

Д.В. Даниленко,
старший викладач кафедри безпеки життєдіяльності
Національного університету «Одеська морська академія»

АФІНСЬКА КОНВЕНЦІЯ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ МОРЕМ ПАСАЖИРІВ ТА ЇХ БАГАЖУ 1974 РОКУ

Анотація. Досліджуються правові положення Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. Акцентується увага на умови відповідальності перевізника, її межі та обсяг, підстави та об'єднання таких вимог. Здійснено з'ясування наведених в Конвенції деяких понять і термінів у відповідності до норм цивільного права.

Ключові слова: конвенція, морські перевезення, перевезення пасажирів та багажу, відповідальність перевізника, ратифікація.

Вступ. Правове регулювання перевезень у міжнародному морському сполученні здійснюється міжнародними конвенціями та протоколами. Однією із найбільш важливих із них є Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів і їх багажу 1974 р. Підставами її прийняття стало встановлення в Конвенції про пасажирів 1961 р. та Конвенції про багаж 1967 р. невисоких меж відповідальності перевізника, внаслідок чого вони не одержали широкого визнання. Щоб виправити таке положення, Юридичний комітет Міжнародної морської організації за сприяння Міжнародного морського комітету підготував на початку 70-х років проект нової конвенції, яка згодом була прийнята і одержала назву Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів і їх багажу 1974 року (Афіньська конвенція). Вона була прийнята на Міжнародній юридичній конференції з питань перевезення на судах пасажирів і їх багажу 13.12.1974 р. в Афінах [1]. Афіньська конвенція до цього часу є чинною,

про необхідність дотримання її норм зазначається у багатьох міжнародних актах у цій сфері, що зумовлює їх врахування національним законодавством держав.

Стан дослідження. Аналіз правових положень Афіньської конвенції здійснюють Ф. Бойцов, В. Гуцуляк, Ю. Джавад, Г. Іванов, В. Єрмолаєв, А. Маковський, А. Оселедець, О. Сіваков, О. Шемякін та ін. Їх коментування в більшій чи меншій мірі розкривають її структуру та зміст із значення кола учасників на момент ратифікації та набрання чинності. До окремих положень Афіньської конвенції були внесені зміни та доповнення, які також активно досліджуються науковцями. Однак деякі пункти, терміни та поняття Афіньської конвенції потребують додаткового розгляду та роз'яснення.

Метою статті є комплексне дослідження правових положень Афіньської конвенції із врахуванням визначення окремих понять і термінів у контексті цивільного права.

Виклад основного матеріалу.

Афінська конвенція була надана до підписання в одному екземплярі англійською і французькою мовами, причому обидва тексти є рівно автентичними. Відповідно до неї офіційні переклади на російську і іспанську мови повинні бути підготовлені Генеральним секретарем Організації і здані на зберігання разом з підписаним оригіналом [2].

Афінська конвенція включає 28 статей, до основних із них віднесемо ті, що визначають: сферу її застосування; відповідальність перевізника та замінюючого перевізника та умови відповідальності перевізника і визначення вини пасажирів; межі відповідальності в разі смерті пасажирів або заподіяння шкоди його здоров'я, а також межі відповідальності та винятків з неї до службовців перевізника; втрату права на обмеження відповідальності; об'єднання та підстави вимог; повідомлення про втрату чи пошкодження багажу; строк позовної давності та підсудність; умови недійсності договору; незастосування Конвенції, її підписання, ратифікацію та приєднання.

Розглянемо найбільш важливі положення Афінської конвенції, але насамперед відзначимо, що вона перебрала багато норм Брюссельської конвенції 1961 р., зокрема: вина перевізника презюмується; відповідальність перевізника обмежена; встановлені випадки відповідальності перевізника від відповідальності у разі винної поведінки пасажирів; обчислення розміру відповідальності перевізника [3, с. 141].

Щодо сфери застосування Афінської конвенції, то зазначимо, що вона застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо: а) судно плаває під прапором держави, що є її

стороною, або зареєстровано в такій державі, або б) договір перевезення укладений в державі, що є стороною Конвенції, або г) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться в державі, що також є стороною Конвенції, а також до комерційних перевезень, здійснюваних державою або іншими публічними властями за договором перевезення на цих умовах. Національність судна означає його належність до певної держави, вона підтверджується його реєстрацією та видачею відповідних документів. Зовнішнім проявом національності є прапор. Конвенція не застосовується, якщо перевезення підпадає під режим цивільної відповідальності, передбаченої положеннями будь-якої іншої міжнародної конвенції про перевезення пасажирів і їх багажу іншим видом транспорту, якщо тільки ці положення повинні застосовуватися до перевезення морем.

Афінською конвенцією встановлюється відповідальність перевізника та замінюючого перевізника та умови їх відповідальності у морському міжнародному сполученні. Р. Шелудяков вказує, оскільки правовідносини з приводу перевезення виникають на основі договору, до сторін договору застосовується договірна відповідальність. Вона настає для сторони договору з моменту невиконання нею своїх обов'язків, тобто порушення умов договору та настання для порушника негативних наслідків. Це положення стосується всіх суб'єктів правовідносин (як фізичних, так і юридичних осіб). За загальним поняттям і спираючись на норми, що визначають термін «відповідальність», поняття «юридична відповідальність перевізника вантажу» він формулює так: це сукупність юридично зна-

чущих впливів на перевізника, які зумовлені недотриманням перевізником своїх зобов'язань, що виникають із договору перевезення вантажу або пасажирів і вимог нормативних актів у сфері здійснення перевезень. Із висловленою думкою ми повністю погоджуємося [4, с. 131].

В Афіській конвенції вказані види відповідальності визначаються так:

— перевізник відповідає за шкоду, завдану в результаті смерті пасажирів або заподіяння йому тілесного ушкодження, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його службовців (агентів), які діяли в межах своїх службових обов'язків;

— замінючий перевізник несе відповідальність, якщо йому було доручено здійснити перевезення, або його частини, однак і в цьому разі перевізник залишається відповідальним за все перевезення та несе відповідальність за дії замінючого перевізника, а також його службовців (агентів), що діяли в межах їх службових обов'язків;

— перевізник та замінючий перевізник відповідають за перевезення солідарно, визнається право регресу перевізника і замінючого перевізника один до одного;

— обов'язок доказування, що подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення та визначення розміру шкоди покладається Афіською конвенцією на позивача.

Зауважимо, що засади солідарної відповідальності розкриваються цивільним правом, солідарний обов'язок або солідарна вимога виникають у випадках, встановлених договором або законом, зокрема у разі неподільності

предмета зобов'язання (ст. 541 ЦК України [5]). Солідарна відповідальність дозволяє кредиту притягти до відповідальності будь-кого із боржників у повному обсязі або частково, дає кредиту додаткові гарантії щодо завданої шкоди та її відшкодування, дає можливість звернутися з вимогою про стягнення до будь-кого з боржників, у кого є достатньо майна для задоволення шкоди. Усі боржники залишаються зобов'язаними доти, поки зобов'язання не буде виконане повністю [6, с. 103].

Право регресу означає, що особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом (ст. 1191 ЦК України) [5]. Р. Березовський підкреслює: регресна вимога носить похідний характер, виникає тільки на основі виконання якогось іншого зобов'язання, що стосовно регресного може бути названо основним. Регресне зобов'язання завжди є похідним від основного, оскільки коли припиняє дію основне, то виникає регресне зобов'язання [7].

Водночас Афіською конвенцією встановлювалася і вина пасажирів, вона визначається у разі його вини чи недбалості, які стали причиною або сприяли його смерті чи тілесному ушкодженню або втраті чи пошкодженню його багажу, у цьому разі за рішенням суду перевізник міг бути звільнений від відповідальності повністю або частково.

Афіською конвенцією встановлювалися межі відповідальності у таких випадках: 1) в разі смерті пасажирів або заподіяння шкоди його здоров'я; 2) до службовців перевізника; а також вказувалося на втрату права щодо обмеження відповідальності.

Варто вказати, що у ст. 7 Конвенції була чітко визначена сума відшкодування і межа, яка не повинна бути перевищена (в разі смерті пасажира або заподіяння його тілесного ушкодження, це не більше 700.000 франків щодо перевезення в цілому (на сьогодні ця сума вже змінена)), вона відшкодовується у формі періодичних платежів. Однак, якщо держава є стороною Афіньської конвенції, вона може встановлювати у своєму національному законодавстві більш високу межу відповідальності за кожного потерпілого. Відповідальність перевізника в разі втрати або пошкодження багажу, відповідно до ст. 8 Конвенції, не повинна була перевищувати 12.500 на пасажира щодо перевезення в цілому, у тому числі автомашини, включаючи весь багаж — 50.000 (на сьогодні обсяги цих сум вже змінено), а також були вказані випадки відповідальності тільки за втраченими франшизи.

Щодо відповідальності службовців перевізника, то було встановлено, що вони також у разі пред'явлення до них позову з приводу шкоди, можуть скористуватися зазначеними межами відповідальності. Однак перевізник, службовець чи агент перевізника не можуть скористуватися межами відповідальності, якщо шкода виникла в результаті їх дій чи упущень, вчинених з наміром заподіяти цю шкоду, через самовпевненість, з свідомістю можливого заподіяння шкоди [1].

Варто звернути увагу на встановлення в Конвенції можливості об'єднання вимог позивача, якщо мова йде про сукупність сум, які підлягають відшкодуванню по всіх вимогах та виникли в результаті смерті одного пасажира чи заподіяння йому тілесних ушкоджень або втрати чи пошкодження його багажу. Однак і в цьому

разі межа відповідальності не повинна бути підвищена. Вимоги про відшкодування шкоди повинні були встановлюватися лише на підставі Конвенції.

Вимога про відшкодування шкоди за втрату чи пошкодження багажу могла подаватися тільки в разі вчасного про це письмового повідомлення (строки вказувалися), інакше вважалось, що одержаний багаж є непошкодженим. Водночас письмове повідомлення не потрібне, якщо стан багажу було сумісно встановлено або перевірено в момент його одержання. Конвенцією також визначався строк позовної давності. Зазначимо, що під позовною давністю розуміється встановлений законодавством строк для захисту порушеного права, який реалізується через пред'явлення позову до суду. Конвенцією строк позовної давності був встановлений в два роки до його обчислення (ст. 15-16) [1].

У визначених Конвенцією випадках договір вважався недійсним, зокрема відповідальність не наставала за шкоду, заподіяну ядерним інцидентом.

Афіньська конвенція встановлювала право держав на відмову дотримуватись її умов, умови її вступу в силу, скликання, денонсування. Наведемо ці положення.

Кожна держава під час підписання, ратифікації, ухвалення або схвалення конвенції або приєднання до неї могла зробити заяву у письмовій формі про те, що вона не застосовуватиме її положення, якщо пасажир і перевізник є особами або громадянами цієї сторони (будь-яка така заява може бути у будь-який час відкликана шляхом письмового повідомлення про це Генерального секретаря Організації). СРСР при приєднанні до Афіньської конвенції зробив відповідну заяву [8, с. 280].

Умови вступу конвенції у силу визначалися так, це — «дев'яностий день

після дати, на яку десять держав або підпишуть її без обмовки про ратифікацію, прийняття або схвалення, або здадуть на зберігання необхідні документи про ратифікацію, прийняття, схвалення або приєднання. Для будь-якої держави, яка після цього підпише конвенцію без обмовки про ратифікацію, прийняття або схвалення, або здасть на зберігання свій документ про ратифікацію, прийняття, схвалення або приєднання, конвенція набуває чинності на дев'яностий день після дати такого підписання або здачі документа на зберігання».

Організація могла скликати конференцію для перегляду конвенції або внесення в неї поправок. Організація скликає конференцію сторін конвенції для її перегляду або внесення в неї поправок на прохання не менше ніж однієї третини сторін. Кожна держава, що стала стороною конвенції після вступу у силу поправки, прийнятої конференцією, пов'язана конвенцією, зміненою такою поправкою.

Афінська конвенція могла бути денонсована стороною у будь-який час після дати вступу конвенції у силу для цієї сторони. Денонсація здійснюється шляхом здачі на зберігання документа Генеральному секретарю Організації. Денонсація набувала чинності через один рік після здачі на зберігання документа про денонсацію або після тривалішого періоду, який може бути передбачений в цьому документі [1].

У фаховій літературі вказується на такі позитивні аспекти Афінської конвенції: вона не тільки встановлює межі відповідальності перевізника за ті чи інші порушення договірних зобов'язань, а й регламентує підстави і умови настання такої відповідальності; у відповідності до її норм вина і недбалість перевізника, його службовців або агентів, що діяли в

межах їх службових обов'язків, передбачається, оскільки не доведено протилежне, якщо смерть або тілесні ушкодження пасажира або втрата або пошкодження каютного багажу сталися в результаті або у зв'язку з аварією корабля, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею або недоліками судна. Афінська конвенція встановила здійснення подій, які тягнуть за собою відповідальність перевізника [9, с. 181].

На 1.01.1983 р. в Афінській конвенції брали участь Великобританія, НДР, Іспанія, Йеменська Арабська Республіка, Ліберія, Тонга, СРСР [10, с.164]. Афінська конвенція набула чинності 28.04.1987 року. Її учасниками до 1990 року були 13 держав. Ратифікували конвенцію або приєдналися до неї — Аргентина — 26.05.1983 р., Багамські острови — 7.06.1989 р., НДР — 29.08.1979 р., Ліберія — 17.02.1981 р., Великобританія — 31.01.1980 р., Йеменська Арабська Республіка — 6.03.1979 р., Польща — 28.01.1987 р., Тонга — 15.02.1977 р., СРСР — 27.04.1983 р., Швейцарія — 15.12.1987 р., Іспанія — 8.10.1981 р., Вануату — 13.01.1989 р. [11, с. 9]. Україна приєдналася до Афінської конвенції 15.07.1994 р. [1].

В Україні положення Афінської конвенції повинні дотримуватися під час видання ліцензій на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом, про це вказано у п.1 відповідних Ліцензійних умов [12].

Про актуальність положення Афінської конвенції в сучасних умовах розвитку мореплавства свідчить і той факт, що її положення були враховані у Плані науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт

Державного департаменту морського і річкового транспорту на 2008 р., який був затверджений Наказом Мінтрансз'язку 06.05.2008 №506 [13]. У ньому містилися заходи, що були розроблені з метою приєднання України до Протоколів 1990 р. і 2002 р. до Афіньської конвенції.

Однак далеко не всі положення міжнародних морських конвенцій щодо перевезення пасажирів та вантажу, перейняті українським законодавством, це: обмежене коло підстав відповідальності морського перевізника; встановлення недостатньо високих меж його відповідальності, що може зумовлювати суперечну справу щодо визначення еквівалентності конвертації валюти з оглядом на її цінову непостійність і коливання; відсутність у законодавчій системі

України спеціалізованого підзаконного нормативно-правового акту, який би міг здійснювати детальне регулювання перевезення пасажирів та багажу саме морським транспортом [9, с. 181].

Висновки. Отже, Афіньська конвенція заклала засади одночасної уніфікації перевезення як пасажирів, так і багажу. До її основних статей віднесемо ті, що встановлюють підстави, умови, меж відповідальності перевізника, його службовців чи агентів; випадки звільнення від відповідальності; умови про відшкодування шкоди за втрату чи пошкодження багажу та ін. Доцільність трактування змісту статей сприяли широкому поширенню Афіньської конвенції, яка з деякими змінами щодо обсягу відповідальності є чинною і сьогодні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094
2. Зібрання чинних міжнародних договорів України. 2006 р. № 5. Книга 1. ст. 1103. С. 235.
3. Радчук О.П. Колізійні питання міжнародних морських перевезень. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. №4. С.138-142.
4. Шелудяков Р.С. Обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях: міжнародно-правовий аспект. *LEX PORTUS*. 2018. № 1 (9). С.127-143.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
6. Цивільне право України. Академічний курс: Підруч.: У 2 т. / За заг. ред. Я.М.Шевченко. Вид. 2-ге, доп. і перероб. — К.: Видавничий дім «Ін Юре», 2006. Т.1. Загальна частина. 696 с.
7. Березовський Р.С. Право зворотної вимоги (регресу) за цивільним законодавством України URL:<http://vuzlib.com/content/view/1435/126/>
8. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002. 478 с.
9. Іллюшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу *Правова держава*. 2016. №24. С. 176-182.
10. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Морское право: Учебник для мореходных училищ. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1984. 261 с.
11. Рябова Е.В. Протокол 1990 года об изменении Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года. Комментарий // В кн.: *Морское право и практика* / Под ред. А.Л. Колодкина. М.: В/О «Мортехинформреклама». 1991. Вып. 3(19). 36 с. С. 8–16.
12. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом: за-

тверджено постановою КМУ від 23.12.2015 р. №1186. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1386-13>

13. ПЛАН науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт Державного департаменту морського і річкового транспорту на 2008 рік: затверджено Наказом Мінтрансу від 06.05.2008 №508. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0506650-08>

Даниленко Д.В.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 року.

Аннотация. Исследуются правовые положения Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа. Акцентируется внимание на условия ответственности перевозчика, ее границы и объем, основания и объединения таких требований. Осуществлено выяснения указанных в Конвенции некоторых понятий и термов в соответствии с нормами гражданского права.

Ключевые слова: конвенция, морские перевозки, перевозки пассажиров и багажа, ответственность перевозчика, ратификация.

D. Danylenko

Afin convention on the transport of the passengers and their banks in 1974.

Summary. The legal provisions of the Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea in 1974 are under consideration. The emphasis is placed on the conditions of liability of the carrier, its scope and scope, the grounds and the combination of such requirements. Some of the concepts and terms set out in the Convention have been clarified in accordance with the norms of civil law.

Keywords: convention, sea transportations, passenger and luggage transportation, carrier's liability, ratification.

