

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Рудавський П. А.,
студент 3 курсу юридичного факультету
Академії муніципального управління*

Актуальність теми: проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, полягає в необхідності вдосконалення нормативно-правового врегулювання питань щодо єдності та відмінності різних Кодексів України. Освоєння Кодексів з точки зору їх досконалості – справа певної перспективи. Однак на даний час у аспекті доктринальної оцінки є проблема єдності та відмінностей Цивільного Кодексу (далі – ЦК України) та Кодексу торговельного мореплавства (далі - КТМ України). Дослідження цієї проблеми є перспективним і дозволить оцінити наявні ресурси та ефективність чинного законодавства. Проблема єдності та відмінностей ЦК України та КТМ України, перш за все, має розглядатися в аспекті основних концептуальних положень цивільного законодавства та КТМ України.

Останні дослідження і публікації. Д.В. Боброва, Е.В. Вакулович, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.В. Мусієнко, Є.Д. Стрельцова, О.Н. Шемякіна.

Виклад основного матеріалу. Розглядаючи проблеми регулювання правовідносин у сфері морського перевезення, маємо за мету дослідити співвідношення цивільного таморського права при їх застосуванні і провести аналіз неузгодженості в чинному-

законодавстві. Отже, можемо дослідити певні відмінності цих Кодексів, зосередивши увагу саме на сфері судових перевезень.

Статтею 203 КТМ України від 23.05.95 р. визначено, що за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер). При цьому договір передачі фрахтувальнику судна, не укомплектованого екіпажем, статтею 215 КТМ України кваліфікується як договір лізингу судна [1].

Відповідно до ст. 912 ЦК України за чартером (фрахтуванням) (його в літературі називають також рейсовий чартер) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам. Порядок укладення договору чартеру (фрахтування), а також форма цього договору встановлюються транспортними кодексами (статутами) [2].

Відповідно до КТМ України від 23 травня 1995 р. морським (а слідом за ним — і річковим) судном визнається самохідна або несамохідна плавуча споруда, яка використовується в цілях, передбачених ст. 15 КТМ України [1].

Відповідно до змісту ст. 181 ЦК України на морські (річкові) судна, судна внутрішнього плавання законом може бути поширений режим нерухомої речі. Разом із тим без спеціальної вказівки цього акта цивільного законодавства всі вказані об'єкти належать до рухомих речей (це стосується і випадку договору найму таких суден).

Новелою цивільного законодавства є передбачена ч. 2 ст. 805 ЦК України можливість передачі транспортного засобу у найм разом з екіпажем (так званий тайм-чартер) [2]. Новизна такої норми полягає в тому, що поряд із традиційною орендою морських, повітряних та річкових суден з екіпажем, можливою стала

така зручна кваліфікована оренда стосовно інших транспортних засобів. За загальним правилом найм транспортного засобу здійснюється без екіпажу (бербоут-чартер). Цей вид договору прямо передбачений гл. 1 розд. VI КТМ України.

Суттєвими умовами договору бербоут-чартеру морських (річкових) суден є: найменування сторін договору, найменування судна, його технічні та експлуатаційні дані, район плавання, ціль фрахтування, розмір фрахту, строк дії договору, місце прийому та задачі судна (ст. 205 КТМ України). Традиційними також є умови щодо класу судна, прапора, а також кількості палива, яке воно витрачає [1].

На практиці торгівельного мореплавства укладання договорів бербоут-чартерів здійснюється на підставі типових (стандартних) проформ існуючих договорів, в яких містяться всі умови, що передбачають усі основні права та обов'язки сторін за договором, і сторонам залишається лише погодити окремі умови договору. При бербоут-чартері транспортного засобу наймач стає його титульним володільцем на строк дії чартеру і несе відповідальність за експлуатацію та управління транспортного засобу (ст. 801, 803, 804 ЦК України) [2].

У КТМ України зазначено, що перевізник зобов'язаний забезпечити пасажирові безпечну посадку, висадження зі судна, а також безпечне перебування на ньому. Це досягається не лише справністю самого судна та його механізмів, а й дотриманням визначеного порядку, правил техніки безпеки. Перевізник зобов'язаний надати пасажирові назване в квитку судно, місце на ньому, а також усі зручності, передбачені договором, наприклад, додаткове обслуговування пасажирів у дорозі (організоване харчування, побутові послуги, екскурсії). Перевізник повинен відповідно до ст. 191 КТМ України застрахувати пасажирів від нещасного випадку. Страховий збір з пасажирів входить у вартість квитка [1].

У ч.1 ст.910 ЦК України зазначено, що за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а паса-

жир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення [2].

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті. Замість коносамента перевізник може видати інший документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Реквізити коносамента визначаються в ст. 138 КТМ України. Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Коносамент передається з дотриманням правил ст. 140 КТМ України [1].

Відповідно ст. 908 ЦК України перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Згідно ст. 910 ЦК України укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів). Відповідно ст. 909 ЦК України договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі [2].

У разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. У випадках, передбачених статтями 154, 157, 158, 159 КТМ України, фрахт сплачується пропорційно пройденої відстані.

Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок дії непереборної сили, виникнення небезпеки і випадковостей на морі, інших судноплавних водах та внаслідок інших підстав, визначених КТМ України [1].

Відповідно ст. 924 ЦКУ України перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата,

нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини [2].

Виходячи з викладеного можна зазначити, що однією з проблем цих Кодексів є дублювання однакових за змістом та правовою суттю правових норм. Це не сприяє якості правового регулювання суспільних відносин, об'єктом яких є суднові перевезення. Такий висновок зроблено на основі статей 154, 157, 158, 159 КТМ України і ст. 924 ЦК України, оскільки, на нашу думку, регулювання майнових відносин повинно здійснюватись нормами саме ЦК України, які мають бути більш чіткими і лаконічними, що жодним чином не зменшуватиме роль та значення КТМ України, норми якого повинні встановлювати саме особливості правового регулювання, що повинні носити більш поглиблювальний та всебічний характер. Тому у КТМ України необхідно внести уточнення, щодо точного розміру відшкодувань перевізником за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, розмір моральної шкоди, зазначені певні міри пошкодження вантажу та відповідальність при настанні випадку та непереборної сили. Таким чином, вважаємо, що морські відносини, мають базуватись на принципах законності, рівності та гуманності учасників цих відносин, які регулюються Конституцією України, ЦК України та КТМ, а також прийнятими відповідно до них нормативно-правовими актами.

Науковий керівник: кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільних та адміністративно-правових дисциплін Академії муніципального управління Д.О. Маріц

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Кодекс торговельного мореплавства України. - ВВР. - 1995. - № 47-52. - Ст.349.
2. Цивільний кодекс України. - ВВР. - 2003. - № 40-44. - Ст. 356.