

УДК 341.9

КОЛІЗІЙНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ COLLISION ISSUES OF INTERNATIONAL SEA TRANSPORTATION

Радчук О.П.,

*кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного права
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

Статтю присвячено аналізу правового регулювання міжнародного морського перевезення вантажів та пасажирів як на рівні національного законодавства, так і міжнародних конвенцій. Розглянуто особливості чартерних перевезень та перевезень за коносаментом.

Ключові слова: міжнародне морське перевезення вантажів та пасажирів, чартерний договір, коносамент, колізійні прив'язки, прапор судна, договір перевезення, міжнародні конвенції.

Статья посвящена анализу правового регулирования международных морских перевозок грузов и пассажиров как на уровне национального законодательства, так и международных конвенций. Рассмотрены особенности чартерных перевозок и перевозок по коносаменту.

Ключевые слова: международная морская перевозка грузов и пассажиров, чартерный договор, коносамент, коллизионные привязки, флаг судна, договор перевозки, международные конвенции.

The article deals with legal regulation of international freight and passenger sea transportation by national laws as well as by international conventions. Specific features of transportation under a charter and consignment transportation are considered.

Key words: international freight and passenger sea transportation, charter, consignment, collision issues, ship flag, contract of carriage, international conventions.

Актуальність теми. Морський транспорт займає особливе місце в загальносвітовій транспортній системі. Перевагами морських перевезень є відносна дешевизна та можливість перевезень різноманітних вантажів. Розглядати такі перевезення слід через призму аналізу транспортних послуг щодо реалізації зовнішньоекономічних контрактів.

Актуальність теми дослідження полягає в аналізі правового регулювання морських перевезень та встановленні їх особливостей. Міжнародні морські перевезення пов'язані із перевезенням вантажів, пасажирів та їх багажу

між двома різними країнами та перетинанням кордонів. Визначені питання неодноразово були предметом вивчення дослідників, але вони зберігають свою актуальність і в сучасних умовах.

Морський транспорт стає перспективним для економіки України як найбільший за обсягом перевезення вантажів та пасажирів. Досить довга берегова лінія, сучасні порти, практично не замерзаючі моря – це все сприятливі передумови для розвитку морського транспорту. У той же час економісти називають проблеми розвитку морського транспорту: значний моральний і фізичний знос суден і

портового устаткування, недостатню кількість суден великої тоннажності тощо [1].

Виклад основного матеріалу. Звичайно, проблеми правового регулювання морських перевезень настільки складні та багатогранні, а тому зупинимося тільки на деяких основних. Найбільш численні питання правового характеру виникають саме під час морських перевезень, що пояснюється значною кількістю видів відносин, що є в цій галузі, так і різним характером джерел правового регулювання (норми конвенцій, норми внутрішнього законодавства, положення морських звичаїв, як національних, так і міжнародних, тощо). Національне законодавство деяких держав не містить взагалі спеціальних колізійних норм для регулювання відносин перевезення, а ці питання вирішуються, як правило, судовою практикою.

На практиці застосовуються такі колізійні прив'язки, що суди враховують під час вирішення питання правозастосування норм окремої держави: закон прапора, закон місця призначення вантажу, особистий закон перевізника, а деколи цей закон можуть самостійно обирати сторони. У тих випадках, коли сторони не обрали належний закон, суди застосовують закон місця знаходження перевізника або закон суду.

Під національністю судна розуміється його належність до певної держави. Підтверджують право плавання під прапором саме цієї держави реєстрація судна в державному реєстрі та видача відповідних документів. Встановлюючи національність судна, ми визначаємо, законам якої держави підпорядковано судно. Зовнішнім проявом національності є прапор. За Конвенцією ООН про морське право 1982 р. встановлено, що судно має тільки одну національність держави, під прапором якої воно має право плавати. Не всі держави підписали Конвенцію 1982 р., а тому такі держави допускають реєстрацію суден в реєстрах двох та більше країн і, як наслідок, допускають зміну прапора в залежності від обставин. Правова позиція держав, що приймають участь у Конвенції 1982 р. така – такі судна не вправі вимагати визнання ні однієї із відповідних національностей іншими державами та можуть бути прирівняні до суден, що не мають національності.

В Україні Державний судновий реєстр ведеться спеціалізованими державними органами. Реєстрації підлягають такі плаваючі засоби: пасажирські, наливні судна, судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, а також буксири незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості; самохідні судна, у тому числі риболовні, не зазначені вище, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше; судна, не зазначені вище, але валовою місткістю 80 одиниць і більше. Для реєстрації подаються заява, встановлений перелік документів, а також документально підтверджена інформація про призначення судна, наявність у нього ідентифікаційних ознак та знімки судна. За результатами реєстрації судовласник отримує наступні документи: свідоцтво про право плавання під Державним прапором України; свідоцтво про право власності на судно.

Розглянемо детальніше різні умови, на яких здійснюються морські перевезення. Сучасні перевезення свідчать про наявність чартерних перевезень та перевезень на підставі коносаменту.

Договір на морське чартерне перевезення укладається фрахтувальником (вантажовідправником) та фрахтівником (перевізником) або їх законними представниками. Часто такі договори називають трамповими, тому що так називають судна (англ. *tramp* – бурлака), що здійснюють нерегулярні перевезення без раніше встановленого маршруту та розкладу, а перевезення визначається тільки ринковими потребами. На умовах трампових договорів до перевезення приймаються великі партії таких товарів, як руда, вугілля, ліс, зерно, нафта та нафтопродукти, металовироби, устаткування, мінеральні добрива тощо. Таким чином, для перевезення на умовах чартеру певних ванта-

жів надається все судно або його частина, певні вантажні приміщення.

Основними умовами такого договору є: час та місце укладення чартеру; назва сторін договору; назва та опис судна; рід вантажу та його кількісні показники; час, місце навантаження та розвантаження вантажу; вартість та умови оплати фрахту; інші умови. Зазвичай в договорі необхідно дати характеристику судна, вказати час та місце його подачі тощо. У світі практика трампових перевезень привела до створення типових договорів, які називаються проформами чартерів. На підставі таких проформ чартерів пізніше укладаються чартери на перевезення окремої продукції за визначеним маршрутом у встановлений термін.

На практиці можна зустріти різні види фрахтування в залежності від кількості рейсів, кількості вантажу, фрахт судна з екіпажем чи без нього. Фрахтувальник сплачує фрахтівнику за перевезення суму, що визначається розміром фрахтової ставки. Ці розміри публікуються у спеціалізованих виданнях, залежать від ринку таких послуг та обираються судовласником для надання послуг щодо морських перевезень на умовах фрахту.

З правової точки зору умови договору морського перевезення вантажу є обов'язковими для фрахтувальника (перевізника) та фрахтівника (вантажовідправника), але не є такими для отримувача вантажу. За умови якщо в виданому на перевезення коносаменту є посилання на відповідний чартер, то умови такого чартеру стають обов'язковими для отримувача вантажу. Якщо відсутня така вказівка, тоді відносини отримувача вантажу та перевізника регулюються лише коносаментом. Практика морських перевезень більшості країн допускає перевезення вантажу за умови видачі коносаменту без оформлення чартеру, але не передбачає перевезення вантажу тільки за чартером без видачі коносаменту.

Морські перевезення на умовах коносаменту характерні для лінійного судноплавства. Лінійне судноплавство характеризується наданням транспортних послуг на попередньо встановлених лініях перевезень, що підтримуються однією або кількома судноплавними компаніями. Судновласники можуть встановити такі лінії: односторонні, що обслуговує тільки один судовласник; спільні, які визначені на підставі угоди декількох судновласників або держав; конференційні, що визначають угодами конференцій судновласників для організації океанських перевезень.

Лінійні перевезення мають цілий ряд переваг, а саме: регулярність, періодичність руху суден, відносно стабільні ціни, велика кількість транспортних агентів, що надають такі послуги, інформованість споживачів таких послуг. До недоліків слід віднести те, що вартість таких перевезень є вищою. До лінійних перевезень приймаються, як правило, дрібні партії вантажів або окремі речі від великої кількості відправників. Щоб правильно організувати роботу із такою кількістю як вантажовідправників, так і вантажоодержувачів, перевізники і транспортні агенти організовують приймання вантажів задовго до відходу судна. Зберігання вантажу, його переміщення – все це веде до збільшення вартості перевезення.

Основним документом під час лінійних перевезень є коносамент (франц. *connaissance*), що видається судовласником вантажовідправнику в підтвердження прийняття вантажу до морського перевезення. Цей документ видається в трьох або чотирьох примірниках, всі вони є оригінали, а тому повинні бути підписані сторонами договору, повинні стояти відповідні печатки. Він свідчить доказом факту прийняття вантажу та посвідчує факт укладання договору.

Консоамент виконує такі функції: 1) засвідчує факт прийняття перевізником вантажу до перевезення; 2) є товарноотрядним документом; 3) виконує роль договору міжнародного морського перевезення.

Перша функція коносаменту свідчить про те, що перевізник, судновласник або транспортний агент прийняли під свою відповідальність вказані речі визначеної кількості для перевезення. На коносаменті у присутності вантажовідправника робиться відмітка про завантаження на борт або зберігання його до завантаження. Товаророзпорядча функція свідчить про те, що тільки власник коносаменту на пред'явника або особа, що вказана в коносаменті, можуть вимагати видати цей вантаж і розпорядитися ним. Остання функція коносаменту полягає у тому, що це є доказом укладеного договору міжнародного морського перевезення.

Дослідники цих питань вказують на те, що інші транспортні документи, що не є коносаменентами, виконують тільки перші дві зазначені функції, але не будуть контролювати доставку товару в місце призначення або давати можливість покупцю продати товар за допомогою передачі документів його покупцеві [10]. Як результат цього, умова про володіння коносаментом необхідна для одержання вантажу від перевізника у пункті призначення, значно ускладнює заміну коносаменту електронним документом.

Переваги електронних документів над паперовими є визнаними у світі. Традиції та звичаї морських перевезень сьогодні не дають можливості відмовитись від традиційного коносаменту на користь електронного документу. У той же час вирішення питань природи коносаменту зможе привести до виникнення електронного коносаменту. Аналогічні проблеми виникають під час використання електронних підписів. Первинні концепції використання електронного коносаменту встановлені Правилами електронних коносаментів (CMI 1990 Rules for Electronic Bills of Lading) [11], ст. ст. 16–17 UNCITRAL – Модельний закон щодо електронної торгівлі (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce) і Конвенції про використання електронних повідомлень в міжнародних договорах 2005 р. [12].

Докладніше про зміст коносаменту, що регулюється як Кодексом торговельного мореплавства України, так і міжнародними конвенціями. Суттєвими умовами є: назва судна, відомості про власника судна, найменування портів навантаження та розвантаження, сума фрахту та його оплати, кількість примірників коносаменту. Коносамент підписує капітан судна або транспортний агент. Коносаменти можуть бути: іменними, в яких вказується визначений отримувач; ордерні (видаються згідно «наказу» відправника або отримувача: на пред'явника (передається за допомогою фактичного вручення новому держателю).

Коносамент містить такі реквізити: найменування перевізника та місце його значення; найменування порту навантаження та дата приймання вантажів і дата приймання вантажу перевізником; найменування відправника та місце його знаходження; назва порту вивантаження згідно договору морського перевезення вантажу; найменування отримувача, якщо він вказаний відправником; найменування вантажу, необхідні для ідентифікації вантажу основні марки, вказівка на небезпечний характер або особливі властивості вантажу; зовнішній стан вантажу та його пакування; фрахт у розмірі, що підлягає сплаті; час та місце видачі коносаменту; число оригіналів коносаменту, якщо їх більше одного; підпис перевізника або особи, що діє від його імені.

Міжнародні перевезення вантажів за коносаменентами регулюються Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів 1921 р. (Гаазькі правила), Брюссельським протоколом 1968 р. з перегляду Гаазьких правил про коносаменти 1921 р. (Правила Гаага-Вісбі) та Конвенцією ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила).

Поважною організацією в галузі морських перевезень є Міжнародна морська організація (ІМО), що об'єднує близько 170 країн світу. Основні конвенції про морські пе-

ревозення вантажів, що розробила ІМО, дотримують 98% торговельного флоту (за водотоннажністю).

Розробка законодавства щодо морських перевезень є пріоритетною задачею ІМО поряд із створенням безпечних умов перевезень на морі, попередженням забруднення довкілля, питаннями морської безпеки. Нормативна база в основному зараз створена, а тому організація змінює акцент на дотримання існуючих правових актів та своєчасне внесення змін та доповнень.

Серед основних договорів ІМО про безпеку морських перевезень та недопущення забруднення морів можна назвати Міжнародні правила попередження зіткнення судів у морі 1972 р., Міжнародну конвенцію щодо безпечних контейнерів 1972 р. та ін.

Численні акти стосуються окремих питань, зокрема, про перевезення небезпечних вантажів або особливостей експлуатації високошвидкісних суден, безпеки життя на морі або відповідальності за збитки та їх компенсації. Особливе місце займає Афіньська конвенція про морське перевезення пасажирів та багажу 1974 р.

Програма технічної співпраці ІМО направлена на надання допомоги щодо впровадження міжнародних правил та стандартів, особливо в країнах, що розвиваються, та допомоги урядам в успішному управлінні морськими перевезеннями. ІМО для навчання має під своєю егідою Всесвітній морський університет у Мальме (Швеція), Міжнародний інститут морського права на Мальті та Міжнародну морську академію в Трієсті (Італія).

Конвенція набрала чинності у 1931 р. як Гаазькі правила 1924 р. Вона передбачає, що перевізник (власник судна або фрахтувальник) перед рейсом повинен подбати про таке: судно повинне бути у морехідному стані; належно укомплектовано, споряджено та обладнано; всі вантажні місця повинні бути готові до перевезення.

Виходячи із цього, укладається договір перевезення, який, згідно Гаазьких правил, посвідчується коносаментом. Коносамент передається під час приймання вантажу до перевезення, по суті, заповнюється розписка про прийняття вантажу до перевезення.

Також визначаються суттєві умови морських перевезень вантажів (за Гаазькими правилами): функції коносаменту, порядок його складання, реквізити та видача; відповідальність перевізника або посередника перед вантажовласником, претензійний порядок врегулювання суперечок. Гаазькі правила визначають групи питань, які є вирішальними під час морських перевезень вантажів: функції коносаменту, порядок його складання, видачі та реквізити; відповідальність морського перевізника перед вантажовласником; порядок пред'явлення претензій до морського перевізника.

Сторони найдетальніше повинні передбачити у договорі норми про відповідальність сторін. Міжнародна практика виходить із того, що встановлюється обов'язковий мінімум відповідальності перевізника, передбачаються винятки з правил про відповідальність, перелічують підстави, що звільняють судно і перевізника від відповідальності. Та взагалі Гаазькі правила перейняли попередню практику про презумпцію вини перевізника. Встановлену вину може належним чином спростувати сам перевізник. Положення правил про відповідальність закріплені імперативними нормами, а тому відступати від них сторони не можуть, навіть за взаємною згодою, а такі угоди визнаються нікчемними.

Правила не містять норм про вирішення питання юрисдикції та арбітражу, а тому це вирішується за згодою сторін або звичайних норм торговельного мореплавства – суперечки розглядає суд за місцем знаходження основного комерційного підприємства перевізника. За умови внесення до коносаменту арбітражного застереження сторони виключають при цьому можливість звернення до державних судових інститутів.

Додатковим протоколом 1968 р. до Брюссельської конвенції 1924 р. прийняті Правила Вісбі, які розширили сферу дії Гаазьких правил. Тепер вони застосовуються до будь-якого коносаменту, значно посилена відповідальність перевізника та розширені межі відповідальності.

Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила) 1978 р. поширила дію Гаазьких правил на перевезення тварин, палубне перевезення та перевезення небезпечних вантажів. Норми Правил встановили додатково 13 обов'язкових елементів коносаменту та принцип презумпції вини морського перевізника та розширила межі відповідальності перевізника. Норми Правил носять імперативний характер.

Визначено випадки застосування Конвенції – це договори морського перевезення між державами, що виконуються за таких умов: а) порт відправки вантажу, згідно договору, знаходиться в одній із договірних держав; б) порт призначення вантажу, передбачений договором, знаходиться в одній із договірних країн; в) коносамент чи інший документ, що підтверджує договір морського перевезення, виданий в одній із договірних країн; г) коносамент або інший документ, що підтверджує договір перевезення, встановив, що вказаний договір повинен регулюватися положеннями цієї Конвенції або законодавством будь-якої держави, що підписала Конвенцію.

Гамбурзькі правила збільшили строки позовної давності за вимогами до перевізника та виключили норми звільнення від відповідальності за навігаційну помилку. Значно розширено колізійні прив'язки щодо визначення юрисдикції, дозволено множинність юрисдикції, передбачено вирішення питання про підсудність на підставі провагационної угоди.

З 2009 р. відкрита для підписання Нью-Йоркська конвенція ООН про договори міжнародного морського перевезення вантажів (2008 р.). За місцем відкриття для підписання – Роттердам, їх часто називають Роттердамські правила. Розробники ставили мету розробити такий акт, що регулював би перевезення вантажів комплексно: як морем, так і іншими видами транспорту. Роттердамські правила мають замінити правила Вісбі та Гамбурзькі правила.

Роттердамські правила передбачають застосування їх до договорів перевезення, за яким місце отримання і місце здачі вантажу знаходяться в різних державах, порт навантаження та порт розвантаження також знаходяться в різних державах. Ці правила не вказують на застосування положень міжнародних конвенцій, що регулюють повітряні, залізничні, автомобільні перевезення вантажів і перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, а також не застосовуються до договору перевезення пасажирів та багажу. Вказані правила закріплюють принцип множинності юрисдикції, можливість укладення угод про «винятковий вибір суду» і арбітражних угод. Роттердамські правила закріплюють загальне обмеження строку позовної – два роки.

Період відповідальності перевізника починається з моменту отримання вантажу для перевезення і закінчується у момент видачі вантажу. Перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, затримку у його перевезенні, а також тоді, коли позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка мали місце за наявності вини перевізника. Перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності, якщо доведе, що мали місце така або такі події чи обставини: 1) непереборна сила; 2) війна чи інші військові дії, збройні конфлікти, піратство тощо; 3) ризики, пов'язані з безпекою на морі або в інших судноплавних водах; 4) втручання різного характеру з боку урядів держав чи міжнародних організацій; 5) страйки, локаути, призупинення або затримки роботи; 6) приховані дефекти, які можна виявити під час прояви розумною обачності; 7) інші заходи, що пов'язані з перевезенням вантажів морем.

Роттердамські правила будуть застосовуватись не враховуючи національності судна та перевізника, інших сторін договору (ст. 5).

Окрему групу міжнародних конвенцій складають документи, що регламентують морські перевезення пасажирів та їх багажу. Розглянемо основні із них. Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил перевезення пасажирів морем (1961 р.) містить як матеріальні, так і колізійні норми. Колізійні норми конвенції вказують на застосування закону суду для врегулювання можливих розбіжностей. Брюссельська конвенція має обмежену сферу дії та застосовується до пасажирських перевезень, що мають міжнародний характер, а саме перевезення відбуваються між портами різних держав або між портами однієї держави, але коли відвідування проміжного (іноземного) порту.

Основні поняття міжнародного перевезення пасажирів морем визначає Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (1974 р.). Міжнародним перевезенням пасажирів визнаються такі перевезення, за якими місце відправлення та місце призначення пасажирів розташовані в двох різних державах або в одній державі, якщо проміжний порт знаходиться в іншій державі.

Укладається договір такого перевезення та визначаються основні умови договору. Афіньська конвенція перейняла багато норм Брюссельської конвенції, а саме: вина перевізника презюмується, відповідальність перевізника обмежена, встановлені випадки звільнення перевізника від відповідальності в разі винної поведінки пасажирів. Відповідальність вираховується в розрахункових одиницях обчислення розмірів відповідальності перевізника – «спеціальні права запозичення». Встановлено порядок перекладу сум фізичним особам та переведення сум із однієї національної одиниці в іншу.

Пізніше у 1976 р. Лондонським протоколом внесені зміни до Афіньської конвенції. Зміни стосувались визначення більш чіткого порядку обчислення меж відповідальності перевізника. Для визначення відповідальності стала застосовуватись штучна валютна одиниця – СДР, що введена статутними документами МВФ. Послідовними змінами до вказаної конвенції збільшено розмір відповідальності перевізника за шкоду, що завдана життю або здоров'ю пасажирів, втрату або пошкодження багажу пасажирів.

Останнім часом все більше значення набуває круїзне обслуговування, яке передбачає перетворення морських суден у плавучі готелі з відповідним комплексом обслуговування, що включає разом із заходом у порти за туристичним маршрутом також організацію берегових екскурсій та розваг. Незважаючи на деякі особливості такого виду діяльності, в цілому такі перевезення регулюються відповідними нормами транспортних конвенцій. Круїзні перевезення призводять на практиці до ситуації, коли все більше та більше умов перевезення та надання додаткових послуг стають умовами договору міжнародного морського перевезення.

Договір морського перевезення багажу є додатковим, похідним із договору міжнародного перевезення пасажирів. Укладання окремого договору перевезення багажу може бути передбачено або не передбачено в договорі на перевезення пасажирів. Припинення договірних відносин щодо припинення договору перевезення пасажирів автоматично веде до припинення договору перевезення багажу.

Висновки. Аналіз практики морських перевезень вантажів та пасажирів дозволяє зробити висновок про те, що правове регулювання такого виду перевезень потребує подальшого вдосконалення. Тісна співпраця міжнародних морських організацій з урядами окремих країн дасть можливість прийняти нові конвенції, вдосконалити застосування чинних. Вирішення наявних проблем зумовить подальший розвиток міжнародних морських перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України / С.А. Попель, О.В. Неліпович, К.Д. Мотюк // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». – 2013. – Вип. 4(41). – С. 200–204.
2. Звеков В.П. Международное частное право / В.П. Звеков. – М., 2000. – 667 с.
3. Фединак Г.С., Фединак Л.С. Міжнародне приватне право : [підручник] / Г.С. Фединак, Л.С. Фединак. – К. : Атіка, 2003. – 544 с.
4. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
5. Клепікова О.В. Правова природа договору морського перевезення вантажів / О.В. Клепікова // Вісник Вищого арбітражного суду України. – 2000. – № 3. – С. 222–226.
6. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві / О. Виговський // Вісник Академії правових наук України. – Х., 2010. – № 3(62). – С. 232–238.
7. Кейлин А.Д. Советское морское право / А.Д. Кейлин. – М., 1954. – 396 с.
8. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила) от 31.01.1978 г.
9. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924 г.
10. Кожушко О. Коносамент як правова підстава для видачі вантажу за договором перевезення вантажу морським транспортом в сучасних умовах / О. Кожушко // Национальный юридический журнал: теория и практика. – Кишинев, 2015. – № 3. – С. 70–73.
11. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/rulesebla.html/>.
12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce.htm.