

Тема. Міжнародні морські перевезення 4 год.

1. Загальна характеристика міжнародних морських перевезень.
2. Перевезення вантажів за коносаментом
3. Лінійні перевезення
4. Попередній проект документа про морське перевезіння вантажів.
5. Міжнародне морське перевезення пасажирів.
6. Міжнародні річкові перевезення пасажирів та вантажів.

1 питання.

Види морського судноплавства та форми перевезень.

Важливу роль під час міжнародних морських перевезень виконують такі морські організації: Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна організація праці (ІЛО), Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІNМАRSАТ), Конференція ООН з торгівлі і розвитку (UNСTAD) та інші. Далі ми визначимо роль цих організацій під час організації морських перевезень та правового регулювання.

У міжнародних перевезеннях морський транспорт займає одне з провідних місць. Для нього характерна транспортування значних обсягів вантажів на далекі відстані. Номенклатура перевезеного морем вантажу досить різноманітна, починаючи від сировинного експорту, в першу чергу нафти і нафтопродуктів, і закінчуючи промисловими товарами та обладнанням.

Конструкція морських суден, різні їх типи, умови експлуатації, залежні в чому від погодних та сезонних факторів, технологія обслуговування суден і здійснення вантажно-розвантажувальних робіт зумовили відповідні організаційно-правові форми міжнародних морських перевезень.

У міжнародному морському суднопластві з давніх часів існує чітке розмежування трампової і лінійної форм суднопластва. *Трампова форма морського суднопластва* - форма, що характеризується відсутністю систематичності в перевезеннях, виконанням морськими судами одиночних рейсів на змінних напрямках. Зазвичай за трамповим судноплаством перевізник не пов'язаний постійним районом плавання, портами навантаження і розвантаження. Вартість таких перевезень встановлюється угодою сторін і залежить від ринку транспортних послуг.

Лінійна форма морського суднопластва - суднопластво, для якого характерні регулярність рейсів, закріплення морських суден за морськими лініями. Здійснення перевезень в такому суднопластві передбачає рух суден між певними портами за заздалегідь оголошеним розкладом або з певною періодичністю рейсів.

Лінійне суднопластво вимагає вирішення комплексу організаційно-технічних питань, таких як відкриття регулярних судноплавних ліній, закріплення за ними груп однотипних конкретно названих судів. Однотипними є судна, що мають однакові характеристики щодо місткості, швидкості, обладнання, віку, необхідного набору пристосувань, наявності спеціальних приміщень тощо. Це також питання, що стосуються своєчасної підготовки розкладів руху суден. Такі розклади розробляються зазвичай на квартал вперед і містять необхідний обсяг інформації для вирішення вантажовідправниками логістичних завдань.

Відповідно до міжнародного визначення, а також, у відповідності до ст.15 розділу II Кодексу торговельного морепластва України поняття судно – означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха в морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло у морі; для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); для наукових, навчальних і культурних цілей; для спорту; для інших цілей.

Риболовне судно у цьому Кодексі – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами класифікується як зіткнення суден у морі.

Класифікація суден

Для морського флоту характерна велика різноманітність суден. Вони відрізняються за розмірами та конструкціями корпусу, типом силової установки, основними техніко-економічними характеристиками і т. ін. Морські судна класифікують за призначенням, районом плавання, архітектурним і конструктивним типами, матеріалом корпусу, родом двигуна і т. ін. Вибір тієї чи іншої класифікації залежить від її цільового призначення і визначається завданнями експлуатації флоту або конкретного дослідження. Існують класифікації суден залежно від регулярності рейсів та форм договорів на перевезення. Ринок морських перевезень в основному ділиться на трампове та лінійне судноплавство.

Трамповими (від англ. tramp — бродяга) називаються судна, які здійснюють нерегулярні рейси. Трампові судна в основному перевозять масові вантажі, а саме: ліс, руди, вугілля, зерно, нафтопродукти. Але такі судна в разі необхідності можуть перевозити генеральні вантажі, наприклад обладнання, апаратуру, автомобілі, трактори тощо.

У лінійному судноплавстві перевозяться генеральні вантажі у напрямках зі стійкими вантажопотоками за розкладом між закріпленими портами. Тобто перевезення здійснюються регулярними лініями одним або декількома судноплавними підприємствами.

Найчастіше морські судна класифікуються за призначенням районом плавання, родом двигуна.

За експлуатаційним призначенням (за родом виконуваної роботи) судна поділяються на три основні групи — пасажирські, вантажопасажирські та вантажні. Останні, у свою чергу, поділяються на суховантажні (універсальні), наливні та комбіновані.

За районом плавання морські судна діляться на судна необмеженого району плавання і судна обмеженого району плавання.

За матеріалом корпусу судна бувають сталеві, із легких сплавів, пластмасові, дерев'яні.

За типом головного двигуна судна поділяються на:

пароплави — судна з поршневою машиною або паровою турбіною

теплоходи — судна з головним двигуном внутрішнього згорання

газотурбоходи — судна з газовою турбіною

електроходи — судна з головними електродвигунами, що

одержують струм від електричного генератора
атомоходи — судна з атомною силовою установкою

Пасажирські судна мають декілька палуб, досить розвинуті надбудови, рубки – для розміщення великого числа приміщень. До них входять різні громадські приміщення (музичні салони й салони для паління, ресторани, тири, плавальні басейни, бібліотеки, кінозали, спортивні площадки та ін.). До пасажирських прирівнюються і вантажно-пасажирські судна, на яких, крім кают для пасажирів, є приміщення для перевезення вантажів (наприклад, автомашин туристів)

Суховантажне судно – вантажне судно річкового або морського базування, що пристосоване для перевезення різних сухих вантажів, наприклад, сипучих вантажів, зерна, лісу, щепи, мінеральних добрив, спеціальних контейнерів міжнародного стандарту та інших вантажів. Часто оснащуються подвійним дном і бортами для підвищення безпеки плавання.

За типом вантажів, що перевозяться суховантажні судна поділяються: Балкер, або навалочник — спеціалізоване судно для перевезення вантажів насипом і навалом, як зерно, вугілля, руда, цемент та інших сипучих вантажів.

Контейнеровоз— судно для перевезення вантажів в однотипних контейнерах.

Лісовоз— судно для перевезення лісу.

Ролкер — судно для перевезення вантажів на колісній базі: автомобілі, вантажний транспорт, залізничні вагони.

Крім того існують інші типи суховантажних суден, а також комбіновані та універсальні суховантажні судна, що можуть перевозити вантажі декількох видів.

Балкер (англ. bulker, від bulk — навалювальний вантаж), або «навалочник» – спеціалізоване судно для перевезення вантажів насипом, таких як зерно, вугілля, руда, цемент та інші. Балкер є різновидом суховантажу. Перший балкер був побудований в 1852 році, економічні фактори сприяли розвитку цього типу суден, дедалі більше збільшуючись у розмірах і вдосконалюючись.

Дедвейт (англ. Deadweight, скорочено- «DWT») – повна вантажопідйомність судна, сумарна величина ваг змінних вантажів у тоннах, тобто сума ваги всього корисного вантажу, що перевозиться судном, яка характеризує його вантажопідйомність, ваги пального, масла, технічної та питної води, ваги пасажирів з багажем, екіпажу та продовольства.

Дедвейт являє собою різницю між повною та порожньою водотоннажністю, і є показником максимально допустимого завантаження судна, при якому забезпечується його безпечний хід. В окремих випадках дедвейт може використовуватись для позначення фактичного рівня завантаження судна. Термін «дедвейт» вживається тільки стосовно торговельних вантажних суден. Дедвейт при осіданні під вантажну марку (вантажну ватерлінію) є показником теоретичного розміру вантажного судна і його основною експлуатаційною характеристикою.

За класифікацією суден враховуються особливості району плавання: глибини в проливах, каналах та в прибережних зонах, габарити шлюзів та їх перепускну можливість, умови навігації на внутрішніх водних шляхах. Навігаційна обстановка на морських магістралях є основним фактором, через який на габарити суден накладаються суворі обмеження.

Балкери поділяються на 6 великих груп:

міні-балкер, seawaymax, handysize, handymax, panamax, capesize.

Ролкер (від англ. roll «котити»), американське позначення RORO, або ro-ro (від roll-on/roll-off) – судно для перевезення вантажів на колісній базі: автомобілі, вантажний транспорт, залізничні вагони. Принципова відміна даного типу суден полягає у горизонтальному за/ви-вантаженні крізь відкидний ніс або (як правило) корму. Така конструкція зветься «апарель».

Різні типи суден включають пороми, вантажні судна та баржі. Більшість нових авто перевозяться на великих суднах типу RORO.

На відміну від суден в інших областях перевезень, де кількість вантажу, що перевозиться вимірюється, як правило у тоннах, на суднах типу RORO цій показник розраховується в метрах довжини.

Комбіновані судна — наявність вантажопотоків, коли перевезення нафти поєднують з перевезеннями руди, зерна, вугілля та інших навалювальних вантажів, є першою й основною передумовою виникнення та розвитку комбінованих суден. Промислові судна служать для морського промислу. Вони діляться на велику кількість типів: риболовецькі, траулерні, сейнери, китобійні та ін. До них належать також плавучі бази і заводи, що переробляють здобич безпосередньо у морі.

Універсальні суховантажні судна утворюють найчисленнішу групу суден транспортного флоту, призначену для перевезення різних сипучих вантажів. Як правило, вони мають дві палуби, а багато океанських суден – три палуби або платформу в центральному трюмі. Це дозволяє краще використовувати приміщення суден під час перевезення вантажів із обмеженою висотою

укладання, полегшує розміщення вантажів несумісних за своїми властивостями.

Рефрижераторні судна – вантажні судна спеціальної конструкції, які обладнані холодильними установками для перевезення швидкопсувних вантажів. В залежності від температурних режимів вантажних приміщень рефрижераторні судна поділяються на низькотемпературні, що призначені для перевезення заморожених вантажів, та універсальні – для перевезення буд-якого вантажу, а також фруктовози – судна із підсиленою вентиляцією приміщень, які пристосовані задля перевезення плодів. Рефрижераторні судна зазвичай багатопалубні з невеликою (2.3-2.5м) висотою між палубних просторів та невеликими за розмірами люками для зменшення втрат холоду під час вантажних операцій. Вони порівняно малі (110—128 м). Від суховантажних суден рефрижераторні відрізняються також меншими розмірами вантажних трюмів, твіндеків та люків. Висота вантажних приміщень звичайно не перевищує 5—6 м. Вантажний пристрій стріловий або крановий. Усі вантажні приміщення мають теплоізоляцію.

Ліхтеровози — як контейнери використовують несамохідні баржі-ліхтери. Такі плавучі контейнери в порту відправлення приймають на борт ліхтеровоза з води та в порту призначення вивантажують його знов на воду. Для навантаження і вивантаження ліхтерів судно обладнане великоваговими стрілами і кранами вантажопідйомністю до 300 т.

Особливим типом транспортних суден є морські «скотовози». Такі судна можуть перевезти за один рейс від 16 тисяч голів худоби(тварин). Вони мають близько дев'яти палуб для худоби. Доставка скота на судно здійснюється за допомогою автопоїздів-скотовозів або залізничним транспортом. Морські судна для перевезення худоби обладнані потужною системою вентиляції, яка складається з кількох десятків вентиляторів. Корм для тварин знаходиться в спецховище, в якості якого використовуються бункери. Функція бункерів полягає в доставці кормів на палуби судна. З кожного бункера корм подається на конвеєри, котрі подають його «споживачу». У випадках мору худоби – її викидають за борт, де вона стає здобиччю для морських хижаків.

Наливні судна, або танкери, служать для перевезення рідких вантажів: нафти і нафтопродуктів, рослинної олії, прісної води, вина. Рідкий вантаж здатний переливатися з борту на борт при крені судна, знижувати його стійкість, створювати додатковий кренячий момент. Сучасні танкери приймають (без ризику) декілька сортів нафтопродуктів.

Танкер, Нафтоналивне судно (від англ. oil tanker, oil carrying vessel, нім. Rohöltanker m) – морське та річкове судно для транспортування нафти і нафтопродуктів наливом.

Газ, що випаровується під час перевезення, використовують як паливо для судна. Щодо будови ємностей – вони виглядають на зразок термоса, це потрібно, щоб рідина всередині якомога менше розігрівалася. Випаровування скрапленого газу всередині закритої посудини призводить до підвищення тиску й, як наслідок, до вибуху.

Газовоз (від англ. gas carrier; нім. Gastanker m) – судно для перевезення зріджених (скраплених) газів.

Розрізняють за призначенням, способом перевезення зрідженого газу, а також конструкції судна. Газовози за призначенням розділяють на дві групи: для скраплених нафтових газів – пропану, бутану та ін.; для скрапленого природного газу (метану).

Класифікація суден наведена лише для того, щоб ви змогли оцінити велику різноманітність суден, що беруть участь у міжнародних морських перевезеннях і ті відмінності що можуть бути враховані під час перевезень **Джерела міжнародного торговельного мореплавства.**

Першочергова роль у здійсненні міжнародних морських перевезень належить джерелам міжнародного торговельного мореплавства, представлених двома групами: перша - нормативні правові акти, друга - морські правові звичаї. Слід зазначити, що в морських міжнародних перевезеннях як ні в яких інших активна роль відводиться правовим звичаям, що в морському праві іменуються морськими звичаями. Вони охоплюють дуже важливу сферу відносин в морському торговому мореплаванні, що стосується техніко-юридичних питань морських перевезень. Прикладом можуть служити вантажно-розвантажувальні роботи (встановлення звичаями морських портів сталійного, контрсталійного часу, ставок плати за контрсталійний час і деякі інші).

Існують внутрішні (національні) морські звичаї і міжнародні звичаї. Внутрішні звичаї - це звичаї морських портів. Такі звичаї фіксуються морськими портами або національними торговими палатами. Міжнародні звичаї закріплюються в спеціальних зводах, які видаються міжнародними морськими організаціями. Одним з таких зводів звичаїв є, зокрема, Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію.

Нормативні правові акти складаються з міжнародно-правових джерел і внутрішнього (національного) законодавства. Міжнародно-правові джерела

дуже різноманітні і включають багатосторонні і двосторонні угоди, які регулюють різні сторони міжнародного торгового мореплавання. Кількість таких міжнародно-правових актів обчислюється сотнями. Пояснюється це тим, що вони регулюють, як правило, лише окремі сторони організації та діяльності торговельного мореплавства. Залежно від характеру регульованих питань міжнародні нормативні джерела міжнародного торговельного мореплавства можуть бути класифіковані на три групи.

Першу групу складають акти, що регулюють організацію міжнародних морських сполучень. Це багатосторонні і двосторонні угоди з питань розвитку торгового судноплавства, організації морських ліній, порядку взаємодії з місцевою владою в порту прибуття, документаційного забезпечення рейсів, набору документів, пропонованих в порту прибуття.

Основна з них - Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965. Практичне значення Конвенції полягає в суттєвому спрощенні вимог, що пред'являються до перевізних документів, і в закріпленні адміністративних процедур, що підлягають виконанню в іноземних портах.

Крім основного тексту вона має два додатки, в яких регулюються питання про виконання формальностей після прибуття судна в порт, містяться стандарти щодо полегшення морського судноплавства і закріплені резолюції, що стосуються забезпечення сприйняття їх національними правовими системами. Додаток 1 складається з п'яти розділів. У розділі 1 "Визначення і загальні положення" даються визначення застосовуваних термінів, таких як "державні влади", "судновласник", "член екіпажу", "особисті речі членів екіпажу", "вантаж", "суднове спорядження", "година приходу" та ін.

Розділ 2 "Прихід, стоянка і відхід судна" містить положення, що стосуються формальностей, виконання яких державна влада вимагає від судновласників по приході, під час стоянки і при відході судна. У ньому дається перелік документів, які повинні бути на судні:

- - Загальна декларація;
- - Декларація про вантаж;
- - Декларація про суднові припаси;
- - Декларація про особисті речі екіпажу судна;
- - Суднова роль;
- - Список пасажирів;
- - Морська санітарна декларація.

Крім наведеного переліку визначається зміст цих документів і їх призначення. Так, декларація про вантаж як один з основних документів повинна включати такі відомості: назву і опис судна, його національну приналежність, дані про реєстрацію, дані про тоннажі, прізвище капітана, прізвище та адресу судового агента, короткий опис вантажу, кількість членів екіпажу судна, кількість пасажирів, короткі відомості про рейс, дату і годину приходу або дату відходу, порт прибуття або відправлення, місце стоянки судна в порту.

Розділ 3 "Прибуття та від'їзд осіб" стосується формальностей, виконання яких покладається державною владою на членів екіпажу і пасажирів під час прибуття і відправлення судна. До них відносяться: пред'явлення офіційних документів, що засвідчують особу, а також посадочно-висадочної картки; проведення при необхідності медогляду осіб, які прибули з території, інфікованої однією з карантинних хвороб; митний огляд багажу (зазвичай на вибірковій основі). Крім того, державні органи повинні вимагати від судовласників вжиття належних заходів для прискорення процедур щодо прибуття пасажирів і команди судна.

Розділ 4 "Санітарний, ветеринарний і фітосанітарний контроль" містить вимоги до державної влади з організації та здійснення належних дій для прийняття ефективних санітарних, фітосанітарних та ветеринарних заходів.

Норми розд. 5 "Різні положення" регулюють питання, що стосуються дій у разі виправлення помилок у перевізних та інших документах, забезпечення безкоштовної роботи державних служб в порту, недопущення необґрунтованих затримок суден у порту.

Специфічним для Конвенції є те, що стосовно кожного стандартному положенню регламентації відповідного питання наводиться рекомендована практика його рішення.

Крім Конвенції питання організації міжнародних морських сполучень регулюються двосторонніми угодами. У них регулюються важливі для сторін питання про організацію між ними судноплавних ліній, про порти, в які дозволяється візит, про розподіл кількості перевезеного вантажу між країнами на паритетних засадах і т.п.

Ко *другої групи* міжнародних нормативних джерел міжнародного торговельного мореплавства відносяться угоди і договори з безпеки мореплавання. У них знайшли відображення питання технічного нагляду та

контролю за судами, попередження зіткнення суден, закріплена система морських сигналів, визначено порядок роботи маяків. Діють спеціальні угоди про рятуванні пасажирів, екіпажу та морських суден, вантажів.

Угоди цієї групи з метою забезпечення екологічної безпеки встановлюють межі відповідальності судовласників у разі забруднення моря нафтою і нафтопродуктами, а також ядерними відходами при експлуатації морських суден з ядерними установками.

Нарешті, *третья група* міжнародних нормативних джерел міжнародного торговельного мореплавства складається з конвенцій і протоколів, що регулюють перевезення вантажів і пасажирів. До тих з них, які закріплюють порядок перевезення вантажів, відноситься в першу чергу група джерел, що стосуються коносаментів. Це Брюссельська конвенція 1924 р.; Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, прийнятий в Брюсселі 23 лютого 1968 р.; Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, зміненої Протоколом від 23 лютого 1968 р прийнятий в Брюсселі 21 грудня 1979 Доповнює положення перерахованих джерел Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р

До міжнародних правових актів, що регулюють перевезення пасажирів, відносяться Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем, прийнята в Брюсселі 29 квітня 1961, Афінська конвенція 1974 р.

2 питання.

Подача транспорту і прийом вантажу

На початковому етапі перевізного процесу перевізник зобов'язаний повідомити відправника не пізніше ніж за чотири години до прибуття судна в пункт навантаження про час його подачі під навантаження. Відправник повинен організувати в порту навантаження цілодобовий прийом повідомлень про подачу суден. У тому випадку, коли судно подано йод навантаження без повідомлення, відправнику надається до чотирьох годин на підготовку до роботи.

Для позначення часу готовності судна до вантажно-розвантажувальних робіт використовують термін «час стоянки». Це час, який починається з моменту вручення капітаном судна відправнику (при навантаженні) або одержувачу (при розвантаженні) письмового повідомлення про готовність

судна до вантажних операцій. Якщо відправник не з'явився на судно для отримання такого повідомлення, відлік часу стоянки починається з моменту готовності судна до вантажних операцій згідно із записами в судовому журналі.

На відміну від чартеру в лінійному повідомленні, тобто при перевезеннях по коносаменту, місце навантаження визначається перевізником. Якщо це незвичайне для даного порту місце, перевізник зобов'язаний сповістити відправника про місце навантаження вантажу (п. 2 ст. 127 КТМ).

Здійснюючи приймання вантажу, перевізник зобов'язаний перевірити стан його тари і упаковки, а відправник повинен забезпечити їх справність, що гарантує запобігання вантажу від втрати, псування і пошкодження.

Навантаження вантажу виконується силами, засобами і за рахунок відправника або силами, засобами перевізника, але за рахунок відправника. Правила регулюють, ким зі сторін, в яких випадках і в якому обов'язі виконуються обов'язки, пов'язані з вантажними роботами.

Відповідно до цих правил морських перевезень прийом вантажу для перевезення здійснюється перевізником або його представником (капітаном судна, старшим помічником капітана судна, іншими посадовими особами командного складу судна) в трюмі судна або у його борту.

Крім того, обов'язком відправника є вручення перевізнику всіх документів, необхідних портовими, митними, санітарними або іншими правилами.

При несвоечасності їх передачі, неправильності в них даних або інших недоліків цих документів, сторони, які спричинили простій судна та завдали збитки перевізнику, відправник несе встановлену відповідальність.

Крім зазначених документів відправник зобов'язаний направити перевізнику навантажувальний ордер, а при перевезенні в міжнародному сполученні - експортне доручення, на підставі яких складається коносамент. У цих документах повинні міститися точні дані про вантаж і його перевезення. За наслідки, що сталися внаслідок неправильності, неточності або неповноти даних які містяться в них, відправник несе відповідальність перед перевізником і третіми особами.

При здачі вантажу для перевезення відправник повинен визначити його вагу, яка вказується в вантажному ордері. Вага вантажу визначається одним з відомих способів: зважуванням, розрахунковим шляхом, за обміром, умовно.

Визначення ваги вантажу розрахунковим шляхом, за обміром, умовно проводиться у всіх випадках відправником. Застосовуючи відповідний спосіб, він керується правилами, що встановлені органом виконавчої влади в галузі транспорту, де міститься перелік вантажів, вага яких може визначатися одним з перерахованих способів.

Навантаження вантажу

Навантажувальні роботи проводяться за вантажним планом. Його проект складається стороною, яка виконує навантаження вантажу на судно, і затверджується капітаном судна. Відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажу несе перевізник. Вантаж розміщується на розсуд капітана судна.

Переміщення його на палубі судна можливо з письмової згоди відправника, а також якщо право перевізника перевозити вантаж на палубі передбачено законом або іншими правовими актами або звичаями ділового обороту. При досягненні сторонами угоди з приводу перевезення вантажу на палубі перевізник зобов'язаний вказати на наявність такої угоди в коносаменті. Якщо ж вказівку не зроблено, він повинен довести, що угода про перевезення вантажу на палубі була укладена.

Спеціальне регулювання порядку та умов перевезення палубного вантажу пояснюється тим, що, з огляду на характер і особливості морських перевезень, вплив на них зовнішнього середовища (ураганів, штормів, смерчів і ін.), Перевезення вантажів на палубі є ризиковими. Тому вимагає обов'язкового узгодження з відправником питання про можливість перевезення його вантажу в якості палубного і виконання деяких інших вимог.

Однією з гарантій дотримання перевізником закріплених в КТМ правил, що відносяться до цих перевезень, є встановлення його відповідальності. Так, якщо вантаж перевозився на палубі з порушенням встановлених правил, перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження вантажу або прострочення його доставки, викликані виключно перевезенням вантажу на палубі.

Договір перевезення вантажу по коносаменту характеризується тим, що на відміну від договору фрахтування він не включає в якості обов'язкової умови для перевезення вантажу надання всього судна, його частини чи певних суднових приміщень.

Договір перевезення вантажу за коносаментом може бути визначений як угода, за якою перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передав відправник, в порт призначення і видати його згідно коносаменту одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Це договір реальний, так як він вважається укладеним з моменту передачі перевізнику вантажу для його перевезення. Він відноситься до числа взаємних і платних договорів.

Як правило, договір перевезення вантажу за коносаментом є публічним. Він застосовується зазвичай в лінійному судноплаванні, якому притаманні регулярність рейсів і встановлена система тарифів.

Особливість цього договору полягає в тому, що його висновок підтверджується складанням і видачею відправнику вантажу *коносамента* - транспортного документа, який не застосовується ні на жодному іншому виді транспорту.

Коносамент відноситься до розряду цінних паперів, Слід зазначити, що ні КТМ, ні Загальні правила не містять визначення коносамента. Воно дається в Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 року, що визначає його як "документ, який підтверджує договір морського перевезення і приймання або навантаження вантажу перевізником і відповідно до якого перевізник зобов'язується здати вантаж за документом. Вказівка в документі про те, що вантаж повинен бути зданий наказом поймаєного особи або наказом, або пред'явникові, являє собою таке зобов'язання . У наведеному визначенні знаходять відображення функції, які виконує коносамент, а також способи передачі прав за цим цінним папером.

Що стосується функцій, то на відміну від морської накладної, інших транспортних накладних та інших документів на вантаж, передбачених транспортними статутами та кодексами, коносамент виконує відразу три функції: доказову, посвідчувальну і товаророзпорядчу. Перша полягає в тому, що коносамент є доказом укладення договору морського перевезення вантажу і умов, на яких він був укладений. Друга функція полягає в посвідченні факту отримання перевізником вантажу. По суті, коносамент являє собою розписку перевізника в отриманні від відправника вантажу для перевезення. Третя функція проявляється в тому, що коносамент як цінний папір може бути використаний для укладання угоди з вантажем в будь-який момент його перевезення. У виконанні коносаментом цієї функції полягає

його суттєва перевага перед іншими транспортними документами, що підтверджують укладення договору перевезення вантажу. Можливість укладення угоди з вантажем, що тягне зміну його власника в процесі перевезення, сприяє інтенсифікації товарообігу.

Щодо способів передачі прав, засвідчених коносаментом, слід зазначити, що вони залежать від того, чи є коносамент іменним, на пред'явника, ордерним. В *іменному коносаменті* вказується особа, якій він видається і яка має право вимагати вантаж, тобто одержувач. Цей вид коносамента застосовується при перевезеннях особливо цінних вантажів (творів мистецтва, антикваріату і т.п.), особистих речей, а також вантажів, не призначених для перепродажу.

Ордерний коносамент видається згідно наказу відправника або одержувача. Саме ці особи мають право вказати, кому слід видати вантаж. КТМ наступним чином регулює випадки, коли в цьому цінному папері відсутня вказівка про її видачу. Коносамент на пред'явника передається з рук в руки, при цьому будь-який його власник є законним одержувачем вантажу.

Передача коносамента здійснюється з дотриманням певних правил. Іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі відповідно до правил. Ордерний коносамент може передаватися шляхом вчинення на ньому передавального підпису - індосаменту. Застосовуються іменні або бланкові передавальні написи. Що стосується коносамента на пред'явника, то він може передаватися шляхом простого вручення.

Коносамент складається і підписується перевізником. Це дало підставу багатьом цивілістам вважати коносамент не договором морського перевезення вантажу, а документом-доказом про укладення. Закон вказує на дані, які повинні бути вказані в коносаменті. До них відносяться відомості про відправника та одержувача, найменування порту вивантаження, дані, що характеризують вантаж, його стан, умови фрахту. Крім того, в ньому зазвичай дається перелік документів, що додаються відповідно до вимог адміністративних правил країни порту відправлення і призначення вантажу (при міжнародних перевезеннях) і міститься прохання видати коносамент, із зазначенням виду і кількості вантажу. Наведені дані представляють, по суті, істотні умови договору морського перевезення вантажу. Отже, зміст і мета навантажувального ордера свідчать про те, що це оферта відправника.

Відповіддю на оферту є *штурманської розписка*, яка складається представником адміністрації судна, зазвичай штурманом або помічником капітана судна щодо прийняття та розміщення вантажу. Вона засвідчує факт прийняття вантажу на борт конкретного судна, виконуючи тим самим роль акцепту отриманої від відправника оферти. Штурманська розписка фіксується на полях навантажувального ордера. Вона містить відомості про відправника, про прийняття вантажу та часу його прийняття, стан вантажу та ін.

Таким способом висловлюється згода перевізника з пропозицією відправника про укладення договору морського перевезення вантажу. Перебуваючи в руках відправника, штурманська розписка створює в ньому впевненість у отриманні коносаменту, так як дає право вимагати його від перевізника.

Термін вручення та прийому коносаменту законом не врегульовано. Тим часом на практиці нерідко трапляється затягування відправником отримання коносаменту від перевізника після завершення вантажних робіт. Робиться це, як правило, під впливом кон'юнктури ринку на товари, аналогічні вантажів, що перевозяться, і очікуванням відправником найбільш сприятливої ситуації.

Мінімальна кількість примірників коносаменту - два. Всі екземпляри вважаються оригіналами. За бажанням відправника йому може бути видано кілька примірників (оригіналів) коносаменту. У кожному з них відзначається число наявних оригіналів коносаменту. Після видачі вантажу на підставі першого з пред'явлених оригіналів інші втрачають силу.

Допускається вторинне вручення коносаменту при виявленні в оригіналі помилок, друкарських помилок, механічного пошкодження. При цьому всі видані раніше коносаменти вилучаються. У разі втрати оригіналу коносаменту може бути виданий його дублікат. У цій ситуації ризик пред'явлення втраченого оригіналу лягає на перевізника з моменту видачі їм дубліката.

Форма коносаменту і його реквізити повинні відповідати вимогам, що пред'являються ЦК до цінних паперів. Відсутність обов'язкових реквізитів або невідповідність цінного паперу встановленій для неї формі тягне її нікчемність. Коносамент повинен включати наступні дані:

- 1) найменування перевізника і місце його знаходження;

- 2) найменування порту навантаження згідно з договором морського перевезення вантажу та дата прийому вантажу перевізником у порту навантаження;
- 3) найменування відправника і місце його знаходження;
- 4) найменування порту вивантаження згідно з договором морського перевезення вантажу;
- 5) найменування одержувача, якщо він зазначений відправником;
- 6) найменування вантажу, необхідні для ідентифікації вантажу основні марки, зазначення у відповідних випадках на небезпечний характер або особливі властивості вантажу, число місць або предметів і маса вантажу або позначене іншим чином його кількість;
- 7) зовнішній стан вантажу і його упаковки;
- 8) фрахт у розмірі, що підлягає сплаті одержувачем, або інші відомості на те, що фрахт повинен сплачуватися їм;
- 9) час і місце видачі коносаменту;
- 10) число оригіналів коносаменту, якщо їх більше одного;
- 11) підпис перевізника або діє від його імені особи.

Всі дані про вантаж вказуються так, як вони представлені відправником в вантажному ордері. За угодою сторін у коносамент можуть бути включені інші дані і застереження. Нерідко застереження стосуються відомостей про вантаж. Так, якщо в коносаменті містяться дані, які стосуються найменування вантажу, його основних марок, числа місць або предметів, маси або кількості вантажу і щодо яких перевізник знає або має достатні підстави вважати, що такі дані не відповідають фактично прийнятому вантажу, або у перевізника не було розумної можливості перевірити зазначені дані, він повинен внести в коносамент застереження, конкретно вказує на неточності, підстави для припущень або відсутність розумної можливості перевірки зазначених даних.

У частині, що не включає дане застереження, коносамент засвідчує приймання вантажу для перевезення в стані, як воно в ньому зафіксовано. Якщо перевізник не має в коносаменті дані про зовнішній стан вантажу, вважається, що він переданий для перевезення в хорошому зовнішньому стані.

Коносамент видається перевізником відправнику вантажу на його вимогу після приймання вантажу для перевезення. Разом з тим на вимогу відправника він зобов'язаний видати йому **бортовий коносамент** після навантаження вантажу на борт судна. В цей документ перевізник включає дані, які повинен містити звичайний коносамент, а також додатково

інформацію про те, що вантаж знаходиться на борту певного судна або суден, і про факт навантаження вантажу або дати його навантаження.

Як правило, відправники вимагають видачі їм бортового коносаменту в тих випадках, коли вони планують здійснити операцію з вантажем під час його перевезення в закордонному сполученні. Банки, через які відбуваються такі угоди, вважають за краще мати справу з бортовими коносаменентами, які є гарантом знаходження вантажу на борту судна.

Необхідно мати на увазі, що в разі отримання бортового коносаменту відправник повинен повернути перевізнику але його прохання простий коносамент.

Сторонами договору є перевізник і відправник. *Перевізник* - це особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу з відправником або від імені якої укладено такий договір. Від імені перевізника договір може бути укладений його працівником або агентом.

В якості перевізника зазвичай виступає судовласник. Як правило, це перевізник (перевізник транспорту загального користування), який визначає склад флоту на судноплавній лінії, порти заходу суден, розклад рейсів і пропонує всім потенційним відправникам систему транспортних послуг.

Необхідно відзначити, що КТМ містить таке нове для транспортних законів поняття, як "фактичний перевізник", надаючи йому статус ще одного учасника транспортних правовідносин. Інститут фактичного перевізника запозичений з Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р КТМ, по суті, відтворює визначення фактичного перевізника, дане в п. 2 ст. 1 Конвенції в наступному формулюванні: "" Фактичний перевізник "означає будь-яку особу, якій перевізником доручено здійснення перевезення вантажу або частини вантажу, і включає будь-яку особу, якій доручено таке здійснення перевезення".

Друга сторона договору - *відправник* - це особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу без умови надання для перевезення всього судна, його частини чи певних судових приміщень, а також будь-яка особа, яка здала вантаж перевізнику від свого імені .

Зміст договору. Обов'язки і права перевізника. При здійсненні перевезення вантажу перевізник повинен забезпечити його безпеку. Для цього він наділений певними правами. Йдеться, зокрема, про перевезення небезпечних вантажів. Так, зданий під неправильним найменуванням легко запалюється,

вибуховий або небезпечний за своєю структурою вантаж, у властивостях якого перевізник не міг упевнитися шляхом зовнішнього огляду при прийомі для перевезення, може бути їм в будь-який час вивантажений, знищений або знешкоджений без відшкодування відправнику збитків. Більш того, друга сторона договору перевезення вантажу несе перед перевізником відповідальність за збитки, завдані йому внаслідок навантаження такого вантажу, до того ж фрахт за перевезення такого вантажу їй не повертається.

Навантажений на судно вантаж повинен бути доставлений перевізником у встановлений термін, а якщо він не вказаний в коносаменті, - то в зазвичай прийнятий для даного маршруту термін.

Після прибуття судна в порт призначення перевізник зобов'язаний повідомити одержувача про доставку вантажу. Якщо в коносаменті зазначено адресу одержувача і спосіб відправки йому повідомлення, перевізник повинен направити повідомлення в день прибуття судна в порт або не пізніше 12 години наступного дня. При невиконанні цієї вимоги він позбавляється права на стягування плати за зберігання вантажу протягом прострочених їм днів. У тих випадках, коли перевізник не має змоги виконати доручення про повідомлення одержувача про прибуття на його адресу вантажу, він повідомляє про це відправника. При цьому перевізник не несе відповідальність за невиконання доручення про повідомлення одержувача і не позбавляється права на стягування плати за зберігання вантажу.

Перевізник зобов'язаний видати вантаж в порту розвантаження при пред'явленні оригіналу коносаменту. Якщо мова йде про вручення перевізнику коносаменту на пред'явника, вантаж видається пред'явнику коносаменту.

Вантаж вдається одному із зазначених осіб (одержувачу) за умови сплати всіх належних перевізнику транспортних платежів і зборів. У разі їх невнесення перевізник має право після закінчення терміну зберігання вважати цей вантаж незатребуваним.

При неявці одержувача за вантажем або відмову від нього або невнесенні належних за перевезення платежів перевізник сповіщає про це відправника. Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт розвантаження зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і перевізники не будуть сплачені всі належні платежі, він має право продати вантаж в установленому порядку. Виручена від продажу сума за вирахуванням належних перевізнику

платежів і витрат на зберігання і продаж вантажу передається перевізником відправнику. Якщо вирученої суми виявилася недостатньо для покриття належних перевізнику платежів і витрат на зберігання і продаж вантажу, то перевізник має право стягнути суму, якої бракує з відправника.

Обов'язки і права відправника. Основним обов'язком відправника є оплата перевезення вантажу. Всі належні перевізнику платежі повинні бути своєчасно йому сплачені. Закон передбачає можливість оплати перевезення одержувачем. У випадках, передбачених угодою сторін, і при включенні даних про це в коносамент допускається переведення платежів на одержувача.

Що стосується характеру відправника, то це перш за все права, пов'язані з коносаментом. Відправник може зажадати від перевізника видачі йому замість коносаменту морської накладної чи іншого документа, що підтверджує прийом вантажу для перевезення. Слід мати на увазі, що на ці документи поширюються всі правила, які застосовуються до коносаменту. Виняток становлять лише ті правила, які встановлені для коносаменту як товарораспорядительного документа.

Наступне право відправника, що стосується коносаменту, полягає в пред'явленні до перевізникові вимоги про видачу йому бортового коносаменту після того, як вантаж занурений на борт судна.

Нарешті, відправник має право вимагати від перевізника видачі йому кількох примірників (оригіналів) коносаменту.

Серед інших прав відправника слід виділити право погоджувати з перевізником питання про перевезення пред'явленого вантажу на палубі судна, а також право розпорядження вантажем. Право розпорядження вантажем може бути реалізоване до видачі його одержувачу або передачі цього права одержувачу або третій особі. Якщо таке право передано зазначеним особам, відправник зобов'язаний повідомити про це перевізника.

Право розпорядження вантажем полягає в наступному. По-перше, відправник може вимагати назад вантаж в місці його відправлення до відходу судна. По-друге, він має право вимагати видачі вантажу в проміжному порту. По-третє, він має право вимагати видачі вантажу не тому одержувачу, який вказаний в перевізному документі. Обов'язковою умовою реалізації відправником права розпорядження вантажем є пред'явлення всіх виданих йому оригіналів коносаменту або надання відповідного забезпечення і з

дотриманням встановлених законом правил відмови від виконання договору морського перевезення вантажу.

Обов'язки і права одержувача. Одержувач як учасник транспортних правовідносин наділений відповідними правами і на нього покладено ряд обов'язків. Так, у разі якщо втрата або пошкодження вантажу не могли бути встановлені при звичайному способі приймання вантажу, одержувач має право направити перевізнику заяву про це протягом трьох днів після видачі вантажу .

Що стосується обов'язків одержувача вантажу, то він повинен провести остаточні розрахунки з перевізником. Зокрема, при видачі йому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені перевізником під час перевезення, внести плату за простій судна в порту вивантаження, сплатити фрахт і внести плату за простій судна в порту навантаження, якщо це передбачено коносаментом. Крім того, в разі загальної аварії одержувач повинен внести аварійний внесок або надати належне забезпечення.

Наступна обов'язок одержувача стосується вивозу прийнятого вантажу з території його розвантаження. У разі скупчення в морському порту доставлених вантажів але причини несвоєчасного їх вивезення з вини одержувача перевізник має право перемістити такий вантаж для зберігання на склад за рахунок одержувача і з оплатою їм зберігання цього вантажу за встановленими ставками.

Ціна договору. Розмір фрахту визначається угодою сторін. Якщо така угода відсутня, розмір фрахту обчислюється виходячи з ставок, які застосовуються в пункт завантаження і під час його навантаження. На розмір фрахту впливає кількість фактично переданого для перевезення вантажу. Так, якщо замість зазначеного в договорі морського перевезення вантажу на судно поступила більша його кількість, розмір фрахту відповідно збільшується. У разі якщо замість передбаченого договором на судно поступив інший вантаж, розмір фрахту за перевезення якого більше, ніж передбачений договором морського перевезення вантажу, фрахт сплачується за перевезення дійсно переданого вантажу.

Припинення договору морського перевезення

Договір морського перевезення вантажу припиняється внаслідок неможливості його виконання.

При цьому відсутня обов'язок однієї його сторони відшкодувати іншій стороні спричинені припиненням договору збитки. Неможливість виконання договору - це ситуація, коли після його укладення і до відходу судна від місця навантаження вантажу внаслідок незалежних від сторін обставин:

- - Судно загине або буде насильно захоплено;
- - Судно буде визнано непридатним до плавання;
- - Загине вантаж, що індивідуально визначений;
- - Загине вантаж, який визначений родовими ознаками, після здачі його для навантаження і відправник не встигне здати інший вантаж для навантаження.

Законом передбачений варіант виплати перевізнику певної суми фрахту при припиненні договору морського перевезення вантажу внаслідок неможливості його виконання. Йдеться про випадок, коли він припиняється внаслідок одного з перерахованих обставин під час рейсу. При цьому перевізнику належить фрахт у розмірі, пропорційному фактично пройденого судном відстані, виходячи з кількості врятованого і зданого вантажу.

Коносамент (Bill of Lading) – документ, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, що засвідчує прийняття вантажу до перевезення і містить зобов'язання доставити вантаж до пункту призначення і передати його одержувачу.

В момент відправлення вантажу морським транспортом відправник повинен укласти договір перевезення із морським перевізником, визначивши пункт призначення, умови перевезення та оплати. Виписуванням коносаменту перевізник підтверджує укладання такого договору, при цьому всі основні умови цього договору переносяться в коносамент.

Коносамент випишується (підписується капітаном або агентом перевізника) винятково в момент прийняття вантажу на борт. Таким чином підписаний коносамент одночасно виступає і документом, що підтверджує факт передачі вантажу для доставки (замінює акт приймання-передачі).

Коносамент виконує три основні функції:

- свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, за яким перевізник зобов'язується доставити вантаж та видати отримувачу;
- засвідчує факт прийняття вантажу для перевезення;

- є товаросупровідним документом, оскільки дає право на одержання вантажу тому, на кого він виписаний.

Типи коносаментів:

- Іменний коносамент – може передаватися за іменними передаточними написами або шляхом передачі боргової вимоги;
- Ордерний коносамент – може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами;
- Коносамент на пред'явника – може передаватися шляхом простого вручення.

Основні види коносаментів:

- Прямий коносамент — коносамент, що покриває відвантаження між безпосередніми портами завантаження і розвантаження на одному і тому ж судні;
- Наскрізний коносамент — передбачає перевантаження вантажу на інше судно в проміжному пункті і покриває все перевезення вантажу від порту завантаження до місця кінцевого призначення. Такі перевезення можливі, коли у перевізника наявні декілька регулярних ліній в різних напрямках або, як інший варіант, за домовленістю між двома перевізниками. Вантаж приймається в порту відправлення і доставляється до порту перевалки, аж потім за маршрутом мандрує в кінцевий пункт призначення. Зазвичай перевізники, що спільно перевозять вантаж по наскрізному коносаменту, наперед обумовлюють свої взаємні зобов'язання — кожен перевізник відповідає тільки за ту ділянку маршруту, на якій він здійснює перевезення. При наскрізному коносаменті важлива наявність чітких позначок про передачу вантажу від одного перевізника до іншого;
- Збірний або вантажний коносамент — коносамент на декілька вантажів, призначених для різних вантажоодержувачів;
- Місцевий коносамент — з посиланням на наскрізний коносамент, по якому вантаж прийнято до перевезення. Місцеві коносаменти мають службове значення для звітності лінії, порту і не є товаророзпорядчими документами;

- Лінійний коносамент — видається судноплавною компанією або від її імені та покриває перевезення на судах, що курсують за регулярними маршрутами відповідно до встановленого і опублікованого розкладу;
- Коносамент із застереженнями, тобто “нечистий” або “брудний” — це коносамент, в якому зроблено позначки про пошкодження вантажу та/або упаковки;
- Застрахований коносамент — являє собою поєднання транспортного документа зі страховим полісом і є доказом як прийому вантажу до перевезення, так і його страхування, застосовується при перевезенні вантажів в контейнерах.

У коносаменті зазначаються:

- 1.найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;
- 2.найменування перевізника;
- 3.місце приймання або навантаження вантажу;
- 4.найменування відправника;
- 5.місце призначення вантажу чи, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;
- 6.найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано “наказу відправника”, або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано “наказу одержувача” (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред’явника (коносамент на пред’явника);
- 7.найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об’єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;
- 8.для небезпечних вантажів — найменування вантажу, порядковий номер виробу або речовини відповідно до прийнятої Організацією Об’єднаних Націй системи, клас (підклас), група сумісності для вантажів класу 1, додаткові види безпеки та група пакування (якщо визначена), а також маса нетто вибухової речовини;
- 9.фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому

чартері або іншому документі, або зазначення, що фрахт повністю сплачено;

10. час і місце видачі коносаменту;

11. кількість складених примірників коносаменту.

Додатково Ви можете ознайомитись з [Міжнародною конвенцією про коносамент 1924 р.](#)

http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221

Крок для покращення регулювання морських перевезень за коносаментом зробила Конвенція ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила). У цій конвенції, зокрема, виключена навігаційна помилка як підстава для звільнення перевізника від відповідальності у випадках несхоронності вантажів.

З ініціативи країн, що розвиваються, які наполягали на створенні нового правового режиму морського перевезення вантажу, в рамках ООН була розроблена та прийнята Конвенція ООН з морського перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка покликана замінити як Гаазькі правила, так і Правила Вісбі.

Гамбурзькі правила вступили в силу в листопаді 1992 р.

Гамбурзькі правила застосовуються щодо договорів морського перевезення вантажу між двома різними державами:

- а) коли порт навантаження знаходиться у державі-учасниці;
- б) коли коносамент, транспортна накладна чи інший документ, який підтверджує наявність договору морського перевезення вантажу, виданий у державі-учасниці;
- в) коли договір морського перевезення вантажу відповідає Гамбурзьким правилам або національному законодавству, яке ґрунтується на Гамбурзьких правилах;
- г) коли порт розвантаження знаходиться у державі-учасниці.

Гамбурзькі правила розширили поняття перевізника, під яким розуміється будь-яка особа, якою або від імені якої з вантажовідправником укладений договір морського перевезення

вантажу. Крім того, введено поняття фактичного перевізника, яке означає будь-яку особу, якому перевізником доручено здійснення перевезення вантажу, і включає будь-яку іншу особу, якій доручено здійснення перевезення.

Вантажовідправник означає будь-яку особу, якою або від імені якої укладений договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка інша особа, яка або від імені якої вантаж фактично здається у зв'язку з договором морського перевезення вантажу.

Вантажоотримувач означає особу, яка уповноважена на отримання вантажу.

Якщо відповідно до Гаазьких правил перевезення вантажу охоплює період з моменту навантаження вантажів на борт судна до їх вивантаження з судна, то Гамбурзькі правила включають у період відповідальності перевізника весь час, протягом якого вантаж знаходиться у порту навантаження, під час перевезення та в порту вивантаження у віданні перевізника.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, яка є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки у здачі, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб запобігти таких наслідків.

Таким чином підтверджено, що відповідальність перевізника ґрунтується на принципі презумпції вини. Однак зроблено одне виключення – якщо втрата або пошкодження вантажу відбулись в результаті пожежі, то тягар доведення вини перевізника лежить на особі, яка заявила такі вимоги.

Перевізник не несе відповідальності, окрім як за загальною аварією, у тих випадках, коли втрата, пошкодження чи затримка вантажу у здачі виникли внаслідок заходів щодо рятування життя або розумних заходів щодо рятування майна на морі.

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

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391

З питання.

Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, Наказ Міністерства транспорту України від 31.05.2000 р. Див.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0350-00>

Склались та розвиваються дві форми лінійних перевезень — регулярна та термінова. Регулярна форма забезпечує перевезення генеральних штучних вантажів звичайним способом. Для термінової форми характерна перевезення в контейнерах з перевалкою вантажів на інші транспортні засоби. На практиці нерідко застосовується комбінування обох форм перевезення.

Регулярні суднові лінії створюються на напрямках інтенсивного товарообміну. Їх розвиток створює умови для зростання зовнішньої торгівлі, розширення географії ринків збуту товарів, збільшення вантажообігу.

Особливості функціонування регулярних суднових ліній дали поштовх до об'єднання судновласників з метою їх спільної експлуатації в межах певних географічних регіонів. Такі об'єднання отримали назву *лінійних конференцій*. Їхні головні завдання полягають у встановленні рівня тарифних ставок, визначенні розмірів знижок і надбавок до тарифів, виробленню кредитної політики, визначенні термінів безкоштовного зберігання вантажів тощо

Судновласники беруть участь в лінійних конференціях участь як їх членів або в якості операторів ліній. Лінійні конференції є юридичними особами. Їх учасники виробляють найважливіші рішення, що визначають фрахтову політику на основі загальної згоди, і фіксують такі рішення в документах - угоді та статуті.

Як юридичні особи лінійні конференції вибудовують свої відносини з вантажовласниками на договірній основі. Нерідко, прагнучи утримати клієнтуру, вони включають в договори пункт про відповідальність вантажовласників у разі передачі вантажу іншим перевізникам. Разом з тим лінійні конференції проводять вельми агресивну тарифну політику.

Спроби монополізації ринку перевізних послуг зажадали підготовки міжнародно-правового акта, що враховує в рівній мірі інтереси як перевізників, так і вантажовласників. В рамках ЮНКТАД був представлений і прийнятий в Женеві в 1974 р Кодекс поведінки лінійних конференцій - міжнародний правовий акт, який закріпив паритет інтересів суднових ліній і вантажовласників, усунув дискримінацію щодо перевізників, які не є

членами лінійних конференцій, визначив критерії встановлення оптимальних тарифів.

Велике значення має вирішення питання про членство в лінійній конференції. Кодекс закріпив право будь-якої національної судноплавної лінії бути повноправним членом конференції, яка обслуговує зовнішню торгівлю її країни. Тим самим усувалася тенденція створення закритих конференцій.

Особливості лінійних перевезень зажадали не тільки прийняття та реалізації комплексу організаційно-правових заходів, а й створення відповідних транспортних документів нового типу. З цією метою розробляється і впроваджується в практику такий різновид коносаменту, як *лінійний коносамент*. У нього включені наступні умови, які повинна виконувати лінійна компанія: обробка суден і вантажів у портах, оплата кріпильного матеріалу, сепарація коносаментних партій, кріплення вантажу в трюмі. Тому відправники та одержувачі вантажу, як правило, не несуть відповідальність за простій лінійних суден у портах на причалах даної лінії.

За лінійному коносаменту всі пов'язані з вантажем збори, податки, мита та інші адміністративні витрати оплачує вантажовласник.

У багатьох проформах лінійного коносаменту оплата причальних зборів, зборів за проходи каналів, прибуткового податку покладається на одержувача вантажу.

Лінійні коносаменти містять так зване Лондонське застереження, яке дає судновласнику право на розвантаження вантажів після прибуття судна в порт призначення з одночасним припиненням відповідальності перевізника за вантаж після вивантаження.

Крім лінійного коносаменту розробляються також контейнерний коносамент, мультимодальний коносамент, необоротна морська накладна та ін. У роботі по створенню нових транспортних документів активну участь взяли міжнародні морські транспортні організації, у тому числі ММК, ІМКО, БІМКО та ін.

Зміст нових морських транспортних документів закріплено в уніфікованого правилах для морських накладних, прийнятих ММК в 1990 р

Істотне зростання контейнерних перевезень зажадав пристосування до них транспортних документів. З цією метою Одноманітними правилами для

морських накладних введена проформа контейнерного коносаменту, головна відмітна особливість якої полягає в тому, що проформа містить докладні дані, що характеризують вантаж: найменування, опис, марки, номери місць, номери контейнерів, число і вид укрупнених одиниць, їх висоту і довжину, обсяг і вага брутто.

Цей набір відомостей в значній мірі необхідний вантажовласникові для його зручності. Що стосується перевізника, то для нього важлива відмітка в контейнерному коносаменті про те, що він відповідає тільки за число навантажених контейнерів і за число місць.

Вантажовідправник вправі оголосити цінність вантажу і внести додаткову плату за його перевезення з метою забезпечення відшкодування йому реального збитку. У контейнерному коносаменті є спеціальний розділ для відмітки про вказані дії вантажовідправника.

Товаророзпорядчих функція цього документа може бути реалізована шляхом фіксації на зворотному боці передавального напису з печаткою та підписом або фіксації тільки печатки та підпису.

Реалізація товаророзпорядчої функції коносаменту з використанням таких процедур, як пересилання оригіналів коносаменту поштою і видача вантажу тільки по пред'явленню оригіналу цього документа, звичайно пов'язана із затримкою видачі вантажу одержувачу. Крім того, вона тягне додаткові витрати у зв'язку з оплатою різного роду банківських гарантій. Склалася парадоксальна ситуація, при якій вантаж прибуває в порт призначення раніше, ніж надійдуть транспортні документи. Це змусило ввести необоротну морську накладну, яка оформляється на ім'я конкретного вантажоодержувача. Накладна захищає інтереси всіх учасників перевізного процесу: перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача, страховика, банку. Так, вона містить застереження, що забороняє відправнику вносити зміни в накладній одержувача вантажу в процесі перевезення. Тим самим захищаються інтереси вантажоодержувача.

Ще одне застереження захищає інтереси банку. Вона полягає у фіксації можливості банку призначити себе при необхідності одержувачем вантажу і вдачі видачі вантажу фактичного одержувача тільки у разі задоволення законних вимог банку.

Цим ж застереженням захищаються інтереси перевізника, оскільки вони не дозволяють банку змінювати умови укладеного з відправником вантажу договору перевезення.

На необоротну морську накладну поширюється дія Гаазько-Війсбійських правил. Норми цих Правил встановлюють обмежену відповідальність перевізника. Крім того, вони закріплюють право страховика регресу до перевізника у разі сплати страховиком страхового відшкодування за незбереження вантажу.

Однак перераховані переваги накладній не можуть переважити товаророзпорядчі якості коносаменту. Для усунення цього недоліку накладної та реалізації можливості розпорядитися вантажем у ході перевезення застосовується індосація такого письмового документа, як приймально-здавальна відомість перевізника (або здавальна його розписка).

На практиці відомість розглядається як товаророзпорядчий документ, який додається до накладної.

При розробці проформ контейнерного коносаменту і необоротної морської накладної переслідувалася мета їх уніфікації та приведення у відповідність з розрахунково-фрахтовими та митними документами. Це дозволило істотно спростити їх обробку, використовуючи можливості комп'ютерної техніки.

4 питання.

У правовому регулюванні міжнародних морських перевезень вантажів є ряд прогалин, протиріч, відсутні однакові підходи до вирішення деяких дуже істотних питань, зокрема до здійснення і документаційного забезпечення транспортних операцій з перевезення вантажів з порту в порт; відсутня чітке узгодження умов перевезень морськими та іншими видами транспорту при змішаних перевезеннях; мають місце колізії численних елементів між різними видами договорів, що застосовуються в міжнародній торгівлі і міжнародне перевезення (наприклад, договорами купівлі-продажу, перевезення вантажу, страхування, експедирування вантажів та ін.).

Практика застосування міжнародних конвенцій та угод, що регулюють морські перевезення вантажів, а також національного законодавства вказує на наявність декількох основних проблем, що стосуються недосконалості їх норм та інститутів.

По-перше, відсутня уніфікація в регулюванні основ міжнародних перевезень вантажів морським транспортом.

По-друге, у наявності істотних прогалів в регламентації таких питань, як функціонування коносаментів і морських накладних, зв'язок цих транспортних документів з правами та обов'язками відправника, перевізника, одержувача, з одного боку, і з правами та обов'язками продавця і покупця перевезених товарів - з іншого .

По-третє, є різні підходи у вирішенні питань відповідальності в галузі морських перевезень вантажів.

По-четверте, фактично нерегульовані, а в кращому випадку врегульовані фрагментарно, правила використання електронно-обчислювальної техніки при здійсненні перевезень вантажів і оформлення перевізних документів.

Зазначені причини з'явилися основоположним чинником для розробки робочою групою III (Транспортне право) Комісії ООН з права міжнародної торгівлі у квітні 2002 р Попереднього проекту документа про морське перевезення вантажів. У цьому документі зроблена спроба розробки єдиних уніфікованих правил міжнародного морського перевезення вантажів.

Основні цілі підготовки даного документа сформульовані в його преамбулі. Це заповнення прогалів у регулюванні організації та здійснення міжнародних перевезень вантажів морським транспортом, усунення протиріч в окремих положеннях міжнародних конвенцій та угод з морського перевезення вантажів, вироблення положень, які забезпечують універсальність договорів перевезення незалежно від того, застосовуються вони до одного, наприклад морському, транспорту або декільком видам транспорту; використання нових технологічних рішень, у тому числі електронно-обчислювальної техніки, при перевезенні вантажів морським транспортом.

У процесі розробки Попереднього проекту були зібрані та узагальнені думки з проблем міжнародної морської перевезення вантажів урядів провідних морських держав, ряду авторитетних міжнародних організацій, що представляють комерційні сектори, які займаються морськими перевезеннями вантажів, а також таких організацій, як ММК, МТП, Міжнародний союз морського страхування (МСМС), Міжнародна федерація транспортно-експедиційного страхування (МФТЕС), Міжнародна палата судноплавства (МПС) і Міжнародна асоціація портів і гаваней.

Структура та найменування глав Попереднього проекту відповідають поставленим цілям. Так, в першу чергу звертають на себе увагу глави, в яких регулюються вузлові питання організації та здійснення міжнародних морських перевезень вантажів (гл. 2 "Електронний зв'язок", гл. 4 "Період відповідальності", гл. 5 "Зобов'язання перевізника", гл. 6 "Відповідальність перевізника", гл. 7 "Зобов'язання вантажовідправника за договором", гл. 9 "Фрахт", гл. 11 "Право розпоряджатися вантажем", гл. 13 "Право пред'явлення позову" і гол. 14 "Термін позовної давності").

5 питання

Поняття договору морського перевезення пасажирів

За договором морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу - також доставити багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу - і плату за провезення багажу. Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення було надано перевізником. Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час із моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Поняття та юридична характеристика договору морського круїзу
ДОГОВІР МОРСЬКОГО КРУЇЗУ - (від англ. cruise — морська подорож, плавання) — договір, за яким одна сторона — організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну мор. подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (мор. перевезення, харчування, побут, та екскурс, обслуговування тощо), а друга сторона — учасник круїзу зобов'язується оплатити одержані послуги згідно з Кодексом торговельного мореплавства України Док-том, що підтверджує наявність Д. м. к., є іменна путівка або ін. прирівняний до неї док-т, виданий організатором круїзу. Останній повинен заздалегідь (до поч. круїзу)

забезпечити приведення судна в належний стан, придатний до плавання і безпеч. перевезення учасників круїзу, завчасно і належним чином спорядити його, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу. Учасник подорожі має право до поч. круїзу відмовитися від договору і, в разі завчас. повідомлення організатора про відмову від договору, одержати сплачену суму за круїз у порядку, розмірах та строки, встановлені Д. м. к. В разі, коли організатор круїзу не може надати учасникові подорожі місце на судні, передбачене договором, або за його згодою таке ж місце на ін. судні, яке за своїми характеристиками та комфортабельністю не є нижчим від обумовленого, учасник подорожі має право відмовитися від договору та одержати сплачені раніше кошти за круїз. Організатор круїзу має право відмовитися від Д. м. к., якщо до його початку виникли такі обставини, як воєнні або ін. дії, за яких ймовірна небезпека захоплення судна, затримання його за розпорядженням властей з причин, незалежних від сторін договору, тощо. Якщо ці обставини настали після поч. круїзу і призвели до його припинення, договір анулюється. У цьому разі організатор круїзу повинен повернути учасникові плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення. У разі збільшення строку круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі дод. витрати, пов'язані з наданням послуг учасникам круїзу.

Міжнародне перевезення пасажирів морським транспортом регулюється трьома конвенціями. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення пасажирів морем була прийнята в Брюсселі 29 квітня 1961

У ній врегульовані в основному питання відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну в результаті смерті пасажирів або заподіяння йому тілесного ушкодження.

Оскільки в Конвенції не регламентована перевезення ручної поклажі і багажу, 27 травня 1967 в Брюсселі була підписана Міжнародна конвенція для уніфікації деяких правил, відносяться до перевезення багажу пасажирів морем, в якій ці питання частково врегульовані.

Нарешті, 13 травня 1974 приймається підготовлена в рамках ІМКО Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. Як випливає з назви, в ній охоплені питання перевезення як пасажирів, так і багажу.

У Брюссельській конвенції 1961 р дано визначення вживаних термінів, закріплені обов'язки перевізника, встановлено його відповідальність. Важливе правове значення має визначення поняття "перевезення", уязанного з періодом часу, яким вона охоплюється. Термін перевезення пасажирів відповідно до Брюссельської конвенції 1961 р - період, протягом якого пасажир перебуває на борту судна, періоди посадки і висадки, а також перевезення пасажирів водним шляхом з берега на судно або навпаки, якщо вартість цього перевезення входить у вартість квитка або судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, надано в розпорядження пасажирів перевізником. Саме в межах цих тимчасових рамок перевізник відповідає за своїми зобов'язаннями перед пасажиром.

Брюссельська конвенція 1961 закріплює зобов'язання перевізника. У відповідності зі ст. 3 Конвенції одна із основних його обов'язків полягає в прояві належної дбайливості, що стосується приведення судна в морехідне стан, підтримання його в такому стані. Він повинен укомплектувати судно екіпажем, спорядженням і постачанням до початку і протягом усього перевезення. І нарешті, найважливіша його обов'язок полягає в забезпеченні безпеки пасажирів.

Питання про відповідальність перевізника регулюється наступним чином. Вона настає за наявності вини перевізника. Згідно Конвенції його вина презюмується якщо смерть або тілесні ушкодження пасажирів стали наслідком аварії корабля, зіткнення, посадки на мілину, вибуху чи пожежі. У цих випадках обов'язок доказування невинуватості покладається на перевізника. У всіх інших випадках обов'язок доказування вини перевізника лежить на позивачі.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що смерть пасажирів або заподіяні йому тілесні ушкодження з'явилися наслідком провини самого пасажирів.

Відповідальність перевізника носить обмежений характер. Разом з тим національне законодавство може встановити більш високу межу відповідальності перевізника.

Відповідно до Конвенції на перевізника не поширюється встановлене обмеження відповідальності, якщо збиток виник в результаті його дій і упущень, здійснених навмисно або внаслідок самовпевненості.

Процедура реалізації вимог до перевізника у разі заподіяння їм шкоди включає подачу йому письмового повідомлення протягом 15 днів з дня висадки. Правом подачі повідомлення користується сам пасажир або воно може бути подано від його імені. У разі смерті пасажирів вимога про відшкодування збитку пред'являють тільки його спадкоємці або інші особи, які мають право пред'являти такі вимоги.

Ознайомитися з текстом конвенції можна тут:

Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем

(Брюссель, 29 апреля 1961 года)

Высокие Договаривающиеся Стороны,

признав желательным установить посредством соглашения некоторые унифицированные правила, относящиеся к перевозке пассажиров морем,

решили заключить с этой целью Конвенцию и

согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящей Конвенции нижеуказанные термины имеют следующие значения:

- a) "перевозчик" включает любого из нижеперечисленных лиц, который заключает договор перевозки: собственник, фрахтователь или оператор судна;
- b) "договор перевозки" означает договор, заключенный перевозчиком или от его имени для перевозки пассажиров, но не включает чартер-партию;
- c) "пассажир" означает только лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки;
- d) "судно" означает только морское судно;
- e) "перевозка" охватывает период пребывания пассажира на борту судна и период его посадки на судно или высадки; однако (перевозка) не включает период пребывания пассажира на морском вокзале или у причала или в другом портовом сооружении. Кроме того, "перевозка" включает транспортировку водным путем с суши на судно или наоборот, если ее стоимость включена в стоимость билета или, если судно, используемое для такой вспомогательной перевозки, было предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира;
- f) "международная перевозка" означает всякую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки пункт отправления и пункт назначения расположены либо в одном и том же государстве при

условии, что судно заходит в промежуточный порт, находящийся в другом государстве, либо в двух различных государствах;

g) "Договаривающееся государство" означает государство, чья ратификация или присоединение к этой Конвенции вступили в силу и чья денонсация упомянутой Конвенции еще не имеет силы.

Статья 2

Настоящая Конвенция применяется к любой международной перевозке, если судно несет флаг Договаривающегося государства, или, если в соответствии с договором перевозки пункт отправления или пункт назначения находится на территории Договаривающегося государства.

Статья 3

1) Если перевозчик является собственником судна, осуществляющего перевозку, он должен проявить должную заботливость и обеспечить, чтобы его служащие и агенты, действующие в пределах своих служебных обязанностей, проявили должную заботливость о приведении и содержании судна в мореходном состоянии, надлежащем его укомплектовании экипажем, снаряжении и снабжении к началу и в течение всего времени перевозки и обеспечения безопасности пассажиров во всех других отношениях.

2) Если перевозчик не является собственником судна, осуществляющего перевозку, он должен обеспечить, чтобы собственник или в соответствующем случае оператор и их служащие и агенты, действующие в пределах своей служебной компетенции, проявили должную заботливость в отношении тех положений, которые изложены в п. 1 настоящей статьи.

Статья 4

1) Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате смерти или увечья пассажира, если происшествие, которое причинило такой ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием ошибки или небрежности перевозчика или его служащих или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей.

2) Ошибка или небрежность перевозчика, его служащих и агентов презюмируется до тех пор пока не доказано противоположное, если смерть или увечье произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром.

3) За исключением случаев, указанных в п. 2 настоящей статьи, бремя доказывания ошибки или небрежности перевозчика, его служащих или агентов возлагается на истца.

Статья 5

Если перевозчик докажет, что смерть или увечье пассажира были вызваны или возникновению их способствовали ошибка или небрежность самого пассажира, суд может, в соответствии с положениями своего национального законодательства, освободить перевозчика от ответственности полностью или частично.

Статья 6

1) Ответственность перевозчика за смерть или увечье, причиненное пассажиру, ни в коем случае не должна превышать 250.000 франков, причем каждый франк составляет 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы.

Присужденная сумма может быть переведена в национальную валюту с округлением до целых чисел. Перевод этой суммы в национальную валюту иную, чем золото, должен быть произведен в соответствии со стоимостью этой валюты в золоте на день оплаты.

- 2) Если в соответствии с законом суда, рассматривающего дело, убытки присуждены в форме периодических выплат, эквивалентная общая сумма этих платежей не должна превышать названного предела.
- 3) Тем не менее, национальное законодательство любой Высокой Договаривающейся Стороны может, поскольку это касается перевозчиков, являющихся подданными такого государства, установить более высокий *per capita* предел ответственности.
- 4) Перевозчик и пассажир могут также особым соглашением договориться о более высоком *per capita* пределе ответственности.
- 5) Любые судебные издержки, присужденные и определенные судом по иску о возмещении ущерба, не включаются в пределы ответственности, установленные настоящей статьей.
- 6) Пределы ответственности, установленные настоящей статьей, применяются ко всем в совокупности требованиям, выдвинутым любым пассажиром или от имени последнего, его личными представителями, наследниками или иждивенцами по любому отдельному происшествию.

Статья 7

Перевозчик не имеет права на выгоду от ограничения ответственности, предусмотренной ст. 6, если будет доказано, что ущерб возник в результате упущений или действий перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб или по небрежности, с сознанием возможного наступления ущерба.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не должны затрагивать прав, либо обязанностей перевозчика, предусмотренных в международных конвенциях, относящихся к ограничению ответственности владельцев морских судов, или в любом национальном законе, касающемся такого ограничения.

Статья 9

Любое условие договора, заключенного до наступления происшествия, причинившего ущерб, и имеющего своей целью освободить перевозчика от ответственности по отношению к пассажиру или его представителям, наследникам или иждивенцам или установить меньший, чем установленный в настоящей Конвенции предел (ответственности), а также любое такое условие, целью которого является перенесение бремени доказывания, лежащего на перевозчике, или требование о подчинении споров любой особой юрисдикции или арбитражу считается не имеющим законной силы; однако недействительность этого условия не подразумевает недействительности договора в целом, который подчиняется положениям настоящей Конвенции.

Статья 10

- 1) Любое требование о возмещении ущерба, как бы оно ни было обосновано, может быть предъявлено лишь при условии соблюдения положений и пределов (ответственности), установленных в настоящей Конвенции.
- 2) Любое требование о возмещении ущерба за увечье, причиненное пассажиру, может быть предъявлено лишь пассажиром или от его имени.
- 3) В случае смерти пассажира требование о возмещении ущерба может быть предъявлено лишь личными представителями, наследниками или иждивенцами покойного и только в том случае, если таким лицам разрешено предъявить иск в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

Статья 11

- 1) В случае увечья, нанесенного пассажиру, он должен письменно уведомить об этом перевозчика в течение 15 дней с даты высадки на берег. Если он не выполнит этого требования, то при отсутствии доказательства об обратном предполагается, что пассажир сошел на берег невредимым.
- 2) Предъявление исков о возмещении ущерба, причиненного смертью или увечьем пассажира, ограничивается двухгодичным сроком исковой давности.
- 3) В случае увечья срок исковой давности исчисляется со дня высадки пассажира на берег.
- 4) В случае смерти пассажира, происшедшей во время перевозки, срок исковой давности исчисляется со дня, когда пассажир должен был высадиться на берег.
- 5) В случае увечья, которое произошло во время перевозки и вызвало смерть пассажира после его высадки на берег, срок исковой давности исчисляется со дня смерти при условии, что этот срок не превышает трех лет со дня высадки.
- 6) Закон суда, рассматривающего дело, регулирует приостановление и перерыв срока исковой давности, установленного в настоящей статье; однако, согласно настоящей Конвенции, иск ни в коем случае не должен быть предъявлен по истечении трех лет со дня высадки пассажира на берег.

Статья 12

- 1) Если к служащему или агенту перевозчика предъявлен иск, возникший из причинения убытков, которых касается настоящая Конвенция, такой служащий или агент, если он докажет, что действовал в пределах, своих служебных обязанностей, будет вправе пользоваться защитой в пределах ответственности, на которые сам перевозчик имеет право в соответствии с настоящей Конвенцией.
- 2) Общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, его служащими и агентами, не должна, в таком случае, превышать указанного предела.
- 3) Тем не менее, служащий или агент перевозчика не вправе пользоваться привилегией, установленной положениями параграфов 1 и 2 настоящей статьи, если будет доказано, что ущерб возник вследствие упущения или действий служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по небрежности с сознанием возможного наступления ущерба.

Статья 13

Настоящая Конвенция применяется к коммерческим перевозкам в значении статьи 1, осуществляемым государствами или публичными властями.

Статья 14

Эта Конвенция не затрагивает положений любой международной конвенции или национального законодательства, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

Статья 15

Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, представленными на XI сессии Дипломатической конференции по морскому праву.

Статья 16

Настоящая Конвенция подлежит ратификации, и ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Бельгии.

Статья 17

1) Настоящая Конвенция вступит в силу между двумя государствами, которые первыми ратифицировали ее, по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение второй ратификационной грамоты.

2) Настоящая Конвенция вступит в силу в отношении каждого подписавшего государства, которое ратифицирует ее после сдачи второй ратификационной грамоты, по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение ратификационной грамоты этим государством.

Статья 18

Любое государство, не представленное на XI сессии Дипломатической конференции по морскому праву, может присоединиться к этой Конвенции. Грамота о присоединении должна быть сдана на хранение Правительству Бельгии.

Конвенция вступит в силу в отношении присоединяющегося государства по истечении трех месяцев со дня сдачи этим государством грамоты о присоединении, но не ранее даты вступления в силу Конвенции, как установлено в статье 17 (параграф 1).

Статья 19

Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона имеет право денонсировать эту Конвенцию в любое время после вступления ее в силу в отношении такой Высокой Договаривающейся Стороны.

Однако денонсация вступает в силу лишь по истечении одного года со дня получения уведомления об этом Бельгийским Правительством.

Статья 20

1) Любая Высокая Договаривающаяся Сторона может во время ратификации ее или присоединения к этой Конвенции или в любое время после этого письменно заявить Бельгийскому Правительству о том, что действие Конвенции распространяется на любую из стран, которая еще не добилась суверенных прав и за международные отношения которой Договаривающаяся Сторона несет ответственность.

Конвенция распространяется на указанные в заявлении страны по истечении трех месяцев со дня получения такого уведомления Правительством Бельгии.

Организация Объединенных Наций может применять положения настоящей статьи в случаях, когда она является управляющей властью для страны или если она отвечает за международные отношения этой страны.

2) Организация Объединенных Наций или любая Высокая Договаривающаяся Сторона, сделавшая заявление согласно параграфу 1 настоящей статьи, может в любое время после этого послать уведомление Бельгийскому Правительству о прекращении распространения действия Конвенции на такую страну.

Эта денонсация вступит в силу по истечении одного года со дня получения об этом уведомления Бельгийским Правительством.

Статья 21

Бельгийское Правительство уведомит государства, представленные на XI сессии Дипломатической конференции по морскому праву и государства, присоединившиеся к этой Конвенции, о следующем:

1) О подписаниях, ратификациях и присоединениях, полученных в соответствии со ст. ст. 15, 16 и 18.

2) О дате, с которой настоящая Конвенция вступит в силу в соответствии со статьей 17.

3) О нотификациях, касающихся территорий, к которым применяется Конвенция в соответствии со ст. 20.

4) О денонсациях, полученных в соответствии со статьей 19.

Статья 22

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона может по истечении трех лет со дня вступления в силу настоящей Конвенции для такой Высокой Договаривающейся Стороны или в любое время после этого просить о созыве конференции для рассмотрения вопроса о внесении изменений в настоящую Конвенцию.

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона, которая намерена воспользоваться указанным правом, должна сообщить об этом Бельгийскому Правительству, которое при условии согласия на это одной трети Высоких Договаривающихся Сторон, созывает конференцию в течение шести месяцев после этого.

В удостоверение чего нижеуказанные представители, полномочия которых найдены в должном порядке, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в г. Брюсселе 29 апреля 1961 г. в одном экземпляре на французском и английском языках, причем оба текста являются аутентичными; (экземпляр) остается на хранении в архивах Бельгийского Правительства, которое выдаст заверенные копии.

(Подписи)

ПРОТОКОЛ

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона может во время подписания, ратификации или присоединения к настоящей Конвенции сделать следующие оговорки:

- 1) не распространять действие Конвенции в отношении перевозки, которая в соответствии с национальным законодательством не рассматривается как международная перевозка;
- 2) не распространять действие Конвенции, когда пассажир и перевозчик являются оба подданными Договаривающейся Стороны;
- 3) ввести в действие настоящую Конвенцию либо путем придания ей силы закона, либо посредством включения положений этой Конвенции в свое национальное законодательство в форме, соответствующей такому законодательству.

Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094

6 питання.

Загальна характеристика міжнародних річкових перевезень

Річкові перевезення - найдавніший вид перевезень. Вони до появи трансконтинентальних залізничних перевезень (друга половина XIX ст.) залишалися найважливішим видом перевезень. Навіть примітивне парусне судно за добу долало у чотири-п'ять разів більшу відстань, ніж караван. Вантаж, що перевозився, був більшим, витрати на експлуатацію - менші.

Річкові перевезення до цих пір зберігають важливу роль. Завдяки своїм перевагам (річковий транспорт - найдешевший після трубопровідного), річкові перевезення охоплюють близько 60- 67 % усього світового вантажообігу. Внутрішніми водними шляхами перевозять здебільшого вантажі (будівельні матеріали, вугілля, руду), які не потребують особливих швидкостей (тут позначається конкуренція з автомобільним та залізничним транспортом).

До складу річкового транспорту належать:

- - підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- - порти і пристані;
- - судна;
- - суднобудівельно-судноремонтні заводи;
- - ремонтно-експлуатаційні бази;
- - підприємства шляхового господарства;
- - підприємства зв'язку;
- - промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства;
- - преректно-конструкторські організації;
- - інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До міжнародних річкових перевезень належать перевезення, які здійснюють судноплавними ріками на території двох і більше держав.

Проте останнім часом, наприклад в Європі, річковий транспорт перебуває в кризовому стані. Спад темпів розвитку економіки призводить до зниження обсягів перевезень річковим транспортом, що завдає збитків річковому флоту ЄС.

До міжнародних річкових перевезень належать перевезення судноплавними ріками, що знаходяться на території двох і більше держав. У зв'язку з цим на особливу увагу заслуговує нова система класифікації внутрішніх водних шляхів Європи. У листопаді 1992 р. основна робоча група Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії при ООН ухвалила резолюцію, на підставі якої введено нову систему класифікації внутрішніх водних шляхів. Система ґрунтується на стандартних параметрах суден, які рухаються одночасно. Вона замінила діючу з початку 60-х років систему, основану на вантажопідйомності суден.

Характерні особливості нової системи класифікації:

- - наочність, що забезпечує чіткий і однозначний опис системи водних шляхів;
- - розрахунок на перспективність застосування, оскільки параметрів системи класифікації повинні дотримуватися під час будівництва нових або модернізації наявних шляхів, урахуваючи розвиток технологій внутрішнього водного шляху;
- - модульний принцип стосовно габаритів суден;
- - ієрархія класів внутрішніх водних шляхів, за якої судно, що експлуатується на водних шляхах одного класу, можна використовувати на водних шляхах вищої категорії без обмежень за параметрами, визначеними класифікацією.

Систему класифікації враховують у процесі проектування, реконструкції та будівництва нових шляхів на території практично всього континенту. Вона також охоплює внутрішні водні шляхи всіх рівнів. Причому водні шляхи I-III класів належать до категорії регіональних, а параметри цих класів є критеріями для будівництва судноплавних шляхів, що використовують для перевезень у межах окремих країн. Однак передусім введена система, необхідна для розвитку шляхів міжнародного значення (так званих шляхів категорії "B"), які відповідають IV-VII класам. Шляхи, впорядковані відповідно до цих класів, мають забезпечувати проходження суден та караванів несамохідних суден з осадкою не менше 2,5 м. На окремих ділянках водних шляхів найвищого (VII) класу горизонтальні габарити караванів несамохідних суден можуть перевищувати зазначені параметри.

У *"Блакитній книзі" ЄЕКООН (1998 р.)* визначено загальну довжину європейських внутрішніх водних шляхів, що сягає 26 222 км, з них шляхи категорії *ME* - 21 936 км (83,7 %). Одночасно довжина українських внутрішніх водних шляхів міжнародного значення становить 1179 км, або 5,4 % від загальної довжини європейських рік цієї категорії.

Найдовшими серед судноплавних шляхів континенту є шляхи класу VIЬ. Цьому класу відповідають: Дунай на ділянці Будапешт - Регенсбург; Рейн між Базелем та гирлом р. Мозель; Ельба в нижній і середній течії та ін. В Україні найдовші шляхи класу V (Дніпро від гирла до Києва). До інших класів шляхів категорії "E" тут належать ділянка Дніпра вище Києва, р. Прип'ять, гирлова ділянка р. Південний Буг, р. Дунай (в тому числі українська ділянка основного русла Дунаю, що належить до найвищого VII класу).

Уявлення про систему класифікації внутрішніх водних шляхів дає підготовлена Секретаріатом ООН і видана 1999 р. *нова багатокольорова*

карта "Європейські внутрішні водні шляхи". Зараз вивчають можливість підготовки електронної карти внутрішніх водних шляхів Європейського континенту.

Прийнята система класифікації внутрішніх водних шляхів категорії "Е" (IV-VII класи) 1996 р. стала основою для підготовки ЄЕК ООН Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП), чинної з 26 липня 1999 р. Договірні сторони розглядають угоду як план розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення; у ній детально перелічено водні шляхи категорії "Е" та порти, розташовані на них. Угодою СМВП засновано міжнародно узгоджену європейську мережу внутрішніх водних шляхів і портів, а також однакову інфраструктуру й експлуатаційні параметри, яким вони мають відповідати. Географічна мережа водних шляхів категорії "Е", що охоплює судноплавні річки, канали та прибережні маршрути, пролягає від Атлантичного океану до Уральських рік, з'єднує 37 країн і виходить за межі європейського регіону. Приєднуючись до СМВП, уряди зобов'язуються розвивати і будувати свої внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення відповідно до узгоджених єдиних умов.

Угоду підписали 18 держав: Австрія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Греція, Данія, Італія, Литва, Люксембург, Нідерланди,

Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Словаччина, Франція, Хорватія, Чеська Республіка та Швейцарія. На сьогодні її сторонами залишається 12 держав: Болгарія, Угорщина, Італія, Литва, Люксембург, Нідерланди, Республіка Молдова, Румунія, Словаччина, Хорватія, Чеська Республіка і Швейцарія.

За угодою визначено 367 портів міжнародного значення, у тому числі 20 морських портів, розміщених на прибережних морських маршрутах, котрі згідно з СМВП зв'язують гирлові ділянки магістральних річок.

Значна кількість портів категорії "Е" - понад 100 - на Рейні, у його притоках і з'єднувальних каналах, з них власне на Рейні та його двох гирлових рукавах (Маас та Ваал) - 42 порти. Друга за чисельністю група (37) - це порти Дунаю. Серед них чотири українські порти (*Рені, Ізмаїл, Кілія, Усть-Дунайськ*). До категорії "Е" належать також десять українських портів Дніпровського басейну та Білгород-Дністровський як гирловий портр. Дністер.

Експерти вважають, що основна система класифікації внутрішніх водних шляхів (за параметрами суден), зокрема класифікація шляхів категорії "Е", у найближчі десятиріччя навряд чи суттєво зміниться, оскільки на цій системі ґрунтується ідея створення *Єдиної мережі європейських внутрішніх шляхів*. Перелік портів категорії "Е", безперечно, буде розширюватися відповідно до інтеграції національних шляхів окремих країн в єдину загальноєвропейську систему.

Правовий режим використання міжнародних рік для судноплавства закріплено у міжнародно-правових актах. Так, режим використання однієї з найдовших в Європі рік (2850 км, з них 2588 км - судноплавна частина) - Дунаю визначений Белградською конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. її підписали Австрійська Республіка, Республіка Болгарія, Угорська Республіка, Федеративна Республіка Німеччини, Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Словацька Республіка, Україна та Республіка Хорватія. Правова регламентація міжнародних транспортних перевезень міжнародними річками, встановлена на Дунаї, дуже показова. Тому докладніше розглянемо положення цієї Конвенції. Відповідно до статті 1 Конвенції навігацію Дунаєм проголошено вільною та відкритою для громадян, торгових суден і товарів усіх держав на основі рівності щодо портових та навігаційних зборів і умов торговельного судноплавства. Конвенція поширюється (з урахуванням додаткового протоколу від 26 березня 1998 р.) на судноплавну частину Дунаю від Ульма (Німеччина) до Чорного моря через Сулинське гирло (Румунія) з виходом до моря через Сулинський канал.

Усім суднам, які плавають Дунаєм, необхідно дотримуватися митних, санітарних та інших правил, встановлених відповідними при дунайськими державами. Однак ці правила не повинні перешкоджати вільному судноплавству. Судна мають право користуватися портами, здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи, посадку і висадку пасажирів, за необхідності поповнювати запаси пального, продовольства та ін. Портові збори зі суден стягують Придунайські держави без усякої дискримінації.

Для контролю за дотриманням умов Конвенції 1948 р. про режим судноплавства Дунаєм, планування спільних заходів, проведення консультацій і вироблення відповідних рекомендацій, а також для здійснення інших функцій створена спеціальна Дунайська комісія. До її складу входять по одному представникові від кожної сторони Конвенції. У рамках

міжнародного співробітництва стосовно використання р. Дунай укладені різного виду угоди, що визначають загальні умови перевезення вантажів, буксирування суден, єдині тарифи і под. (наприклад, *Братиславська угода 1955 р.*, *Бухарестська угода 1961 р.*). Так, відповідно до загальних умов перевезення вантажів, їх транспортують на підставі заявок вантажовідправників (фрахтувальників). Перевізник, прийнявши вантаж, видає коносамент - документ, в якому зазначено умови перевезення вантажу, назву судна, найменування перевізника, відправника й одержувача вантажу, місце завантаження та вивантаження й інші відомості.

До основних міжнародно-правових актів у цій сфері належить Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2000 р. (КПГВ). Зупинимось на її характеристиці. Вона розроблена за ініціативою Центральної комісії судноплавства з Рейну, Дунайської комісії та Європейської економічної комісії ООН (Комітету з внутрішнього транспорту СЕК ООН). Конвенція підписана в м. Будапешті (Угорщина) в рамках завершального акту Дипломатичної конференції, організованої за ініціативою згаданих міжнародних організацій 25 вересня - 3 жовтня 2000 р.

Тому цей міжнародний договір прийнято називати Будапештською конвенцією.

КПГВ - перший загальноєвропейський багатосторонній міжнародний договір, що визначає та регулює договірно-правові відносини, пов'язані з перевезеннями вантажів внутрішніми водними шляхами. До набуття чинності Будапештської конвенції умови таких договорів факультативно регулювалися міжнародними конвенціями морського права, регіональними (басейновими) угодами (наприклад, Братиславськими) або спеціальними нормами застосовного національного права (за угодою сторін договору).

Роль і значення Будапештської конвенції визначаються ще й тим, що до сфери її юрисдикції потрапляють не лише договірні відносини з внутрішніх водних перевезень, а й вантажні перевезення в змішаному "річка - море" плаванні, коли частина маршруту здійснюється річками, каналами, озерами і морським шляхом. Конвенції міжнародного морського права умови таких договорів перевезення вантажів не регулюють.

Конвенцію підписали 16 країн, котрі віграють вагому роль у міжнародних перевезеннях вантажів внутрішніми водними шляхами Європи. Жодна з цих країн не висловила застережень і не заявила про намір зробити це під час процедури ратифікації. Відповідно до пункту 1 статті 34 Конвенції вона

набула чинності 1 квітня 2005 р. У зв'язку із закінченням терміну підписання на сучасному етапі стати учасником Будапештської конвенції можна лише внаслідок офіційного приєднання.

Конвенція, текст якої складений англійською, німецькою, нідерландською, російською і французькою мовами, містить преамбулу, 39 статей, об'єднаних у 10 розділів, і два додаткові протоколи до документа.

Загальні положення охоплюють преамбулу і розділ I, що складається з двох статей. Відповідно до преамбули, Будапештська конвенція покликана слугувати цілям установаження певних одноманітних правил, які стосуються договору перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Стаття 1 дає основні визначення, на котрих ґрунтується понятійний апарат нормативного акту. Визначення починаються з терміна "перевізник". Перевізник визначається стороною договору внутрішнього водного перевезення, з яким у договірні відносини вступає вантажовідправник. Визначення засвідчує лише те, що такий договір двосторонній - між перевізником і вантажовідправником. Допускається, однак, можливість укладання договору перевезення з вантажовідправником іншою особою, але вона повинна діяти від імені перевізника.

Аналогічно дано визначення терміна "вантажовідправник". Це особа, яка або від імені якої з перевізником був укладений договір перевезення внутрішніми водними шляхами.

Визначення поняття "договір перевезення внутрішніми водними шляхами" містить зобов'язання перевізника з перевезення вантажу. Тобто, перевезення здійснюється за плату, отже, воно є компенсаційним. Кваліфікація договору, згідно з трактуванням, значення не має. Він може бути і реальним, і консенсусним. Це впливає також із поняття "вантажовідправник".

Вантажовідправник - це сторона договору, а договір внутрішнього водного перевезення, що підпадає під юрисдикцію Конвенції, може бути різним. Як транспортні документи Конвенція визначає і коносамент, і накладну, тобто документ може володіти або не володіти товаророзпорядчою функцією.

Визначення підтвердило дві інші функції транспортного документа: підтвердження договору перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами і прийом або завантаження вантажу на судно перевізником.

Визначено термін "фактичний перевізник". Це особа, котрій перевізник доручив на підставі певних договірних відносин частково або повністю перевозити вантаж внутрішніми водними шляхами.

Визначення поняття "вантаж" складається з двох частин. Спочатку названі предмети, що не підпадають під категорію "вантаж". Це буксировані судна, багаж і транспортні засоби пасажирів. Друга частина визначає контейнерні та пакетні перевезення, тобто те, чи доцільно вважати контейнери і піддони частиною вантажу. За загальним правилом, об'єднання в транспортному пристосуванні (устаткуванні) вантажу є вантажем загалом за умови, що воно надане вантажовідправником.

В останньому визначенні статті 1 роз'яснюється термін "письмова форма" стосовно передання інформації між сторонами договору. Під письмовою формою розуміється передання повідомлення електронним, оптичним або іншим способом, у тому числі телеграфом, телефаксом, телексом, електронним обміном даними, електронною поштою і под. Перелік, однак, вичерпний. Сторони договору можуть домовитися про інше розуміння письмової форми та способи передання інформації.

Загалом ідеологія понятійного апарату запозичена із Гамбурзьких правил. Визначення окремих понять, взятих із Гамбурзьких правил, повторені в Конвенції практично точно, наприклад, терміни "перевізник", "вантажодержувач". Інші поняття ("фактичний перевізник", "вантажовідправник", "вантаж", "договір перевезення") відповідають за змістом визначенням, наведеним у Гамбурзьких правилах.

Сфера застосування (пункт 1 статті 2) наголошує на відкритому характері Будапештської конвенції. Вона прийнятна до будь-якого договору перевезення внутрішніми водними шляхами, коли порт вантаження або прийому вантажу та порт розвантаження чи доставки розташовані в двох державах, з котрих одна, принаймні, є учасником Конвенції. Тут чітко простежується міжнародний характер договору.

Пункт 2 статті 2 розмежовує договірно-правові режими морських і внутрішніх водних перевезень вантажів. Особливо це вагомо для перевезень у змішаному "річка - море" плаванні. Якщо договір перевезення передбачає перевезення (без перевалки) з доставкою і внутрішніми водними і морськими шляхами, таке перевезення підпадає під юрисдикцію Конвенції за дотримання двох умов:

- 1. Відповідно до договору не повинен бути складений морський (океанський) коносамент. Тобто договір, який "покриває" такий змішаний маршрут, повинен бути договором внутрішньоводного, а не морського

перевезення вантажу.

- 2. Кваліфікаційна за співвідношенням протяжності внутрішніх водних і морських ділянок маршруту доставка вантажу згідно з укладеним договором перевезення. Відстань просування вантажу внутрішніми водними шляхами має бути більшою за відстань морської ділянки шляху.

В пункті 3 статті 2 зазначено, що національна приналежність сторін і суб'єктів договору перевезення (перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача), національна приналежність реєстрації та порту приписки судна, реєстр реєстрації судна (морський або річковий) жодним способом не впливають на можливості застосування Конвенції.

Права й обов'язки сторін договору перевезення. У розділі 2 Конвенції (статті 3-10) розглянуто права та обов'язки сторін договору внутрішнього водного перевезення вантажу.

Основний обов'язок перевізника полягає в тому, що він повинен перевезти вантаж у задані (належні) терміни і здати його вантажоодержувачеві у визначеному місці. Вантаж повинен бути доставлений у тому стані, в якому отриманий перевізником (пункт 1 статті 3). Приймає вантаж від вантажовідправника і здає його вантажоодержувачеві перевізник на борту судна (пункт 2 статті 3). Це диспозитивна норма, оскільки в договорі перевезення сторони можуть домовитися про інше. Місце прийому та здавання вантажу визначають просторові й тимчасові періоди відповідальності перевізника. Якщо сторони не домовлятимуться про інше, відповідальність перевізника буде "від борту до борту".

Перевізник має право визначення судна для перевезення вантажу (пункт 3 статті 3), але це положення можна змінити за угодою сторін (пункт 4 статті 3) і домовитися про перевезення вантажу на певному судні чи певному виді судна. Перевізник обов'язково повинен дбайливо ставитися до приведення судна в стан, придатний для перевезення конкретного вантажу. Судно має бути укомплектоване екіпажем і необхідною документацією.

Перевізник не має права, якщо в договорі не зазначено інше, перезавантажити вантаж повністю або частково на інше судно. Таке перезавантаження можливе у випадку, коли під час укладання договору неможливо передбачити обставини, котрі потребують перезавантаження, наприклад, через низький рівень води (пункт 4 статті 3).

До обов'язку перевізника належить забезпечення того, щоби вантаження, укладання і кріплення вантажу не впливали на безпеку судна (пункт 5 статті 3), незалежно від того, хто здійснював завантаження на судно.

Конвенція містить палубне застереження (пункт 6 статті 3): можливість перевезення вантажів на палубі або у відкритих люках повинна бути або

узгоджена з вантажовідправником, або відповідати звичаям торгівлі чи діючим розпорядженням.

Стаття 4 визначає правове положення фактичного перевізника. Виконання договору перевезення або його частини може бути встановлене у самому договорі. Залишається, однак, незрозумілим, чи володіє вантажовідправник правом не вирішувати участі фактичного перевізника в реалізації договору. Проте, так чи інакше, перевізник залишається відповідальним за цілковите перевезення (пункт 1 статті 4). Якщо сторони договору перевезення розширили (збільшили) відповідальність перевізника, на фактичного перевізника така збільшена відповідальність поширюватиметься лише у випадку, коли він у письмовій формі з цим погодиться. Причому фактичний перевізник може посилатися на заперечення, висунуті самим перевізником на основі укладеного договору (пункт 2 статті 4). Відповідальність перевізника і фактичного перевізника є солідарною.

У статті 6 наводяться обов'язки вантажовідправника. Зазначимо декілька його основних обов'язків. Перший (безумовний) - оплата послуг згідно з укладеним договором перевезення (пункт 1 статті 6). Другий - надання перевізникові відомостей про вантаж.

Вони мають бути передані до прийому вантажу письмово. Ці відомості необхідні для оформлення накладної або коносаменту, визначення певних аспектів відповідальності перевізника, а також належного виконання перевізником усіх операцій у процесі реалізації договору.

Відповідно до пункту 2 статті 6 ці відомості стосуються:

- - розмірів і кількості вантажних місць, їхнього вантажного об'єму;
- - основних марок, потрібних для ідентифікації вантажу;
- - характеру, особливостей і властивостей вантажу;
- - вказівок стосовно митних чи адміністративних режимів, які застосовують до усього вантажу;
- - інших необхідних відомостей, зазначених у транспортному документі.

Крім того, перевізникові передають усі обов'язкові товаросупровідні документи, необхідні для виконання прикордонних, митних та інших формальностей. Особлива ретельність до передаваних відомостей і документів, що надаються, передбачена стосовно небезпечних вантажів або тих, які забруднюють природу (пункт 1 статті 7). Дозвільні документи на перевезення таких вантажів передають перевізникові у момент передання йому самих вантажів (пункт 2 статті 7).

Обов'язок перевізника - забезпечити вантаж, відповідно до його характеру, належною тарою або упаковкою. Тара чи упаковка повинні слугувати нормальному перевезенню вантажу, а також попередити його втрату або

пошкодження під час перевезення. Крім того, з тією метою вантажовідправник наносить на вантаж необхідне маркування (пункт 3 статті 6).

І нарешті, обов'язок вантажовідправника, якщо в договорі не зазначено інше, - виконання операцій, спрямованих на завантаження, укладання і кріплення вантажу згідно з практикою судноплавства на внутрішніх водних шляхах (пункт 4 статті в). Це правило кореспондує з визначеним раніше просторовим періодом відповідальності перевізника "від борту судна в порту завантаження - до борту судна в порту вивантаження".

У Конвенції відповідальності перевізника присвячено розділ V, а правила стосовно відповідальності вантажовідправника зосереджені в статті 8. За загальним правилом (пункт 1 статті 8) вантажовідправник відповідає за збитки і витрати, яких зазнав перевізник або фактичний перевізник унаслідок дій чи упущень, що передували укладанню договору перевезення. Це:

- - відсутність, недостатність, або неточність відомостей, котрі вантажовідправник повинен був повідомити перевізникові до моменту передання вантажу згідно з пунктами 1.7 і 2.6 Конвенції;
- - недостатність, відсутність або неповнота супровідних документів;
- - небезпечний чи такий, що забруднює природу, вантаж, який не був замаркований або позначений відповідно до міжнародних або національних розпоряджень, які діяли.

У пункті 2 статті міститься нагадування: вантажовідправник відповідає за дії або упущення осіб, котрих він наймає або залучає для виконання зобов'язань за договором, як за свої власні. Тут йдеться про експедиторів, зокрема портових, брокерів, працівників, службовців вантажовідправника та ін.

Обов'язкам сторін договору стосовно здавання вантажу в порту призначення (прибуття) присвячені статті 5 і 10. Відповідно до договору вантаж повинен бути доставлений у порт призначення (прибуття) і зданий правомочній на те особі.

Стаття 5 зазначає: термін доставки (термін здачі) є істотним для договору міжнародного перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами: перевізник має здати вантаж у термін, обумовлений договором. За невизначення такого терміну сторонами набуває чинності принцип розумності: вантаж повинен бути доставлений

1 зданий у термін, який було б розумно вимагати від дбайливого перевізника з урахуванням обставин конкретного рейсу.

Після прибуття в місце доставки (порт призначення) вантажоодержувач

може вимагати здавання йому вантажу (пункт 1 статті 10). Зауважимо: вимога видачі йому вантажу є правом, а не обов'язком вантажоодержувача. Якщо вантажоодержувач користується наданим йому правом, то відповідає, згідно з договором перевезення вантажу, за сплату фрахту й інших зборів, пов'язаних із вантажем, а також за участь у покритті збитків. Це засвідчує, зокрема, що вимоги видати йому вантаж означають вступ вантажоодержувача у договір перевезення. Причому на підставі пункту 2 статті 4 вантажовідправник виходить з договору перевезення вантажу. Це підтверджують і правила статті 23 Конвенції.

У цьому самому пункті міститься забезпечувальне правило стосовно сплати вантажоодержувачем фрахту перевізникові в розмірі, не меншому, ніж ринкова ставка. Таке правило, однак, діє лише у тих випадках, коли транспортний документ або не складений, або не пред'явлений вантажоодержувачем. У Конвенції допускається, що фрахт може бути не визначений сторонами договору. Так, для цих цілей у статті 1 Додатку № 2 міститься правило визначення розміру фрахту: він повинен бути передбачений або національними розпорядженнями, або звичаями на дату та місце завантаження. І те, й інше належить до країни порту завантаження.

Пункт 3 статті 10 фіксує ще правило про те, як потрібно розуміти процедуру здавання перевізником вантажу в порту призначення. Це - одне з найважливіших підтверджень того, що перевізник виконав головну умову договору перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами. У контексті правила згаданого пункту як здавання розглядається передання вантажу компетентному органу або третій стороні для виконання законодавства чи адміністративних розпоряджень, котрі діють у порту розвантаження.

Пункт 2 статті 10 містить диспозитивну норму про національне право. Вона стосується трьох положень:

- 1. Моменту, умов, тривалості й термінів здавання вантажу.
- 2. Розпорядження перевізника вантажем у випадку перешкод у його здаванні. Зазвичай це відбувається тоді, коли вантажоодержувач відсутній або відмовляється приймати вантаж.
- 3. Можливості застосування заставного права на вантаж у забезпеченні отримання перевізником сум, належних йому.

Правила пункту 2 статті 10 застосовуються, якщо в договорі перевезення не зазначено інше, тобто, якщо сторони заздалегідь не встановили застосовне право.

Конвенція визначає правила розірвання договору перевезення перевізником (стаття 9). Підставою для розірвання договору є невиконання вантажовідправником обов'язків стосовно надання перевізникові необхідних

документів і відомостей до передання вантажу перевізникові про звичайні вантажі (пункт 2 статті 6), вантажі небезпечні або такі, які забруднюють навколишнє середовище (пункти 1 і 2 статті 7). Це означає, що невиконання вантажовідправником обов'язків може не лише призвести до вимоги перевізника про відшкодування завданих збитків (стаття 8), а й до розірвання договору перевезення.

В останньому випадку перевізник залишає за собою право вивантажити вантажі, причому за рахунок вантажовідправника. Якщо рейс ще не був розпочатий, перевізник може вимагати також оплату простою судна і одну з двох сум - третину передбаченого договором фрахту або в сумі витрат і втрат, пов'язаних із розірванням договору. У випадку, коли рейс уже був розпочатий, після вивантаження перевізник може претендувати на фрахт у розмірі, пропорційному фактично пройденій відстані (пункт 2 статті 9).

У цьому розділі міститься стаття 7 стосовно прав і обов'язків сторін за договором небезпечного вантажу і вантажу, що забруднює навколишнє середовище. Пункт 4 названої статті надає перевізникові право вивантаження, знищення або знешкодження таких вантажів, у випадку, коли вони становлять небезпеку для життя, майна чи довкілля. Таким правом перевізник може скористатися незалежно від того, був він проінформований про характер таких вантажів, чи ні. Перевізник має право на відшкодування збитків, пов'язаних із виконанням таких дій (пункт 5 статті 7).

Транспортні документи розглядає розділ III Конвенції. Він складається з трьох статей (статті 11-13). У статті 11 названа особа, яка оформляє транспортний документ - перевізник. Зі змісту пункту 1 згаданої статті випливає, що перевізник оформляє документ, який не володіє товаророзпорядчою функцією, тобто накладну на вантаж. І лише на прохання вантажовідправника і тільки до завантаження вантажу або до його прийняття до перевезення перевізник оформляє коносамент.

Наголосимо: кожен транспортний документ, оформлений перевізником, лише підтверджує факт наявності договору перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами: відсутність документа чи його неповне оформлення не впливає на дію самого договору (пункт 3 статті 11). Названа також функція транспортного документа - підтвердження прийняття вантажу до перевезення перевізником, причому в кількості, вигляді й стані, засвідченому в транспортному документі (презумпція відповідності).

Умови договору перевезення визначають відносини між перевізником і вантажовідправником, а сам коносамент до доказу протилежного визначає відносини між перевізником і вантажоодержувачем (пункт 4 статті 11). Це відбувається тому, що перевізник повинен підкорятися і виконувати розумні

вказівки особи, яка має право розпоряджатися вантажем. Зазвичай таке право надається саме вантажоодержувачеві.

На відміну від морських конвенцій у статті 13 роз'яснюється правова природа і функції коносаменту. Так, зазначено: коносамент - це цінний папір; коносаменти є іменними (на ім'я вантажоодержувача), ордерними або на пред'явника. Видача вантажу на підставі одного з оригіналів коносаменту висуває вимоги видачі того самого вантажу на підставі інших оригіналів коносаменту. Передання коносаменту особі, уповноваженій одержати вантаж, означає право цієї особи на отримання вантажу. Якщо коносамент був переданий добросовісній третій особі, в тому числі вантажоодержувачу, він може покладатися на опис вантажу, вміщеному в ньому. Доведення іншого в цьому випадку перевізником не допускається.

Кожен оригінал транспортного документа обов'язково підписує перевізник, капітан судна або особа, уповноважена перевізником (пункт 2 статті 7). Кількість оригіналів Конвенція не визначає. Зазначено лише, що зі змісту кожної накладної або коносаменту впливає: вона є оригіналом або копією. Для коносаменту повинна бути вказівка на те, в скількох оригіналах він складений (підпункт і пункту 5 статті 11). Підпис вантажовідправника у транспортному документі не обов'язковий, але перевізник може вимагати, аби вантажовідправник скріпляв оригінал чи копію документа своїм підписом.

Пункт 5 статті 11 визначає зміст транспортного документа. Окрім обов'язкової згадки про його назву, документ обов'язково містить відомості:

- - найменування, адресу та місцезнаходження основних підприємств перевізника і вантажовідправника;
- - дату та місце видачі документа;
- - найменування вантажоодержувача;
- - назву або номер судна, а також позначку про те, чи завантажений вантаж на судно або прийнятий перевізником, але ще не завантажений;
- - порт завантаження (місце прийому вантажу) і порт вивантаження (місце здавання);
- - найменування вантажу, характер його упаковки, розміри, кількість місць або вагу, ідентифікаційне маркування;
- - вказівку про можливість перевезення вантажу на палубі або у відкритих трюмах;
- - узгоджені положення, що стосуються фрахту;
- - кількість оригіналів виданих транспортних документів. Доцільно зазначити: у Конвенції перелічені лише обов'язкові відомості, які повинні міститися в тих накладних або коносаментах, що оформляє перевізник. Нічого не перешкоджає внесенню в документ інших

даних і відомостей, котрі сторони договору вважатимуть доцільними. Форми транспортних документів Конвенція не визначає. Отже, кожен перевізник має право розробляти і використовувати документ, зміст якого не суперечить положенням Конвенції.

Регламентация застережень у транспортних документах внутрішнього водного транспорту запозичена і повністю відповідає регламентації та практиці, відображених у Гаазьких, Гаазько-віс-бійських і Гамбурзьких правилах. Перевізник має право вносити застереження до транспортних документів (стаття 12). Ці застереження можуть стосуватися ваги вантажу, його кількості або кількості місць.

Підставами для застережень є обґрунтовані підозри про неточність наданих вантажовідправником відомостей, відсутність достатніх засобів для перевірки цих відомостей, визначення ваги вантажу на підставі даних судна.

Застереження перевізник має право робити стосовно нечіткого маркування і зовнішнього стану вантажу. Наприклад, "*Old used bags*" (старі мішки, вживані), "*Second hand drums*" (використані бочки), "*Dirty bales*" (брудні кіпи) та ін.

У статті 12 зазначено: перевізник має право на застереження, але замовчує про те, чи має право вантажовідправник їх не приймати. Практика засвідчує, що перевізник наполягає на ухваленні вантажовідправником транспортного документа зі стандартними застереженнями, оскільки він не підтверджує іншу кількість (вагу) прийнятого перевізником вантажу або його поганий стан. Документи з такими й іншими стандартними застереженнями приймають банки, наприклад, за процедурами UCP 6002.

Транспортний документ і його зміст за відсутності доказів протилежного мають доказовість. Так, якщо застережень у транспортному документі немає, то зовнішній стан вантажу потрібно вважати задовільним (пункт 2 статті 12). Особливо наголошено на правиліві стосовно визначення вини за стан вантажів, що перевозять у контейнерах або трюмах судна, котрі опечатані вантажовідправником.

Якщо такі відомості вказані в транспортному документі, а друк чи пломби залишаються незміненими до моменту здавання вантажу вантажоодержувачеві, то вважається: втрата вантажу або збитки не перебували у перевезенні (пункт 3 статті 12). На практиці таку відповідальність називають відповідальністю перевізника не за вантаж, а за пломбу.

Зі змісту Конвенції неможливо зрозуміти, чи підпадають під її юрисдикцію чартеру як договори або документи, котрі підтверджують договори перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. У статті 1

"Визначення" згадані лише накладні та коносаменти. Однак допускається, що для цілей договору перевезення можна застосовувати будь-який інший використовуваний у практиці документ.

Право розпорядження вантажем

Будапештська конвенція виокремлює право розпорядження вантажем у розділ IV. Розділ складається всього з двох статей (статті 14 і 15).

Право розпорядження вантажем засноване в Конвенції на формальному підході. Вантажовідправник є стороною договору перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами. Тому йому належить апріорне право розпоряджатися вантажем (пункт 1 статті 14). У контексті договору перевезення право вантажовідправника розпоряджатися вантажем означає право зміни місця призначення і/або особи, котрій повинен бути зданий вантаж. Причому зміна вантажоодержувача може означати повернення вантажу вантажовідправникові .

До того моменту, поки вантаж не зданий вантажоодержувачеві, його не називають у договорі перевезення. Вантажоодержувач - лише особа, уповноважена на отримання вантажу, тобто є не стороною, а суб'єктом договору перевезення. Однак вимога до перевізника видати йому вантаж означає вступ вантажоодержувача до договору перевезення. Незважаючи на те, що договір перевезення укладено вантажовідправником після реалізації прав видачі йому вантажу, права вимог та інших відносин з перевізником переходять до вантажоодержувача.

Згідно з пунктом 2 статті 14 такий перехід прав від вантажовідправника до вантажоодержувача підтверджують переданням (відчуженням) транспортних документів:

- - оригіналу накладної від перевізника до вантажоодержувача в порту вивантаження до моменту здавання вантажу;
- - всіх оригіналів коносаментів від вантажовідправника третій особі.

Договір перевезення може передбачати, що вантажовідправник відмовляється від усіх прав розпоряджатися вантажем за накладною з моменту її видачі на користь вантажоодержувача (пункт 3 статті 14).

Реалізацію своїх прав розпоряджатися вантажем обов'язково підтверджує правомочна за договором особа (вантажовідправник або вантажоодержувач) документально, тобто на підставі коносамента чи накладної (стаття 15). Для реалізації своїх прав за коносаментом вантажоодержувачеві необхідно подати всі оригінали цього документа до моменту прибуття вантажу в порт призначення. Якщо перевезення здійснюють за накладною, в ній повинні міститися нові вказівки для перевізника.

Право розпоряджатися вантажем реалізовується на відшкодувальній

основі. Вантажовідправник або вантажоодержувач зобов'язані відшкодувати всі витрати і збитки, котрі випливають з виконання перевізником вказівок. У випадку, коли відстань перевезення коротша, ніж передбачалось, перевізник має заплатити повну суму спочатку узгодженого фрахту, якщо в договорі перевезення не зазначено інше.

Відповідальність перевізника встановлена в Конвенції в двох розділах: імперативна - в розділі V (статті 16-22) і договірна - розділі VII (він містить одну статтю - 25).

Конвенція побудована за принципом апріорної імперативної презумпції вини перевізника за заподіяні збитки (стаття 16). Період відповідальності - від моменту прийому вантажу для перевезення до моменту його здавання. Для звільнення від відповідальності перевізник повинен довести відсутність своєї вини. Тобто у нього є можливість довести, що збитки спричинені обставинами, котрих він не міг уникнути і запобігти наслідків. Стаття не називає такі обставини, як форс-мажор. Цього поняття Конвенція не містить, натомість певні обставини, що зазвичай подаються форс-мажорними (пожежа або вибух на судні), зазначені договірними (підпункт **B** пункту 2 статті 25).

Стандартним необхідно вважати зміст статті 17 Конвенції - "Службовці й агенти". За загальним правилом, перевізник відповідає за дії та упушення своїх службовців і агентів, як за власні. Очевидно, що ці особи повинні бути залучені перевізником для виконання договору перевезення, і діяти вони мають лише в межах своїх службових обов'язків (пункт 1 статті 17). З кількості осіб, котрі належать до службовців і агентів, вилучені лоцмани, які призначаються компетентними органами і яких не можна вільно вибирати (пункт 5 статті 17).

Таке саме правило діє стосовно агентів і службовців фактичного перевізника (пункт 2 статті 17).

Агенти та службовці перевізника і фактичного перевізника мають такі самі права на звільнення й обмеження від відповідальності, котрими володіють безпосередньо перевізник і фактичний перевізник (пункт 3 статті 17). Сумарна відповідальність усіх зазначених осіб - перевізника, фактичного перевізника, їхніх агентів і службовців - імперативно загалом не може перевищувати меж відповідальності, встановлених Конвенцією (пункт 4 статті 17). Отже, межі відповідальності перевізника є максимальною величиною сумарної відповідальності осіб, які беруть участь у виконанні договору перевезення.

Стаття 18 визначає перелік обставин і ризиків, довівши причин-но-наслідковий зв'язок з котрими стосовно втрати або пошкоджень вантажу, а

також затриманні в доставці, перевізник звільняється від відповідальності. Йдеться про імперативні норми - обставини звільнення перевізника від відповідальності на підставі положень Конвенції. У названій статті конкретизується поняття заподіяних перевізником збитків: перевізник відповідає за пошкодження або втрату вантажу, затримання в доставці (порушення термінів доставки) вантажу. Існують винятки з відповідальності перевізника. Доказ перевізником як причини або підстави одного чи декількох з нижчеперелічених обставин або ризиків звільняє перевізника від відповідальності (пункт 1 статті 18). Це:

- 1. Дії чи упущення вантажовідправника і/або вантажоодержувача.
- 2. Виконання операцій, спрямованих на завантаження або вивантаження вантажів вантажовідправником чи вантажоодержувачем або третіми особами за їхнім дорученням.
- 3. Перевезення вантажів на палубі за узгодженням з вантажовідправником або відповідно до звичаїв зовнішньої торгівлі.
- 4. Особливі природні властивості вантажу (ржавість, внутрішнє псування, дія паразитів чи гризунів і под.) та природний спад вантажу (всихання, витікання та ін.);
- 5. Відсутність, дефекти або неправильна упаковка для вантажів, схильних до пошкоджень або псування під час перевезення без упаковки.
- 6. Недостатність або неточність кваліфікаційного маркування вантажу.
- 7. Здійснення операцій або спроба їхнього здійснення стосовно того, що врятувало життя людей або майна на внутрішніх увізних шляхах. За винятком двох обставин, перелічені причини пошкоджень чи втрат вантажу можна в той або інший спосіб зарахувати до дій чи упущень вантажовідправника або вантажоодержувача, тобто до обставин, пов'язаних чи спричинених провиною вантажовідправника або вантажоодержувача, а не перевізника.

Перший виняток - палубне перевезення вантажу на підставі звичаїв торгівлі, які склалися, або відповідно до розпоряджень, що діють; друге - з міжнародно-правовими нормами, котрі діють, стосовно рятування на водах людей і майна: перевізник повинен вжити необхідних заходів, спрямованих на рятування, якщо для цього є всі можливості. Однак названі винятки не пов'язані або не обумовлені виною перевізника.

Перевізник повинен довести: збитки завдані однією або декількома з перелічених обставин, причому на настання та запобігання їх він не міг вплинути (пункт 2 статті 18). У вантажовідправника або вантажоодержувача, проте, існує право спростувати цю презумпцію, тобто довести, що збитків немає або вони не є наслідком тих обставин, на котрі посилається або котрі доводить перевізник.

Перевізник, безумовно, звільняється від усякої відповідальності, яка

накладається на нього Конвенцією, у випадку, коли збитки завдані ядерним інцидентом (стаття 27).

Конвенція зазначає можливість договірною винятку відповідальності перевізника (стаття 25 розділу VII). У договорі перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами сторони можуть передбачити чотири види застережень, що відкидають відповідальність перевізника за заподіяні збитки, а саме:

- - дії чи упущення капітана, лоцмана, іншої особи, котра обслуговує судно, під час плавання, якщо такі дії або упущення не були здійснені навмисно чи з необережності;
- - пожежа або вибух на судні у випадку, коли вони не стали наслідком помилок власне перевізника (його агентів і службовців) чи дефектів судна;
- - дефекти судна за доведення перевізником, що вони не могли бути виявлені до початку рейсу, незважаючи на виявлену належну дбайливість;
- - під час перевезення живих тварин, за винятком випадків, коли перевізник не прийняв належних заходів або не дотримував умов, уміщених у договорі перевезення.

Необхідно звернути увагу на те, що звільнення від відповідальності за збитки, заподіяні пожежею або вибухом, які не спричинені перевізником, є не імперативним, а договірним. Ніщо не суперечить також бажанню сторін встановити в договорі інші підстави звільнення сторін від відповідальності в процесі настання форс-мажорних обставин.

Приведення судна в морехідний стан - обов'язок перевізника, за який він несе імперативну відповідальність. У Будапештській конвенції збитки, зумовлені дефектами судна, можуть бути не покладені на перевізника на підставі положень раніше укладеного договору перевезення вантажу. Сторони можуть домовитися про те, що збитки через дефекти судна перевізник не відшкодуватиме у випадку, коли доведе належну дбайливість стосовно приведення судна в технічно справний стан.

Можливість ще одного застереження у договорі перевезення встановлюють правила пункту 3 статті 25. Воно стосується договірною звільнення перевізника від відповідальності за пошкодження або втрату вантажу в періоді від прийому вантажу до завантаження його на борт і після вивантаження вантажу до здавання його вантажоодержувачеві. Збитки, заподіяні в цей час, можуть, унаслідок відповідних застережень, перевізником не відшкодуватися, якщо тільки його дії (бездіяльність) не будуть доведені умисними або прирівняними до таких.

З усіх інших правил положення Конвенції є імперативними стосовно відповідальності перевізника, фактичного перевізника, їхніх агентів і службовців (пункт 1 статті 25). Кожен виняток, обмеження або посилення

відповідальності цих осіб, що встановлене в договорі перевезення, але суперечить положенням Конвенції, визнається недійсним. Не дозволяється також переміщення встановленого Конвенцією тягача доведення і скорочення термінів подання претензій. Не мають чинності застереження, з яких перевізник стає вигодонабувачем за договором транспортного страхування вантажу.

Принциповими є правила, котрі встановлюють розміри відповідальності (суми відшкодування) за пошкодження, повну або часткову втрату вантажу (стаття 19). До повної втрати вантажу прирівнюється здавання його перевізником неправомочній особі. Розмір відшкодування за втрачений перевізником вантаж уста* новлений так само, як у Гаазько-Вісбійських правилах: сума відшкодування дорівнює вартості вантажу в місці й у день його здавання (вивантаження) в порту призначення (пункт 1 статті 19).

Під вартістю вантажу розуміють його (товару) ринкову ціну, зокрема біржову ціну або звичайну ціну товару того самого характеру і якості, що і в місці здавання (пункт 3 статті 19). Це правило повністю повторює аналогічне, встановлене у Гаазько-Вісбійських правилах.

У випадку, коли мали місце часткова втрата вантажу або його пошкодження (псування), перевізник відшкодовує суму, на яку знизилася вартість вантажу (пункт 2 статті 19).

Конвенція визначила правила відшкодування вартості вантажу, схильного до природного спаду. Перевізник, незалежно від тривалості перевезення, відповідає у розмірах, уже згадуваних нами, лише за частку спаду, що перевищує природний спад вантажу. Норми природного спаду можуть бути зазначені в договорі перевезення, інакше вони повинні відповідати зазначеним правилам і практиці, яка діє в місці призначення вантажу. Йдеться про національні правила та стандарти, котрі визначають природний спад вантажів під час їхнього перевезення внутрішніми водними шляхами.

Якщо інші конвенції в сфері міжнародних перевезень нічого не зауважують про повернення фрахту за втрачений вантаж або його частину, відсилаючи до норм застосовного національного права, то в Будапештській конвенції закладений принципово інший підхід (пункт 5 статті 19). Відшкодування за втрачений чи пошкоджений вантаж не позбавляє перевізника права на отримання фрахту, визначеного договором перевезення або, за відсутності такої угоди, національними правилами чи практикою. Перевізник несе матеріальну відповідальність за перевезений ним вантаж, але не позбавляється винагороди за перевезення незалежно від збереження вантажу.

Конвенція встановила максимальні межі відповідальності перевізника

(стаття 20). За ідеологією вони дещо схожі на межі, визначені у Гаазько-Вісбійських правилах.

Перевізник внутрішнього водного транспорту не відшкодовує збитки в розмірі, більшому за встановлений Конвенцією: дві одиниці спеціальних прав запозичення (SDR--СПЗ) за кожен кілограм пошкодженого чи втраченого вантажу або 666,67 **SDR** за кожне назване в транспортному документі місце й іншу одиницю відвантаження, залежно від того, яка сума більша. Це відповідає правилу, встановленому в підпункті *a* пункту 5 статті 4 Гаазько-Вісбійських правил.

Однак у підпункті *b* пункту 1 статті 20 Конвенції вперше визначено межю відповідальності перевізника у випадку спричинення збитку контейнерові (ДФЕ) та всьому вантажу в ньому, - 20 000 SDR.

Термін "контейнер" у контексті статті 20 Конвенції має подвійне смислове навантаження. У пункті 2 згаданих статей міститься роз'яснення, що розуміється під "місцем або одиницею відвантаження" для цілей застосування обмеження відповідальності перевізника в розмірі 666,67 SDR38. кожне. Контейнер, разом з піддоном або іншим пристосуванням для об'єднання вантажів, разом з вантажами у них (на них), розглядають місцем чи одиницею відвантаження, якщо це впливає з транспортного документа; за винятком випадків, коли пристосування для перевезення надається перевізником або є його власністю, втрата або пошкодження такого пристосування з вантажем вважається втратою чи пошкодженням всієї одиниці відвантаження. Аналогічні формулювання містяться в Гаазько-Вісбійських і Гамбурзьких правилах.

Проте межа відповідальності за контейнер і вантаж у ньому в розмірі 20 000 SDR за контейнер стосується тільки великотоннажних контейнерів - 20-, 40-, 45-футових та інших контейнерів міжнародного стандарту, які характеризуються за допомогою 20-футового еквівалента. Для інших вантажів, розміщених у пристосуваннях, котрі в накладних або коносаментах також можуть називатися контейнерами, варто застосовувати межю відповідальності 666,67 SDR.

З тексту статті не можна, однак, дійти однозначного висновку, чи стосується згадана межа відповідальності (20 000 **SDR**) лише 20-футових контейнерів з вантажами у них або будь-яких контейнерів міжнародного стандарту, наприклад, 40-футових.

Обов'язок перевізника доставити вантаж у термін, встановлений у договорі перевезення, а якщо він не був обумовлений, - у розумний термін (правило статті 5 Конвенції). Пункт 3 статті 20 визначає: збитки, спричинені затриманням у доставці вантажу, повинен відшкодувати перевізник. Але

розмір відшкодування обмежений величиною фрахту, тобто розміром винагороди перевізникові за договором перевезення. Отже, йдеться тільки про неустойку, а не виплату всіх збитків, пов'язаних з порушенням терміну доставки вантажу.

Однак загальна сума відшкодування і внаслідок пошкоджень та втрат вантажу, і внаслідок затримання в доставці не може перевищувати згаданих меж відповідальності перевізника, котрі є консолідованими й вичерпними. Це правило стосується також консолідовано перевізника, фактичного перевізника, їхніх агентів і службовців. Сукупні виплати зазначених осіб щодо вимог вантажовідправника або вантажоодержувача не можуть перевищувати встановлених меж відповідальності (пункт 5 статті 20).

Конвенція визначила обставини, коли перевізник не має права на обмеження відповідальності (пункт 4 статті 20) і коли він втрачає право на обмеження відповідальності (стаття 21). Так, перевізник не має права на обмеження відповідальності у двох випадках. У першому - вантажовідправник зазначає характер вантажу і його об'єктивно вищу вартість. Якщо ці характеристики вантажу були внесені до транспортного документа і не оспорені перевізником, він не має права на обмеження відповідальності. У другому - сторони можуть окремо домовитися про застосування вищих меж відповідальності перевізника стосовно вантажу.

Втрата прав на обмеження відповідальності, встановлена Конвенцією, пов'язана з нанесенням перевізником збитків унаслідок його дій (бездіяльності).

За загальним правилом (стаття 22) звільнення перевізника від відповідальності, згідно з положеннями Конвенції, можна застосовувати після позову з приводу втрати, пошкодження вантажу або затриманні в доставці, незалежно від того, заснований позов на договорі, делікті або іншій правовій основі.

Претензії і позови розглянуті в Конвенції у розділі VI "Претензійний термін", що складається з двох статей (статті 23 і 24). Претензії в загальноприйнятому розумінні цього слова названі в Конвенції вимогами.

Конвенція встановила презумовану доказову силу чистого транспортного документа. Прийняття вантажоодержувачем вантажу без застережень у документі до доказу зворотного засвідчує, що вантаж йому доставлений у тій кількості й стані, в якому він був переданий перевізникові для перевезення вантажовідправником (пункт 1 статті 23). Конвенцією визначено різні терміни подання претензій (вимог, застережень) до перевізника за трьома стандартними для транспортного права підставами.

- 1. У випадку очевидних втрат або пошкоджень вантажу право подання

претензій має вантажоодержувач. Претензії повинні бути зроблені у письмовій формі не пізніше здавання вантажу перевізником (пункт 3 статті 23). Конвенція передбачає можливість сумісної здачі - приймання вантажу перевізником і вантажоодержувачем (пункт 2 статті 23), тоді претензія може бути заявлена письмово під час сумісного огляду вантажу.

- 2. За неявних (неочевидних) втрат і пошкоджень претензію заявляє вантажоодержувач: у письмовій формі не пізніше, ніж через сім послідовних днів з моменту здавання (пункт 4 статті 23). У претензії обов'язково зазначається загальний характер втрат або пошкоджень і має бути доведено, що втрати або пошкодження нанесені під час перебування вантажу в розпорядженні перевізника.
- 3. У випадку нанесення вантажоодержувачеві збитків, спричинених затриманням у доставці вантажу, він заявляє претензію перевізникові впродовж 21 послідовного дня з моменту здавання вантажу. Перевізник не зобов'язаний відшкодувати збитки, пов'язані зі затриманням у доставці вантажу, якщо в зазначений термін претензію йому не подано. На вантажоодержувача покладено *тягар* доведення пред'явлення у термін названої претензії (пункт 5 статті 23).

Конвенція не містить жодних положень про позбавлення правомочної за договором особи права на позов за неподання претензій. Пред'явлення або непред'явлення претензій не змінює прав і обов'язків сторін, а також презумпцію вини перевізника. Отже, подання претензій слугує лише цілями досудового вирішення спорів. Виняток становить пред'явлення претензій унаслідок порушення термінів доставки вантажу: неподання претензії впродовж 21 дня звільняє перевізника від відшкодування збитків за цією підставою.

Термін позовної давності - протягом року (пункт 1 статті 24). Він починає спливати з того дня, коли вантаж зданий або повинен бути зданий вантажоодержувачеві. День, з якого починає нараховуватися строк позовної давності, в цей термін не вводять. Термін позовної давності може бути продовжений особою, котрій подано позовну вимогу (пункт 2 статті 24). Припинення або переривання терміну позовної давності регулює законодавство держави, що застосовується до договору перевезення (пункт 3 статті 24).

Додаткові положення Конвенції викладені в розділі VIII (статті 26-29). Тут містяться правила стосовно загальної аварії (стаття 26), відповідальності за збитки, заподіяні ядерним вибухом (стаття 27), визначені поняття і зміст розрахункової одиниці - одиниці спеціальних прав запозичення (стаття 28).

Основною в цьому розділі потрібно вважати статтю 29, де зазначені положення про застосовне національне право до договору міжнародного перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами. У пункті 1 згаданої

статті наголошено, що за відсутності в Конвенції належних положень договір перевезення в цій його частині (частинах) регулюють норми застосовного національного права, причому застосовне право може бути вибране сторонами договору. В пункті 2 наведено основне правило визначення застосовного національного права. У випадку, коли сторони не дійшли згоди з цього питання, застосовуватимуть законодавство держави, де розташоване основне комерційне підприємство перевізника в момент укладання договору, за умови, що в цій державі:

- - є також порт завантаження; або
- - місце прийому вантажу до перевезення; або
- - порт розвантаження; або
- - місце доставки вантажу; або
- - основне підприємство вантажовідправника (пункт 2 статті 29). Якщо жодна з перелічених умов не виконується, питання про застосовне право розв'язують на основі колізійних норм закону держави суду, де розглядається справа за конкретним договором перевезення.

Конвенція намагається врегулювати питання про застосовне право для випадків, коли у перевізника немає підприємства на суші й договори перевезення він укладає на борту судна (пункт 3 статті 29), за умови, безперечно, досягнення сторонами угоди з цього питання.

Окремі аспекти про застосовне право були визначені статтею 10. Вони торкалися моменту, місця, умов і тривалості операцій про вивантаження та здавання вантажів у порту призначення, а також можливості здійснення перевізником заставного права й утримання вантажу стосовно сум, належних перевізникові. Визначення застосовного права за державою порту розвантаження щодо названих операцій означає відсилання до звичаїв порту розвантаження, а не закріплення застосовного права порту розвантаження до всього договору перевезення. Відсилання до застосовного національного права з цих питань, тобто до звичаїв портів, характерне і для морських перевезень.

Сфера застосування. Розділ IX Конвенції - "Сфера застосування". Він складається зі статей 30-32. На початку тексту Конвенції вміщена стаття 2 з подібною назвою "Сфера застосування", де зазначено, які договори перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами підпадають під юрисдикцію Конвенції.

Розділ IX, однак, зауважує можливість кожної країни -учасниці розширювати або звужувати географічні та басейнові межі використання Конвенції, а також застосовування її положення до договорів перевезення з іншими істотними умовами, аніж визначених спочатку в документі.

Наприклад, стаття 30 (вона також називається "Сфера застосування") дозволяє державі-учасниці не застосовувати Конвенцію до певних її водних шляхів, на котрих не поширюється режим міжнародного судноплавства і котрі не зв'язують між собою інші міжнародні водні шляхи. Кожна договірна держава може заявити у момент підписання або ратифікації про розширення сфери застосування Конвенції на національні перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, а також перевезення вантажів на безвідплатній основі (стаття 31). Стаття 32 передбачає можливість державам-учасницям робити взаємні регіональні застереження про обмеження відповідальності перевізників.

Завершальні положення (статті 33-39) містить розділ X Конвенції. Варто звернути увагу на те, що учасниками конференції можуть бути лише європейські держави, котрі мають внутрішні водні шляхи (пункт 1 статті 34). Окрім того, міститься відсилання на додаткові протоколи до Конвенції - № 1 і № 2 (стаття 33). Кожна держава-учасниця може також заявити у момент приєднання до Конвенції про приєднання до одного чи обох протоколів.

Протокол Л/р 1 до Конвенції стосується термінів завантаження та розвантаження і демереджа під час перевезень внутрішніми водними шляхами. Він складається з восьми статей. Головна мета положень і правил - визначення термінів, пунктів і нормативів завантаження та вивантаження.

У випадку, коли в договорі не зазначено інше, обов'язок завантаження покладають на вантажовідправника, а розвантаження - на вантажоодержувача, причому - в узгоджені в договорі терміни. Якщо в договорі не встановлено інше або за відсутності договірних положень нормативний термін для завантаження чи вивантаження визначено для навалювальних вантажів - не менше 250 т упродовж робочого дня, а для генеральних вантажів - не менше 125 т (стаття 1 Протоколу № 1).

У статті 2 названо пункти завантаження та вивантаження. Так, наголошено на обов'язку перевізника подати судно в пункт завантаження, встановленого вантажовідправником, і пункт розвантаження, зазначеного вантажоодержувачем, за умови, що ці пункти відповідають правилам безпеки. Інакше у перевізника є право зупинитися на будь-якому причалі, враховуючи інтереси вантажовідправника та вантажоодержувача.

Стаття 3 присвячена врегулюванню питань, пов'язаних із визначенням термінів початку і закінчення вантажних робіт у пунктах завантаження та розвантаження. Термін завантаження або вивантаження починається, якщо в договорі не зазначено інше, не раніше ніж через 24 год після подання перевізником повідомлення про готовність вантажовідправникові або, відповідно, вантажоодержувачеві.

Про готовність судна до вантажних операцій обов'язково повідомляють у будні за правилами країни перебування. Повідомлення, зроблене в неділю чи інший святковий день, вважається дійсним наступного робочого дня. Воно може бути зроблене до прибуття судна в пункт завантаження або розвантаження. У випадку, коли судно не готове до терміну, зазначеного в повідомленні, вважається, що повідомлення не подане і його треба подавати заново. За завдання вантажовідправникові або вантажоодержувачеві додаткових витрат перевізник повинен їх відшкодувати.

Повідомлення про готовність роблять у довільній формі, в тому числі й усно. Воно набуває чинності з моменту його отримання вантажовідправником або вантажоодержувачем чи отримання за названими адресами.

У статті 5 розглянуто правила нарахування демереджа. Сплата демереджа обов'язкова, якщо вантажовідправник або вантажоодержувач зобов'язані здійснити завантаження або розвантаження і вони не вклалися в терміни, визначені правилами статті 1 Протоколу № 1, тобто, або на підставі договору, або відповідно до національних правил чи звичаїв. Демередж має бути сплачений за перевищення термінів завантаження або розвантаження залежно від категорії та розмірів судна. Розмір демереджа нараховують або на добовій, або на погодинній основі - постійно і безперервно, в тому числі й у недільні та святкові дні чи години, а також дні або години, коли завантаження або вивантаження неможливе (непогожі дні чи години).

Стаття 6 наголошує: у договорі перевезення може бути встановлений контрсталійний час у пункті завантаження, названий у Протоколі № 1 терміном очікування* Після його завершення перевізник не зобов'язаний чекати закінчення вантаження. Якщо вантажовідправник до закінчення терміну очікування не долучив до вантаження грузу, перевізник звільняється від зобов'язань за договором, але має право зажадати сплати половини обумовленого фрахту та демереджу.

Коли до закінчення терміну очікування вантажовідправник не завершив вантаження, перевізник у випадку нерозірвання вантажовідправником договору має право приступити до перевезення неповного вантажу, але зажадати виплатити фрахт за весь обумовлений вантаж.

Стаття 7 зазначає дії перевізника в пункті призначення після закінчення терміну розвантаження чи після закінчення терміну очікування. Йдеться про випадки, коли вантажоодержувач або відсутній, або він відмовляється прийняти вантаж. Тоді перевізник має право, відповідно до місцевих розпоряджень, вивантажити вантаж за рахунок вантажоодержувача на склад чи в інше надійне місце. Усі пов'язані з цим витрати і ризики надходять на

рахунок вантажоодержувача. Якщо він їх не оплачує, всі витрати повинен сплатити вантажовідправник. До цього перевізник має повідомляти вантажовідправника про всі обставини, котрі перешкоджають здаванню вантажу в пункті призначення.

Правила, встановлені статтями Протоколу № 1, характерні для договорів чартеру (рейсового чартеру). Регламентація, порядок і терміни подання повідомлень про готовність судна, встановлення термінів завантаження та вивантаження, встановлення термінів очікування судна (контрсталійний час), необхідність сплати штрафу за виконання завантажувально-розвантажувальних робіт (демередж) на часі очікування - всі ці умови інкорпоровані в основні проформи рейсових чартерів і регламентуються спеціальними нормами застосовного національного права. Навіть якщо держава - учасниця Конвенції не приєдналося до цього Протоколу, сторони договору перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами мають право факультативно посилатися на зміст статті Протоколу і в такий спосіб ввести правила й умови, вміщені в них, у договір.

Протокол № 2 до Конвенції стосується розрахунку фрахту та розподілу навігаційних витрат у внутрішньому судноплаванні й складається з п'яти статей. Основна мета положень і правил Протоколу - зміст, розрахунок і коригування фрахту для різних умов перевезення, а також у випадках розірвання договорів перевезення вантажу.

Стаття 1 Протоколу № 2 встановлює, що вартість *послуг* з договору перевезення (фрахт) стягується перевізником за фактичне перевезення, тобто лише за переміщення вантажів. Коли ж у договорі не вказано інше, витрати зі завантаження й укладання несе вантажовідправник, а витрати з розвантаження - вантажоодержувач. До доказу зворотного декларується розрахунок вартості ставки фрахту на підставі даних, уміщених у транспортному документі. Якщо фрахт обумовлений на підставі розмірів, ваги або кількості вантажу, то він розраховується на їхній основі. Цей факт, однак, не обмежує свободу договору стосовно порядку розрахунку фрахту.

У випадку, коли в договорі не зазначено інше, перевізник несе навігаційні витрати, зокрема портові, шлюзові, канальні, лоцманські й інші збори, витрати, пов'язані з буксируванням та штовханням (стаття 2). Перевізник має право вимагати відшкодування витрат, таких як:

- - причальні, крани і вагові збори;
- - портові збори й мита, залежні від кількості вантажів;
- - митні збори та витрати, пов'язані з виконанням митних операцій;
- - витрати, пов'язані зі застосуванням спеціальних заходів на прохання вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад, прийомом

вантажів під час льодоставу, роботою в нічний час або в недільні й святкові дні;

- - витрати з очищення трюмів після перевезення небезпечних або таких вантажів, котрі забруднюють навколишнє середовище.

Перевізник має право вимагати збільшення ставки фрахту в процесі фактичних перевезень на низькому рівні води, якщо це не було враховано під час встановлення базової ставки фрахту (стаття 3). Величину доплати встановлюють сторони, а за відсутності домовленості - відповідно до сталої комерційної практики.

Основна нормативна теза, визначена правилами статті 4, - угода про суму фрахту, припускає вільне та безперешкодне судноплавство. Перешкодами до судноплавства є такі обставини і ситуації:

- - форс-мажор (вибух, пожежа, війна, мобілізація, військові дії, заколоти, терористичні акти, страйк, локаут, блокада, адміністративні заходи і под.), тобто обставини, які перевізник не міг передбачати та подолати;
- - перегородження шляху й навігаційні аварії, припинення обслуговування в шлюзах, каналах, портах;
- - припинення судноплавства;
- - явища природи, котрі перешкоджають продовженню плавання (повінь, льодостав, високий або низький рівень води).

Якщо перешкоди для судноплавства виникають перед завантаженням на борт судна, перевізник і вантажовідправник мають право розірвати договір без виплат сум відшкодування збитків. Коли ж вантаж уже загрузений на борт, у сторін договору залишається таке саме право, але вантажовідправник зобов'язаний сплатити витрати, пов'язані зі завантаженням або розвантаженням, а також демередж, якщо завантажувально-розвантажувальні роботи виконувалися під час очікування.

У випадку, коли перешкоди виникли після початку рейсу, вантажовідправник або вантажоодержувач мають право розірвати договір, але сплатити витрати, пов'язані з підготовкою рейсу, розвантаженням, а також сплатити фрахт, пропорційно до пройденої відстані. Якщо вантажовідправник або вантажоодержувач у цій ситуації вирішили не розривати договір, а дочекатися зникнення перешкод, він повинен сплатити перевізникові такий самий демередж, як за час очікування, а також витрати з охорони вантажу.

Якщо вантажовідправник або вантажоодержувач наполягає на продовженні й завершенні рейсу, то, за можливості реалізації цього без ризиків для судна і вантажу, він зобов'язаний сплатити перевзникові фрахт із урахуванням перешкод для судноплавства, а також усі витрати і витрати на додаток до тих, котрі належать у випадку безперешкодного

судноплавства. Перевізник має право виконувати вказівки вантажовідправника або вантажоодержувача, вимагаючи від них гарантій сплати відповідних сум.

За винятком перелічених випадків, вантажовідправник не може розірвати договір перевезення без сплати половини суми обумовленого фрахту і, якщо вантаж уже був завантажений на судно, без виплати витрат, пов'язаних із завантаженням, вивантаженням і демереджем (стаття 5).