

УДК 341.96

ОСНОВНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРІВ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

MAJOR ASPECTS OF THE INTERNATIONAL CARGO MARITIME TRANSPORTATION AGREEMENTS

Рябікін Д.А.,

аспірант кафедри міжнародного приватного права

Інституту міжнародних відносин

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

У статті проводиться аналіз договору міжнародного морського перевезення вантажів як одного з основних інститутів сучасного міжнародного морського приватного права. Саме ці договори становлять основу для відносин із перевезень у торговельному мореплаванні. Договори міжнародного морського перевезення вантажів встановлюють основні зобов'язання сторін, межі відповідальності перевізника та порядок розгляду спорів.

Ключові слова: міжнародне морське приватне право, договір перевезення, фрахтувальник, коносамент, тайм-чартер, дімайз-чартер, судовласник.

В статье анализируется договор международной морской перевозки грузов в качестве одного из основных институтов современного международного частного морского права. Именно эти договоры представляют собой основу для отношений, вытекающих из перевозок в торговом мореплаваннии. Договоры международной морской перевозки грузов устанавливают основные обязательства сторон, пределы ответственности перевозчика и порядок рассмотрения споров.

Ключевые слова: международное морское частное право, договор перевозки, фрахтовщик, коносамент, тайм-чартер, димайз-чартер, судовладелец.

This article explains the nature of the international cargo maritime transportation agreements as one of the major concepts of private maritime international law. These agreements set forth the legal basis for the relations on transportation in merchant shipping. The international cargo maritime transportation agreements provide for principal obligations of the parties, limitations of carrier's liability and dispute resolution procedure.

Key words: private maritime international law, cargo transportation agreement, consignor, bill of lading, time charter, demise charter, ship owner.

Постановка проблеми. Міжнародні морські перевезення завжди посідали особливе місце у галузі міжнародної торгівлі а їхнє регулювання з давніх часів було предметом правового регулювання міжнародного та національного права. У ХХІ ст. питання уніфікації сфери торговельного мореплавання, центральної інститутом якої є договір міжнародного морського перевезення вантажів, постає по новому. Значення договору міжнародного морського перевезення вантажів полягає у тому, що він являє собою правову базу взаємодії відправника, перевізника та отримувача – основних суб'єктів відносин із перевезення вантажів. Історія міжнародно-договірної уніфікації правового регулювання договорів морського перевезення вантажів нараховує вже майже 90 років.

Наявність фактологічного матеріалу дає змогу ефективно дослідити питання уніфікації та взаємодії міжнародного та національного правового регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів. Інтенсифікація сучасної світової торгівлі та роль, яку морські перевезення посідають у сучасній світовій торгівлі (у вантажообігу морські перевезення займають близько 60%), а також недостатня розробленість правового регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів в Україні зумовлюють актуальність теми статті.

Стан дослідження. Значний внесок у дослідження міжнародно-правового та національного регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів, вивчення основних їхніх особливостей

в умовах становлення уніфікованої системи міжнародно-правового регулювання зробили С. Грудницька, В. Грязнов, В. Гуцуляк, Р. Джабраїлов, Ю. Драгунова, К. Єгорова, В. Звєков, Г. Іванова, А. Кейлін, О. Клещенко, А. Кокін, А. Комаров, С. Кузнєцов, С. Лебедєв, А. Маковський, Л. Пашковська, Р. Стоянова, У. Тетлі, Д. Хілл, К. Хохлов, Ю. Юшкевич, А. Яннополус та ін.

Одними із перших у вітчизняній науці дослідження окремих аспектів договорів міжнародного морського перевезення вантажів, що носять галузевий характер, зокрема договорів чартеру та договорів, засвідчених коносаментом, провели вчені С. Гурєєв, А. Калпін, М. Копилов, О. Садіков та ін.

Мета статті – з'ясувати основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів, визначити їхні характерні риси. **Завдання статті**: систематизувати національне та міжнародно-правове регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів, виділити та проаналізувати їхні основні положення, з'ясувати прогалини національного законодавства у питанні регулювання договорів міжнародного морського перевезення вантажів.

Викладення основного матеріалу. Суть договору міжнародного морського перевезення вантажів полягає у тому, що на основі згоди сторін перевізник, яким у договорах міжнародного морського перевезення вантажів здебільшого виступає морська транспортна організація, бере на себе зобов'язання доставити вантаж у пункт призначення, за що власник вантажу зобов'язується сплатити перевізникові винагороду.

Значення договору морського перевезення полягає у наступному:

1. Договір встановлює правові підстави для виникнення зобов'язань із перевезення, що виникають між власниками вантажів та перевізниками.

2. Для забезпечення виконання перевезення необхідно конкретизувати умови морського перевезення, які встановлені у міжнародних договорах та положення національного законодавства, з урахуванням потреб та можливостей власників вантажів та перевізників, що вимагає договірної закріплення їхніх правовідносин на диспозитивній основі.

3. Договір міжнародного морського перевезення вантажів є підставою для майнової відповідальності сторін у випадку невиконання ними зобов'язань, передбачених таким договором. Це обмежує можливість застосування деліктної (позадоговірної) відповідальності та вносить визначеність у відносини між перевізником та власником вантажу.

Відповідно до п. 6 ст. 1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. (т. зв. Гамбурзькі правила) «договір морського перевезення» являє собою будь-який договір відповідно до якого, перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший.

Втім, це визначення не містить положення про письмову форму договору морського перевезення, незважаючи на те, що у більшості випадків дого-

вір морського перевезення укладається саме в такій формі. Так, відповідно до ч. 1 ст. 134 Кодексу торговельного мореплавства України (КТМ) [1] договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Наявність та зміст договору морського перевезення вантажу можуть бути виражені у формі рейсового чартеру, коносаменту або іншого письмового документу.

Основними джерелами правового регулювання договорів морського перевезення вантажів виступають міжнародні договори та норми внутрішнього права. Особливість морського транспорту полягає в тому, що по-перше, основна роль у питанні регламентації умов перевезень належить національному праву, та по-друге в тому, що у цій галузі величезну роль відіграють морські звичаї, які визначають відносно вузьку але практично важливу сферу відносин в галузі морських перевезень.

Морські перевезення загалом регулюються диспозитивними нормами, тому в регулюванні питань морських перевезень договір набуває першочергового значення [2, с. 388].

Щодо визначення суб'єктів перевезення за договором, то законодавство України не містить визначення перевізника та не висуває особливих вимог до суб'єктів, які можуть виступати в якості перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажів. В той саме час Кодекс торговельного мореплавства Російської Федерації від 30 квітня 1999 року [3] у п. 3 ст. 115 визначає перевізника як особу, що уклала договір перевезення вантажу із відправником або фрахтувальником або від імені якої укладено такий договір. Закон Сполучених Штатів Америки «Про морське перевезення вантажів» (Carriage of Goods by Sea Act Title 46 United States Code §§1300-1315) у §1301 визначає перевізника в якості власника судна або фрахтувальника, що уклав договір перевезення із судновласником. Таким чином у національному законодавстві України існує прогалина щодо визначення такого суб'єкта договору морського перевезення вантажів як перевізник.

Відповідно до ст. 1 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року (т. зв. Гаазькі правила) «перевізником» є власник судна або фрахтувальник, що є стороною в договорі перевезення із відправником.

Особливість правового статусу морського перевізника за Гаазькими правилами полягає в тому, що ним може виступати лише судновласник або фрахтувальник, який уклав із відправником договір перевезення, засвідчений коносаментом або іншим документом, що є підставою для морського перевезення вантажів.

Велике значення у регулюванні морських перевезень вантажів засвідчених коносаментом має питання з'ясування меж відповідальності перевізника, яке складає вагомий частину договору морського перевезення вантажів. До початку ХХ ст. національні законодавства країн як континентальної, так і англосаксонської системи права передбачали абсолютну

відповідальність перевізника за втрату вантажу або пошкодження вантажу незалежно від причин, що викликали таке пошкодження або втрату [4, с. 54].

Звільнення перевізника від відповідальності було можливим лише у випадку втрати або пошкодження вантажу внаслідок стихійного лиха, дій ворожої держави, помилки відправника, дефекту, властивого конкретному вантажу або якщо вантаж було втрачено внаслідок аварії [5].

Коносамент, прийнятий 1882 року на конференції Асоціації міжнародного права у Ліверпулі, відомий під назвою «Ліверпульський коносамент 1882 року» вважається першим коносаментом, що встановив вимогу для перевізника «виявляти належну турботливість» та визначив межі його відповідальності. Коносамент 1882 року встановив межі відповідальності перевізника в сумі 100 фунтів стерлінгів за одне вантажне місце будь-якого характеру, якщо вартість не було конкретно вказано у документах та погоджено у спеціальній угоді. У 1893 році у США було прийнято закон Хартера (the Harter Act), який одним з перших регулював правила морських перевезень, посвідчених коносаментом, та різницю між помилками у мореплаванні та керуванні судном та недбалістю, припущеною під час зберігання та транспортування вантажу. Таким чином, вперше було закріплено важливий принцип з'ясування обсягу та меж відповідальності морського перевізника, які в наступному встановили основу усього нормотворчого процесу в галузі міжнародних морських перевезень на міжнародному рівні.

Цілому комплексу питань, пов'язаних із відповідальністю морського перевізника, присвячена Частина II Гамбурзьких правил, що вносить низку важливих змін до міжнародно-правового регулювання морських перевезень, посвідчених коносаментом.

Гамбурзькі правила в якості «перевізника» розглядають будь-яку особу, яка або від імені якої із відправником вантажу укладено договір морського перевезення вантажу (ст. 1).

Однією із форм договору міжнародного морського перевезення вантажів є чартер. Чартер можна визначити як договірну форму морських перевезень вантажів у нерегулярному (трамповому) судноплаванні. У законодавстві та літературі чартер часто називають договором фрахтування [6, с. 205].

Така форма договору морського перевезення вантажів, як чартер застосовується для перевезень великих партій вантажів, насамперед, масових. Тому договір морського перевезення по формі чартеру може бути укладений з умовою надання для перевезення усього судна, частини судна або окремих судових приміщень. Аналогічне визначення договору рейсового чартеру міститься й у ч. 1 ст. 134 КТМ. При цьому ст. 136 КТМ визначає обов'язкові реквізити рейсового чартеру, а саме: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна) і цей перелік не є вичерпним, адже КТМ дозволяє сторонам на власний розсуд включати до рейсового чартеру й інші умови та застереження.

Особливість чартеру, що полягає у наданні для перевезення усього судна або його певної частини, по-перше, вимагає погодження великої кількості умов, що стосуються не лише самого перевезення, але й характеристики вантажу, що перевозиться, та, по друге, ускладнює визначення правової природи чартеру, оскільки у відносинах між сторонами виникають елементи оренди [7, с. 7].

Перевезення за чартером незважаючи на їхнє широке застосування, не є предметом міжнародних угод. Тому під час аналізу чартеру необхідно відштовхуватися від норм національного морського права, що мають в окремих країнах значні відмінності [8, с. 11-19]. Українське законодавство окрім визначення договору рейсового чартеру, який відноситься до договорів перевезення вантажів, в окремій главі (Глава 1, Розділу VI КТМ) розглядає договір чартеру (фрахтування) в якості договору оренди судна. Так, ст. 203 КТМ визначає, що за умовами договору чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за певну плату, яка в морському приватному праві називається фрахтом, надати судно фрахтувальнику (орендатору) для перевезення вантажів та для інших цілей торговельного мореплавання на певний час. При цьому законодавство розрізняє два види чартеру: тайм-чартер, що передбачає надання судна фрахтувальникові у користування, укомплектованого екіпажем, та бербоут-чартер (дімайз-чартер), який передбачає надання судна без екіпажу.

Відповідно до умов рейсового чартеру та тайм-чартеру судновласник наділений правом володіння судном. Дімайз-чартер є договором, відповідно до якого фрахтувальникові надається весь обсяг прав із керування судном та контроль над його екіпажем, члени якого на час дії дімайз-чартеру стають працівниками фрахтувальника. Фрахтувальник має право розпоряджатись судном впродовж строку дії чартеру на власний розсуд на правах власника. Він приймає на себе всю відповідальність та всі витрати пов'язані із управлінням, експлуатацією та забезпеченням морехідного стану судна впродовж дії чартеру [9, с. 387]. Таким чином дімайз-чартер можна розглядати в якості договору фрахтування в якому елементи оренди повністю витіснили елементи договору перевезення.

Норми національного законодавства щодо чартерів у більшості країн є диспозитивними, що дозволяє сторонам під час укладення чартеру визначати умови на основі принципу *lex voluntatis*, що дозволяє врахувати особливості кожного перевезення та певного судна.

Що стосується міжнародно-правового регулювання чартерів, то не коректно говорити, що чартер загалом залишається поза сферою міжнародно-правового впливу. Система стандартних форм чартерів, що склалася в сфері міжнародних морських перевезень, які розроблялися переважно в рамках міжнародних організацій, є своєрідною заміною відсутності міжнародних договорів про чартери.

Висновки. Інститут договору міжнародного морського перевезення вантажів є одним з основних інститутів приватного морського права. Деякі аспекти та умови укладення договорів перевезення містяться як в національних законодавствах більшості держав світу, так і у міжнародних конвенціях.

Договори міжнародного морського перевезення вантажів найчастіше укладаються між власниками вантажів та судовласниками або фрахтувальниками. Залежно від форми залучення судна під перевезення, договори морського перевезення поділяються на коносаменти та чартери. Коносамент є договором, що засвідчує звичайні перевезення вантажів, і здебільшого використовується у лінійному судноплавстві, в той час коли для перевезення

великих обсягів вантажів, або вантажів, які вимагають особливого поводження під час транспортування використовуються договори чартеру суден, які за своєю природою схожі на договори оренди.

Договори міжнародного морського перевезення вантажів передбачають обов'язки сторін, а саме обов'язок відправника поставити вантаж та забезпечити його завантаження, обов'язок перевізника здійснити перевезення вантажу у вказаний порт. Окрім обов'язків сторін договори містять положення щодо відповідальності перевізника та порядок розв'язання спорів.

Таким чином, договір міжнародного морського перевезення вантажів становить одну з найважливіших складових сучасного торговельного мореплавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України від 21.11.1995 р., № 47, ст. 349.
2. Гражданское право : учебник, под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. Ч. 2. Т. 1. – М. : Проспект, 2000. – 645 с.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
4. Гуреев С. А., Копылов М. Н. Международное транспортное право: Сборник международно-правовых актов. – М. : Изд-во Ун-та дружбы народов, 1987. – 78 с.
5. Гуцуляк В. Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок // Морское право. – 2003. – № 5. – С. 16.
6. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М. : Юридическая литература, 1981. – 288 с.
7. Калпин А. Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права : автореф. дис. докт. юрид. наук. – М., 1990. – 32 с.
8. Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). – М. : Транспорт, 1978. – 160 с.
9. Кокин А. С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд. – М. : Инфотроник Медиа, 2012. – 784 с.