

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВ І ОBOB'ЯЗКІВ СТОРІН У МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

ХАРЧУК Олександр Олександрович - кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства Київського університету права НАН України

УДК 347.795.3:341.225.5]:341.981

*Автором рассмотрена проблема правового регулирования прав и обязанностей сторон в международных морских перевозках. Определены стороны в правоотношениях, возникающих в связи с договором морской перевозки. Проанализированы особенности исполнения договора морской перевозки. Выписаны возможности использования договаривающимися сторонами своих прав для отстаивания интересов в ходе исполнения договора морской перевозки. Показано различия в законодательстве отдельных стран по урегулированию вопросов, возникающих во время морских перевозок грузов. В частности, внимание уделено вопросам условий приема и выдачи грузов при осуществлении международных морских перевозок.*

**Ключові слова:** міжнародне морське право, морські перевезення, договір морського перевезення, торгове мореплавання.

Проблема правовідносин сторін у морському перевезенні вантажів має важливе значення у міжнародному морському приватному праві, оскільки пов'язана з комплексом правових питань і зумовлена тим, що кожна зі сторін морського перевезення має певні права і обов'язки, обсяг яких передбачено її правовим положенням у договорі морського перевезення та тими правовими можливостями, які гарантовано їй матеріальними нормами. Своєю чергою невиконання тих чи інших обов'язків однією зі сторін породжує для неї факт цивільно-правової відповідальності.

Перевезення вантажів морем означає транспортування наземним чином прийня-

тих для доставки на морському судні предметів у твердому, рідкому або газоподібному стані. Перевезення людей та їх майна не входить до поняття перевезення вантажів.

Морське перевезення вантажів здійснюється перевізниками, тобто особами, в розпорядженні яких є судно.

Відносини, пов'язані з морським перевезенням вантажів, визнаються правовідносинами, якщо їх зміст зумовлений договором. Договір може бути укладений або на умовах чартеру, або на умовах коносаменту, що диференціює ці договори за їх правовим характером, суб'єктами, а також за можливістю переходу прав суб'єктів до інших осіб.

Питання правовідносин сторін у зв'язку з морським перевезенням вантажів має важливе значення у міжнародному морському приватному праві. Спори про права і обов'язки – це особлива категорія спорів, які виникають у зв'язку з морським перевезенням вантажів і зачіпають комплекс правових питань, одним з яких є саме питання реалізації прав сторін. Останнє характеризується сукупністю тих справ, які належить реалізувати в конкретному суді.

Питання міжнародних морських перевезень аналізуються у працях Іванова Г.Г., Кузнєцова С.О., Пашковської Л.І., Маковського А.А., Шемякіна О.М. та ін.

Мета статті полягає у дослідженні правового регулювання питання прав і обов'язків сторін, шляхом порівняння правових положень міжнародних конвенцій, що регулюють питання міждержавних морських перевезень і національного законодавства України.

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреним їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. (частина 1 статті 909 Цивільного Кодексу України) [1]. Таким чином, сторонами у договорі перевезення вантажу є перевізник, відправник та одержувач. Перевізниками вважаються ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укласти договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами) [2]. Таким чином, при морських перевезеннях перевізниками виступають морські мореплавства.

Відправником вантажу є особа або організація, яка на підставі закону чи договору має намір перевезти вантаж і для цього вступає у відповідні договірні правовідносини із перевізником.

Третьою стороною цих правовідносин є одержувач вантажу – особа, яка повинна прийняти доставлений вантаж. Як правило, така особа перебуває у договірних відносинах із вантажовідправником. Про це, зокрема, зазначено у книзі “Зобов'язальне право”: “... обов'язок одержувача прийняти вантаж у пункті призначення впливає також з юридичного факту укладення договору перевезення конкретного вантажу... Вантажоодержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тому разі, коли його якість внаслідок псування чи пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового використання вантажу” [3].

Основні права та обов'язки всіх вищезгаданих сторін за договором перевезення вантажу зводяться до наступного. Так, відправник повинен, за потреби, належним чином утарувати та упакувати вантаж; надати перевізнику всі документи на вантаж, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила; сплатити фрахт перевізникові. Останній обов'язок повинен бути покладений на відправника чи одержувача вантажу у коносаменті. Так, наприклад, в Англії за умови, коли цього не зроблено, діють наступні правила:

1. Вантажовідправник в першу чергу несе відповідальність за сплату фрахту.

2. Перевізник має право вимагати сплати фрахту від вантажоотримувача коли:

- останній вказаний у коносаменті як отримувач або коли коносамент був ним індо-сований, а він відтак набув право власності на вантаж;

- вантажоотримувач бере на себе зобов'язання (навіть опосередковано) сплатити фрахт [4].

У чинному українському праві така ситуація врегульована статтею 170 Кодексу торговельного мореплавства України, яка покладає обов'язок сплати перевізнику фрахт при прийомі вантажу, якщо це не було зроблено раніше вантажовідправником. Окрім того, при морських перевезеннях відправник разом з вантажем подає перевізникові завантажувальний документ, на підставі якого перевізник і надає відправникові коносамент (стаття 137 Кодексу торговельного мореплавства України). Своєю чергою відправник має право передати коносамент іншій особі; вимагати повернення вантажу в порту відправлення до відходу судна чи видачі вантажу в проміжному порту, або видачі не тій особі, що зазначена в коносаменті, за умови пред'явлення всіх виданих відправнику примірників коносамента.

Звичайно, як усі вищенаведені права і обов'язки, так і ті, про які йтиме мова далі, варіюються у кожній правовій системі по-різному, а тому ми зупинимося лише головних із них.

Щодо перевізника, то він зобов'язаний привести судно у відповідний технічно-морехідний стан; прийняти вантаж і надати відправнику коносамент; правильно розмістити вантаж; перевезти вантаж, а за умови неможливості завершити операцію з перевезення, повідомити про це вантажовідправника; видати вантаж вантажоодержувачу. Щодо строків доставки, то, як зазначається у книзі “Зобов'язальне право”: “...на морському транспорті строки доставки вантажів можуть бути встановлені законом чи договором, а в разі їх відсутності вантаж доставляється відповідно до строків, зазвичай прийнятих у морській практиці” [5].

Умови прийому та видачі вантажів в іноземному порту визначаються угодою сторін,

а також діючими в порту правилами та звичаями. Якщо отримувач в іноземному порту не заявив вимоги про видачу йому вантажу, то перевізник зобов'язаний повідомити про це відправника та здати незапитаний вантаж на зберігання. Така ситуація передбачена і в українському законодавстві статтею 167 Кодексу торговельного мореплавства. Крім того, Кодекс передбачає, що коли протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за перевезення сум, перевізник має право продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника [6].

Окрім того, можливе притримання перевізником вантажу, якщо отримувач не сплатив за перевезення, хоча повинен був це зробити відповідно до умов договору. Право утримувати вантаж виникає, якщо воно прямо передбачене договором чи законом. Так, чинний український Кодекс торговельного мореплавства частиною 2 статті 163 передбачає, що: "...Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення, зазначених у частині першій цієї статті (тобто плата за простій судна в порту вивантаження, сплата фрахту і плата за простій в порту навантаження)" [7]. У частині ж першій статті 163 Кодексу торговельного мореплавства чітко зазначається, що такі платежі здійснюються одержувачем під час прийому вантажу, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозиться вантаж. У частині третій статті 163 зазначається, що: "Право притримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право."

Перевізник не має права притримувати вантаж за умови, що одержувач не зобов'язаний сплачувати платежі перевізникові на момент видачі вантажу. Відповідно до цього зазвичай визнається, що перевізник не може притримувати вантаж, якщо фрахт підлягає сплаті до видачі коносаментів чи після видачі вантажу [8]. Таким чином можна зробити висновок, що право притримання ван-

тажу відповідно до договору може бути здійснене лише за умови його чіткого закріплення у договорі. Якщо ж умови виникнення і зміст права утримання вантажу визначаються правом, що підлягає застосуванню до договору перевезення, то порядок його здійснення регулюється нормами права, що діють у порту вивантаження. Вище наводився приклад того, як дане питання притримання врегульоване у вітчизняному праві. Щодо інших держав, то за англійським правом перевізник може притримувати вантаж як на борту судна, так і на складі в порту, що не належить перевізникові, за умови обов'язкового письмового повідомлення власника складу про намір перевізника використати право утримання. Продаж вантажу здійснює власник складу, який має пріоритетне право перед перевізником при задоволенні вимог за рахунок вартості реалізованого вантажу. Англійською доктриною закріплена можливість судовласника притримувати вантаж до повного розрахунку з ним [9]. Звільнення власності з-під арешту відбувається на підставі відповідного рішення суду і лише після сплати всіх державних зборів, пов'язаних із накладенням арешту [10]. За французьким правом перевізник не може притримувати вантаж на борту судна, а має передати його на збереження третій особі за рішенням суду. Продаж вантажу теж здійснюється лише за рішенням суду.

За американським правом за перевізником залишається право притримання і після видачі вантажу одержувачу, якщо судовласник повідомив одержувача до видачі вантажу про своє право утримання, і вантаж може бути відділений від інших вантажів одержувача [11].

Основним обов'язком одержувача, крім вищенаведених, є обов'язок прийняти вантаж від перевізника і вивезти його з порту призначення. Якщо одержувач не заявив вимоги про видачу йому вантажу чи відмовився його прийняти, перевізник зобов'язаний повідомити про це відправника. За умови договірної обов'язку одержувача сплатити фрахт перевізникові, він повинен це зробити. У будь-якому випадку при здійсненні відповідних дій необхідно керуватися вимогами законодавства та звичаями, які діють в порту вивантаження.

### АНОТАЦІЯ

Автором розглянуто проблему правового регулювання прав і обов'язків сторін у міжнародних морських перевезеннях. Визначено сторони в правовідносинах, що виникають у зв'язку з договором морського перевезення. Проаналізовано особливості виконання договору морського перевезення. Виписано можливості використання договірними сторонами своїх прав для відстоювання інтересів в при виконанні договору морського перевезення. Показано відмінності в законодавстві окремих країн по врегулюванню питань, що виникають під час морських перевезень вантажів. Зокрема, увага приділена питанням умов прийому і видачі вантажів при здійсненні міжнародних морських перевезень.

При вивантаженні одержувач має право вимагати огляду та перевірки кількості вантажу. У світовій практиці прийнято, що втрати, пов'язані з цим, несе той, хто вимагав проведення вищезазначених дій [12].

Отже, обов'язки сторін за договором міжнародного морського перевезення подібні за своїм обсягом до прав і обов'язків сторін за договором перевезення у внутрішньому сполученні. Подібність зумовлена взаємодоповнювальним використанням положень міжнародних конвенцій і норм національного законодавства окремих країн. Разом із тим вітчизняним правом детально не регламентовано порядок відповідальності перевізника. Чітке регулювання прав і обов'язків сторін за договором міжнародного морського перевезення лише додатково гарантуватиме можливості реалізації своїх прав у договірних відносинах. Тому окремо у Кодексі торговельного мореплавства України доцільно встановити відповідальність перевізника у такі часові проміжки, як момент прийняття вантажу і його завантаження на судно та після вивантаження до його здачі отримувачу. Норми Кодексу торговельного мореплавства України (Розділи V і XI Кодексу) чітко не регламентують відносини сторін у ці часові проміжки.

### Література

1. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/435-15/page>.

### SUMMARY

The author considers the problem of legal regulation of rights and obligations in international maritime transport. It is determined parties of legal relations arising from a contract of affreightment and features of the contract of affreightment. It is discharged the possibilities of the contracting parties of using their rights to defend interests in the performance of the contract of affreightment. Also are showed the differences in the legislation of countries in resolution of the issues that arise in international maritime transport. In particular, attention is paid to the conditions of reception and delivery of goods in international shipping.

2. Забов'язальне право. Теорія і практика. Навчальний посібник / За ред. Дзери О.В. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – С.579.

3. Там же. – С.579-580.

4. Шмиттгофф Г.М. Экспорт: право и практика международной торговли. Пер. с англ. – М.: Юридическая литература, 1993. – С.289.

5. Забов'язальне право. Теорія і практика. Навчальний посібник / За ред. Дзери О.В. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – С.583.

6. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>.

7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

8. Современное морское право и практика его применения / Отв. ред. Барикова И.И., Гицу М.А., Хейфец Б.С. и др. – М.: Транспорт, 1985. – С.125-127.

9. UKDC Minimising Counterparty-Risk. 2012. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/UK\\_Defence/UKDC\\_2012\\_Counterparty-Risk\\_vw.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/UK_Defence/UKDC_2012_Counterparty-Risk_vw.pdf). - P. 14-18

10. Admiralty, Jurisdiction and Practice: Fourth Edition by N. Meeson, J. Kimbell. – London, 2011. – P. 171.

11. Современное морское право и практика его применения / Отв. ред. Барикова И.И., Гицу М.А., Хейфец Б.С. и др. – М.: Транспорт, 1985. – С.126-127

12. Забов'язальне право. Теорія і практика. Навчальний посібник / За ред. Дзери О.В. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – С.584-585.