо пов'язані з сутністю договору. Так, до основних обов'язків пасажирів належить внесення перевізникові плати за проїзд. Її розмір визначають згідно з категорією наданого місця, відстанню, характером лінії й іншими чинниками. Пасажир зобов'язаний вчасно з'явитися на посадку, дотримуватися паспортних, митних, санітарних норм і правил, а за нанесення збитків перевізникові - відшкодувати їх. Усі пасажирів мають зберігати порядок, що діє на морському транспорті, а також правила техніки безпеки та пожежної безпеки.