Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

студентки 2 курсу, 10 мз групи,

спеціальності 293 «Міжнародне право»,

спеціалізації

«Міжнародне право» Пархоменко Яни Едуардівни

Науковий керівник

к.ю.н., доц. Плахотнюк Наталія Вікторівна

Гарант освітньої програми

д.ю.н., проф. Мазаракі Наталія Анатоліївна

Київ-2021

ЗМІСТ

ВСТУП……..3

РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Поняття та правова природа договору міжнародного морського перевезення вантажу……..7

1.2 Права та зобов'язання учасників морського перевезення вантажу……..12

РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1 Джерела правового регулювання перевезення вантажів морським транспортом……..19

2.2 Порівняльна характеристика Гамбурзьких та Роттердамських правил……26

2.3 Особливості правового регулювання трампового та лінійного судноплавства……..33

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ……..42

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……..47

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Використання морських та інших водних просторів у транспортних цілях розпочалося не одне століття тому. Завдяки водним шляхам і відповідному транспорту можна було значно швидше дістатися до місця призначення та перевезти набагато більше вантажу, ніж суходолом. З плином часу перевезення вантажів морським транспортом здобувало все більше прихильників, це викликало необхідність особливо ретельного оформлення взаємовідносин між сторонами перевезення та їх прав і зобов'язань відносно даного процесу. Транспортування вантажів – справа напряму пов'язана з ризиком. Тому головним прагненням перевізників вантажу було максимальне обмеження власної відповідальності у разі втрати, пошкодження або інших негативних наслідків перевезення. У той же час, відправники вантажу, які мали договірні зобов'язання перед їхніми покупцями, також прагнули зменшити ризик псування або втрати вантажу, що транспортується. Таким чином важлива роль належала укладенню договору міжнародного морського перевезення вантажу морським транспортом, який регулював перевезення вантажів, права та обов'язки сторін перевезення та надавав певні гарантії його належного виконання. Проте впровадження такого договору не вирішило всіх проблем та залишило певні прогалини у міжнародно-правовому транспортуванні. На сьогоднішній день значна увага приділяється проблемам, які повноцінно впливають на взаємовідносини між вантажоперевізником та вантажовідправником, або лімітують право морських перевізників здійснювати транспортування вантажу.

Хоча кожна країна має власне право, що регулює водні перевезення, його основою завжди є загальна практика. Регулювання міжнародних морських перевезень має свою специфіку, крім норм внутрішнього законодавства та конвенцій, використовуються також національні та міжнародні морські звичаї. Можна виділити три основні групи відносин, які виникають у сфері міжнародного морського транспортування. До першої групи належать

відносини, що стосуються здійснення права на морські судна і укладення різних угод стосовно них. До другої групи належать відносини, які виникають із власне перевезення (договори транспортування пасажирів, вантажу, буксировки). І третю групу складають відносини, пов’язані на пряму з ризиком під час мореплавства, тобто ті, що виникають у разі зіткнення суден, загальної аварії, рятування на морі, морського страхування і т.д.

Таке широке коло правовідносин потребувало належної уніфікації даної сфери задля повноцінного регулювання міжнародних морських перевезень. Наразі існує розгорнута система колізійних норм.

Отже, останнім часом у зв'язку з розвитком інтеграційних процесів у всьому світі, в зв'язку зі зміцненням економічних і торговельних відносин все більшого значення набуває розвиток міжнародних морських перевезень і, відповідно, питання їх ефективного правового регулювання. Таким чином, актуальність даної теми є очевидною.

Основою для подальшого дослідження поняття, сутності, правової природи та правового регулювання укладення договору міжнародного морського перевезення вантажу морським транспортом слугують праці таких вчених, як В.А.Косовська [37, с. 18], М.О.Тарасов [67, с. 112], І.О.Андріанов [12, с. 260], О.Н.Садіков [60, с. 288], І.В.Лукшин [43, с. 23], Ю.О. Давідіч [23, с. 52], С.О.Кирилов [34, с. 115], А.С.Касаткіна [33, с. 185], А.В.Коструба [39, с. 204] та інших.

Метою випускної кваліфікаційної роботи є дослідження та комплексний аналіз міжнародної правової системи, що регулює процедуру перевезення вантажів морським транспортом.

Поставлена у роботі мета зумовила дослідження таких **завдань**:

- розкриття поняття, правової природи та особливостей договору міжнародного морського перевезення вантажу;

- роль договору міжнародного морського перевезення у становленні правовідносин між суб'єктами транспортування;
- визначення джерел правового регулювання перевезення вантажу морським транспортом;
- порівняння окремих міжнародних договорів, як засобу забезпечення належного здійснення процедури транспортування вантажів морем.

Об'єктом дослідження є правовідносини, які виникають під час процесу перевезення вантажу морським транспортом.

Предметом дослідження є комплекс міжнародно-правових норм, які регулюють та забезпечують належне виконання зобов'язань учасниками процедури міжнародного морського транспортування. Як один із основних інститутів міжнародного морського права виступає договір міжнародного перевезення вантажів морським транспортом.

Методами дослідження стали діалектичний, історичний, порівняльно-правовий, ретроспективний, перспективний та інші методи. Методологічною основою дослідження став діалектичний метод пізнання відносин у суспільстві, який передбачає виявлення загальної тенденції розвитку субінституту договору міжнародного перевезення вантажу морським транспортом. Історичний метод відобразився під час аналізу головних етапів розвитку договору перевезення вантажів морем за певних історико-правових умов. Порівняльно-правовий метод застосовувався під час виокремлення позитивних та негативних рис договірного механізму регулювання морських вантажних перевезень. Ретроспективний метод був потрібен для визначення генезису правових норм міжнародного законодавства. Перспективний метод знайшов своє відображення під час підготовки за розробки пропозицій стосовно удосконалення існуючого законодавства та впровадження у кожній країні, що бере участь у вантажних морських перевезеннях, тих складових договору транспортування, які застосовуються розвинутими країнами і слугують зміцненню торговельного флоту.

Наукова новизна полягає у комплексному дослідженні поняття, сутності та природи договору міжнародного морського перевезення вантажів, у розкритті взаємовідносин учасників транспортування, вплив окремих факторів на виконання ними свої зобов'язань, проведено дослідження та порівняння основних міжнародних договорів, головним завданням яких є забезпечення добросовісного здійснення процедури перевезення вантажу морським транспортом. За результатами дослідження розроблено пропозиції щодо удосконалення механізму правового регулювання вантажоперевезення морем.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті «Правова природа договору міжнародного морського перевезення вантажу», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практика». К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т. 2021. С. 115-119.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості застосування висновків та пропозицій задля роботи над подальшим удосконаленням міжнародного морського права у сфері безпеки торговельного мореплавства, під час розробки нових положень міжнародних документів, при перегляді сталих концептуальних положень про права та обов'язки суб'єктів морських вантажних перевезень, для удосконалення правозастосовчої та судової практики. Теоретичні положення можуть бути використані під час підготовки підручників або навчальних посібників для студентів юридичних вузів.

Структура та обсяг роботи. Структура дослідження обумовлена метою, завданням та обраним предметом дослідження. Робота складається із вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг становить 52 сторінки, з яких основна частина роботи займає 46 сторінок. Список використаних джерел складається з 76 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ПОНЯТТЯ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Поняття та правова природа договору міжнародного морського перевезення вантажу

На сьогоднішній день провідне місце у світі належить морському транспорту як за загальною кількістю перевезень, так і за кількістю міжнародних, домінуючим фактором яких є міжнародне перевезення вантажу. У вітчизняній та закордонній юридичній літературі підкреслюється той факт, що морський транспорт найчастіше використовується для перевезення вантажу через кордон, значно перевищуючи інші види транспортування.

Перевезення вантажу морським транспортом реалізується за допомогою договору міжнародного морського перевезення вантажу. Даний договір представляє собою угоду, за якою перевізник покладає на себе зобов'язання перевезення певного вантажу з одного порту в інший та передачу його особі, яка уповноважена одержувати вантаж (одержувачу), натомість, відправник зобов'язаний оплатити це перевезення раніше узгодженою сумою [61, с. 117].

Правове положення відправника та перевізника, як сторін договору, є безсумнівним, а от одержувача вантажу назвати стороною договору складно, оскільки він не приймає жодної участі в укладенні договору, хоч і покладає на себе виконання визначених зобов'язань. Отже, можна вважати одержувача вантажу учасником договору перевезення. На думку І.О. Андріанова договір транспортування вантажу потрібно характеризувати як самостійний двосторонній договір за участю уповноваженої особи, який не має схожих ознак з іншими прийнятими договорами [12, с. 260].

В якості джерела правового регулювання договору міжнародного морського перевезення застосовуються перш за все міждержавні угоди. Якщо такі угоди відсутні – правила національного законодавства, в тому ж числі вітчизняного.

Головна ціль договору міжнародного морського перевезення вантажу – транспортування та доставка вантажу морем до назначеного порту. Саме вона визначає правову природу договору та його місце в системі зобов'язань [69, с. 152].

Договір міжнародного морського перевезення вантажу як підстава виникнення зобов'язання відноситься до міжнародних транспортних зобов'язань, що виділяються окремим блоком в системі Особливої частини міжнародного приватного права.

Складність контролю морських транспортних відносин стала причиною підвищеної зацікавленості з боку науковців. Питанням морського перевезення та найму морського транспорту, поняття та правової природи договору морського перевезення в різні періоди займалися такі вчені в галузі морського перевезення, як В.А. Косовська [37, с. 18], М.О. Тарасов [68, с. 107], І.О. Андріанов [12, с. 260] та ін. Натомість, хочу зазначити, що чи мало питань щодо морського транспортування є невирішеними досі та несуть дискусійний характер.

Договір міжнародного морського перевезення вантажу є досить складним і своєрідним серед інших видів транспортних договорів, що демонструють звичаї та специфіку правовідносин морського торговельного мореплавства [31, с. 160].

Даний договір є одним із основних інститутів міжнародного морського права. Саме тому, В.А. Косовська зауважує, що питання, тлумачення поняття «договір морського перевезення вантажу» є предметом частих дискусій у сфері морського транспортування [37, с. 18].

Конвенція ООН про договори повного або часткового міжнародного морського перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила) зазначає, що договором морського перевезення є договір, за яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж з одного місця в інше. Даний договір відповідно до Конвенції передбачає перевезення морським транспортом і може передбачати

транспортування іншими видами транспорту у доповненні до морського перевезення [1].

Однак, розділ 64 Цивільного кодексу України надає досить легальне тлумачення поняття договору перевезення вантажу [8], в законодавчому порядку закріплюючи домінуючу думку таких науковців як М.О. Тарасов, І.О. Андріанов щодо самостійності та нероздільності договору перевезення, як такого, що не збігається за своєю конструкцією ні з одним іншим видом договорів, які закріплює зобов'язальне право [12, с. 260].

М.О. Тарасов для з'ясування правової природи договору перевезення основну увагу приділяв кваліфікації правового становища одержувача й особливо з'ясуванню моменту вступу його в договір [67, с. 112]. Виходячи з того факту, що договір перевезення є самостійним, автор зосереджує увагу на розкритті сутності взаємовідносин сторін у процесі перевезення, не досліджуючи спеціально підстав, за якими укладається договір за участю одержувача.

Зобов'язання сторін, які виникають під час договору міжнародного морського перевезення, беруть свій початок ще зі стародавніх часів. Згадаймо Кодекс царя Хаммурапі XVIII ст. до н.е., у якому зазначалося: «Якщо людина найме корабельника і судно, навантажить його хлібом, рослинною олією і фініками або яким би то не було вантажем, і цей корабельник буде недбалий і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то корабельник повинен відшкодувати судно, яке він потопив, і все, що він погубив на ньому» [27].

Правова природа договору міжнародного морського перевезення вантажу полягає у його приналежності до системи транспортних зобов'язань – зобов'язань надання послуг транспортування вантажів у просторі.

Особливість договору міжнародного морського перевезення вантажу полягає в наступному:

- договір є правовою підставою для утворення зобов'язань стосовно перевезення, які виникають між перевізником і власником вантажу;

- щоб забезпечити виконання зобов’язань перевезення потрібно надати конкретного вираження умовам транспортування вантажу морем, які встановлено міжнародними договорами та положеннями національного законодавства. Для цього потрібно урахувати потреби та можливості як власника вантажу, так і перевізника шляхом закріплення у договорі їхніх правових відносин на диспозитивній основі;
- договір міжнародного морського перевезення вантажу забезпечує покладання майнової відповідальності сторін у разі порушення або невиконання покладених на них зобов'язань, які передбачені таким договором. Відповідно обмежується можливість використання деліктної, тобто позадоговірної, відповідальності. Даний договір конкретизує правовідносини між власником вантажу та перевізником [59, с. 247].

Перевезення вантажу морським транспортом, у цілому, регулюють диспозитивні норми, тому під час регулювання питання морського транспортування договір здобуває першочергову роль [63, с. 934].

Особливість договору міжнародного морського перевезення вантажу полягає у тому, що він становить правову базу взаємодії власника вантажу, перевізника і отримувача, котрі являються основними суб’єктами правовідносин із транспортування вантажу.

Правова природа договору міжнародного морського перевезення відображає особливість підготовки та реалізації транспортування вантажу морем. Можемо виділити ряд вимог, яким повинні відповідати зобов’язання сторін морського перевезення згідно з договором:

- бути товарними та ґрунтуватися на еквівалентних засадах;
- перевезення пов’язано з іншими супутніми зобов’язаннями які несуть організаційний (забезпечує належний комфорт) і юридичний характер (страхування), для морського транспортування – агентування;
- засіб реалізації перевезення вантажу - транспортування вантажу, що знаходиться в і на транспортному засобі;

- воно визначається основою, на якій ґрунтуються усі інші транспортні зобов'язання та взагалі діяльність транспортних організацій, які пов'язані з транспортуванням. Під час перевезення все має гарантувати безпеку вантажу, збереження товару та захист життя й здоров'я всіх людей, що мають відношення до діяльності морського транспорту [43, с. 23].

Договір морського перевезення вантажу має свою відмінну форму та алгоритм укладання. Відправник, для того щоб висловити своє бажання заключити договір з перевізником, вручає йому вантажний ордер (вантажний ордер - первинний вантажний документ, що містить необхідні дані про вантаж, підписаний його відправником) [25] і вимагає від перевізника підтвердження договірних відносин, прийняте при морському транспортуванні вантажу, у формі коносаменту (коносамент - документ, що регулює правовідносини між перевізником та одержувачем вантажу, свідчить про прийняття перевізником вантажу, відомості про який наведено в коносаменті, та є одним з документів, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення) [39, с. 204].

Отже, проаналізувавши зміст документу відправника ми маємо змогу виокремити три основні обставини для заключення договору:

- відправник повинен мати бажання укласти договір перевезення вантажу із перевізником;
- звернення із даною пропозицією до конкретного перевізника;
- зазначення у своїй пропозиції належних даних про вантаж та бажані умови його транспортування [65, с. 560].

Договір міжнародного морського перевезення вантажу не тільки укладається у загальну концепцію договірного права, але й відображає та зосереджує увагу на особливостях підготовки та реалізації перевезення вантажу морським транспортом.

Проаналізувавши раніше наведену інформацію, ми можемо дійти висновку, що природу договору міжнародного морського перевезення вантажу визначає його основна ціль, а не супроводжуючі його елементи.

Основну ціль перевізного процесу становить переміщення вантажу у просторі, і тільки з орієнтацією на це ми можемо визначити особливу природу договору перевезення. Звичайно, неможливо заперечувати, що договору перевезення властиві деякі риси, схожі до договору підряду, так як основне значення, в кінцевому рахунку, має результат перевезення – переміщення вантажу у просторі, а не сам процес. Проте в результаті виконання договору перевезення не виникає нова матеріальна цінність, що характерно договору підряду. Разом з тим вартість перевезеного вантажу в кінцевому пункті може бути зовсім інша, ніж вона була в пункті відправлення.

Основним завданням договору міжнародного морського перевезення вантажу є дотримання сторонами своїх обов'язків, а саме відправник повинен надати вантаж та забезпечити його завантаження, в свою чергу перевізник зобов'язується здійснити транспортування вантажу у назначений порт. Крім зобов'язань сторін в договорі містяться положення про відповідальність перевізника й порядок вирішення можливих спорів.

Отже, договір міжнародного морського перевезення вантажу є дуже важливою, особливою та невід'ємною складовою сучасного торговельного мореплавства.

1.2. Права та зобов'язання учасників морського перевезення вантажу

Учасниками процедури морського перевезення вантажу є суб'єкти господарювання, які напряму реалізують перевезення вантажу морським транспортом. Ними є сторони договору міжнародного морського перевезення: відправник, перевізник(фактичний перевізник) та одержувач.

Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажу 1978 року надає визначення кожній стороні договору.

Відправником є будь-яка особа, яка або від імені якої укладено договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка особа, яка або від імені якої вантаж фактично передається перевізникові у зв'язку з даним договором.

Перевізником є будь-яка особа, яка або від імені якої з відправником вантажу укладено договір про морське перевезення.

Одержувачем є особа, яка уповноважена отримати вантаж після його транспортування [2].

Вантажовідправником може бути продавець або покупець товару, експедитор, оператор транспортування вантажу у змішаному сполученні або ж інший розпорядник вантажу.

Перевізником є перевізник або фактичний перевізник. Перевізником виступає будь-яка особа, що відповідає за організацію транспортування вантажу протягом всього терміну дії договору про морське перевезення. Таким перевізником може бути оператор судна, який не володіє власним тоннажем або експедиторська компанія. Фактичним перевізником завжди виступає власник судна, який володіє судном на законних підставах [53, с. 184].

У зв'язку із укладенням договору про транспортування вантажу морем сторони договору набувають певні права та зобов'язання.

Відправник вантажу має сплати ту суму, яка зазначається у договорі. Також він зобов'язується до передачі вантажу перевізнику надати йому письмово оформленні наступні дані про вантаж, який буде перевозитися:

- розмір, вагу, навантажувальний питомий об'єм вантажу та кількість місці;
- властивості, характер та особливості вантажу;
- маркування, за яким проводиться ідентифікація вантажу;
- вказівки, які стосуються адміністративного або митного режиму, що застосовувався до вантажу;

- додаткова необхідна інформація, що зазначається в транспортному документі.

Відправник вантажу також повинен надати перевізнику усі необхідні супровідні документи під час передачі вантажу [9].

Відправник зобов'язаний, якщо цього вимагатиме характер вантажу, враховуючи погоджені транспортні операції, таким чином запакувати вантаж, щоб запобігти його пошкодженню або втраті від моменту його отримання перевізником та до самої передачі вантажу отримувачу. Належне пакування вантажу має виключити можливість заподіяння ним шкоди іншому вантажу або морському транспорту. Окрім цього, відправник вантажу, враховуючи обумовлене перевезення, повинен передбачити належне маркування, що відповідатиме застосовним міжнародним або національним приписам, або ж, якщо такі приписи відсутні, загальноприйнятим у внутрішньому судноплавстві звичаям і правилам [58, с. 219].

Відправник, у разі належного дотримання перевізником покладених на нього зобов'язань, повинен навантажити, вкласти та закріпити вантаж згідно із судноплавною практикою на внутрішніх водних шляхах, якщо інше не зазначено у договорі морського перевезення [23, с. 52].

У випадку, коли перевезенню підлягає небезпечний або такий, що забруднює навколишнє середовище, вантаж відправник зобов'язаний до моменту передачі перевізнику вантажу, чітко проінформувати його у письмовій формі про небезпечні властивості вантажу, про ризики забруднення, що йому притаманні, а також про вжиття необхідних запобіжних заходів.

Якщо для перевезення такого вантажу потрібен дозвіл, відправник вантажу повинен передати всі необхідні документи не пізніше моменту передачі самого вантажу.

У випадку, коли подальше перевезення, розвантаження або здача небезпечного або такого, що забруднює навколишнє середовище, вантажу є не

можливими у зв'язку із відсутністю адміністративного дозволу, всі витрати, викликані повернення вантажу до порту навантаження чи до найближчого місця, в якому його може бути вивантажено і здано або знищено, покладаються на відправника такого вантажу [20, с. 62].

В свою чергу, перевізник зобов'язується у належні строки перевезти вантаж та передати його в обговореному місці здачі одержувачу вантажу в такому ж стані, в якому він одержав вантаж. Якщо домовленість про інше відсутня, приймається та здається вантаж на борту судна. Перевізник обирає судно, яким він буде користуватися. Перевізник повинен до та на початку рейсу проявити необхідну старанність, для того щоб, відповідно до характеру вантажу, який буде транспортуватися, забезпечити здатність судна прийняти вантаж, придатність для плавання, укомплектованість екіпажу та оснащеність всім необхідним, як це передбачають чинні правила, а також наявність у судна міжнародних та національних дозволів, що необхідні для транспортування такого вантажу [3].

Якщо попередньо було домовлено, здійснення перевезення на конкретному судні або типі судна, перевізник має право навантажити або перенавантажити вантаж частково чи цілком на інше судно/інший тип судна без погодження про це із відправником вантажу лише в наступних випадках:

- низький рівень води;
- зіткнення;
- будь-які інші перешкоди, які впливають на судноплавство, настання яких, на момент укладення договору, передбачити було неможливо та які вимагають навантаження або перевантаження вантажу для належного виконання договору перевезення, та якщо перевізник вантажу протягом розумного строку не може отримати від відправника розпорядження, або коли цього вимагають звичаї того порту, в якому судно знаходиться [34, с. 115].

У разі дотримання відправником покладених на нього обов’язків перевізник має забезпечити навантаження, укладку й кріплення вантажу таким чином, щоб це не впливало на безпеку судна. Перевезення вантажу у відкритих трюмах або на палубі судна дозволено лише в тому випадку, якщо про це було попередньо домовлено з відправником вантажу, якщо таке транспортування відповідає звичаям даної галузі торгівлі або цього вимагають чинні приписи.

Якщо вантаж буде нести безпосередню небезпеку для життя, майна або навколишнього середовища перевізник має право знешкодити або вивантажити його, або навіть знищити його, якщо даний процес відповідатиме необхідному ступеню небезпеки вантажу. Перевізник має право здійснити ці дії, навіть якщо до прийняття вантажу його було проінформовано або він дізнався іншим чином про забруднювальні характеристики чи небезпечний характер цього вантажу.

Перевізник зобов’язується здати вантаж у терміни, зазначені у договорі морського перевезення, або, якщо про такі терміни не було домовлено, у терміни, які є розумним вимагати від сумлінного перевізника з урахуванням усіх обставин рейсу й судноплавства здійсненого без перешкод.

Окрім перевізника також є фактичний перевізник. Між перевізником і фактичним перевізником також укладається договір про морське перевезення вантажу відповідно до змісту Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року. У рамках такого договору положення Конвенції про права і обов’язки відправника вантажу, застосовуватимуться до перевізника, а положення про права і обов’язки перевізника вантажу, застосовуватимуться до фактичного перевізника [19, с. 53].

У тому випадку, якщо перевізник доручає здійснення транспортування або його частини фактичному перевізнику, навіть якщо це дозволяють умови договору про перевезення, на перевізника, все одно, покладається відповідальність за все перевезення згідно з положеннями Конвенції. Положення Конвенції, які контролюють відповідальність перевізника, стосуються також

відповідальності фактичного перевізника відносно перевезення яке він здійснює [26, с. 143].

Перевізник у будь якому випадку повинен проінформувати відправника вантажу, якщо він доручатиме фактичному перевізнику перевезення або його частини.

Будь-яка угода з відправником або одержувачем вантажу, яка збільшує відповідальність перевізника, поширюється і на фактичного перевізника, але лише в тому об'ємі, на який він погодився у письмовому вигляді. Фактичний перевізник має право посилатися на ті заперечення, які може висунути перевізник відповідно до умов договору [3].

Незалежно від обов'язку відправника вантажу, на одержувача, який після того як вантаж прибуде до місця здачі зобов'язаний його отримати, покладається відповідальність відповідно до умов договору перевезення сплатити фрахт та інші збори, які пов'язані з вантажем, також він бере участь у покритті збитків внаслідок аварії.

Якщо транспортний документ відсутній або його не було надано взагалі, одержувач вантажу зобов'язаний сплатити фрахт, обумовлений із відправником, у тому випадку, якщо його розмір вирахувано відповідно до ринкової ставки [62, с. 645].

Передання вантажу в розпорядження одержувача вантажу відповідно до договору перевезення або звичаю даної галузі торгівлі, або згідно з адміністративними правилами, що застосовуються у порту вивантаження, тлумачиться як здача. Необхідна передача вантажу владі або третій стороні тлумачиться як здача також.

Отже, проаналізувавши вище викладену інформацію, ми можемо дійти висновку, що кожна зі сторін договору міжнародного морського перевезення вантажу є його невід'ємною складовою. Кожен учасник договору приймає його умови, тим самим погоджується виконати покладені на нього зобов'язання та

відповідальність за належне транспортування вантажу. Без добросовісної співпраці вантажовідправника, перевізника та вантажоодержувача договір міжнародного морського перевезення вантажу не міг би існувати.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Джерела правового регулювання перевезення вантажів морським транспортом

Правове регулювання відносин, які виникають у ході здійснення міжнародних перевезень, має свою особливу специфіку. Їх найголовніші умови викладені у міжнародних угодах, тобто конвенціях, котрі виступають у даній сфері відносин основним джерелом регулювання. Конвенції складаються переважно із уніфікованих матеріально-правових норм, необхідних для урегулювання колізійних норм, які найчастіше виникають під час регулювання питань у сфері міжнародного транспортування.

З давніх давен людство почало займатися експлуатацією морського простору задля задоволення потреб транспортування вантажу. У XVIII ст. відбувався активний розвиток торговельного мореплавства, який вимагав особливо ретельно оформити взаємовідносини між власниками судна та вантажу. Як наслідок, на початку XIX ст. отримання вантажу перевізником для подальшого перевезення морем почали оформляти певною розпискою, яка згодом почала називатися «коносамент» [35, с. 200].

Проте поступово між Великою Британією та США почали виникати розбіжності у поглядах стосовно коносаменту. У Великій Британії переважали інтереси перевізників, у США – вантажовідправників. Це спричинило непорозуміння. Замість абсолютної відповідальності, англійські суди практично звільняли перевізника від неї, натомість американські суди зайнялися розглядом питання щодо обмеження й усунення відповідальності як явища, яке порушує норми публічного права [71, с. 702].

Саме ці події передували появі трьох міжнародних конвенцій, які сьогодні є основою міжнародно-правового регулювання морського транспортування вантажу:

1) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, була прийнята в Брюсселі 25 серпня 1924 року [4];
2) Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента, був прийнятий в Брюсселі 23 лютого 1968 року [5];
3) Конвенція ООН з морського перевезення вантажу, прийнята в Гамбурзі 30 березня 1978 року [6].

Отже, наразі перевізники мають справу з трьома різними групами власників вантажу, котрі здійснюють міжнародні морські перевезення [48, с. 200]. Норми конвенцій про міжнародні морські перевезення є імперативними відносно договорів перевезення, що оформлені транспортним документом тобто коносаментом.

Брюсельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент(яка ще називається Гаазькі правила) вступила в силу 2 червня 1931 року, на сьогоднішній день її учасниками є більше як 70 держав.

Усі положення Конвенції 1924 року мають відношення до морських перевезень лише за умови видачі коносамента та не мають відношення до перевезень на основі чартеру. Конвенцією було визначено порядок видачі коносамента, його зміст, права та обов'язки відправника вантажу, одержувача вантажу та перевізника, об'єм відповідальності, що покладається на перевізника та відправника вантажу [33, с. 185].

Згідно з Гаазькими правилами перевізником вантажу є власник судна або фрахтувальник, котрий є стороною у договорі транспортування з відправником. Зобов'язанням перевізника є виявлення належної дбайливості щодо приведення судна у морехідний стан до початку рейсу та у відношенні до вантажу [57, с. 73].

Приведення судна у морехідний стан означає приведення судна до такого технічного стану, в умовах якого судно матиме можливість здійснити перевезення належним чином, як і було обумовлено у договорі. На перевізника також покладається таке обтяження як доведення відсутності власної вини у разі втрати або пошкодження вантажу [71, с. 702].

Положення про відповідальність перевізника зазначено Гаазькими правилами у вигляді переліку всіх підстав, котрі звільняють його від відповідальності. (п.2 ст.4).

Цим переліком охоплено 17 основних підстав за яких ні перевізник, ні судно не несуть відповідальність за втрати або збитки [13, с. 793]:

- дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном;
- пожежа, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій або вини перевізника;
- ризики, небезпеки або випадковості на морі або в інших судноплавних водах;
- непереборні сили;
- військові дії;
- дії антигромадських елементів;
- арешт або затримання владою, правителями або народом або накладення судового арешту;
- карантинні обмеження;
- дії або упущення відправника або власника вантажу, його агента або представника;
- страйки або локаути, або призупинення, або затримка роботи через будь-які причини повністю або частково;
- повстання або народні зворушення;
- рятування або спроби рятування життів або майна на морі;

- втрата об’єму або ваги, або будь які інші втрати, або пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливу природу вантажу або властиві вантажу дефекти;
- недостатня упаковка;
- неповнота або недостатнє маркування;
- приховані недоліки, які не можна виявити при прояві розумної дбайливості;
- будь-які інші причини, що виникли не через дії і не через вину перевізника, агентів або службовців перевізника; однак обтяження доведення покладається на особу, яка потребує такого звільнення від відповідальності, і вона має довести, що ні дії або особиста вина перевізника, ні дії або особиста вина агентів або службовців перевізника не сприяли втратам та збиткам [4].

Відповідальність перевізника базується на принципі провини, що передбачає її спростування безпосередньо самим перевізником.

Гаазькі правила передбачають специфічну обставину, за якої перевізник не буде нести відповідальність за заподіяну шкоду вантажу через вину екіпажу судна або його службовців - дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном, інакше кажучи «навігаційна помилка» [64, с. 478].

Завжди навігаційна помилка зазнавала гострої критики, а особливо зі сторони власників і страховиків вантажу.

Гаазькі правила свого часу у повній мірі представляли компроміс між інтересами відправників вантажу та перевізників. Проте такі вагомі фактори, як контейнерна революція, інфляція, зростаюча критика «навігаційної помилки» як причини для звільнення від відповідальності перевізника та багато інших, спричинили необхідність модернізації та удосконалення Гаазьких правил [55, с. 288]. Оновлення правил було частково здійснено з прийняттям 23 лютого 1968

року у Брюсселі Протоколу змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента(також відомий як Правила Вісбі). 23 червня 1977 року Протокол набув чинності.

Завдяки Правилам Вісбі сферу дії Брюсельської конвенції 1924 року було розширено, (ст.10) вона почала застосовуватися до будь-якого коносаменту, який застосовується для перевезення вантажу між портами двох різних держав, якщо:

- коносамент видано в одній із держав-учасниць, або
- перевезення здійснюється з порту, що знаходиться в одній із держав-учасниць, або
- договір, що міститься в коносаменті або посвідчений ним, передбачає що правила цієї Конвенції або що вводить їх в дію законодавства будь-якої держави застосовуються до цього договору,

якою б не була національність судна, перевізника, відправника, одержувача або іншої зацікавленої особи [10, с. 448].

Правилами Вісбі було також введено розрахункову одиницю, яка використовувалася в міжнародному регулюванні відповідальності – Франк Пуанкаре [22, с. 328]. Гаазькими правилами спочатку припускалося обчислення франку в англійських фунтах стерлінгів і його розмір встановлювався у 100 фунтів стерлінгів за одиницю вантажу або місце.

Єдиним способом для відправника збільшити відповідальність перевізника – вказати в коносаменті природу, характер і вартість вантажу [74, с. 144]. Якщо обумовлення вартості товару в коносаменті відсутнє, то перевізник у будь-якому випадку відшкодовує тільки 100 фунтів стерлінгів або еквівалентну в іншій валюті суму. В той же час, щоб уникнути плутанини відносно номінальної вартості валюти і курсових різниць ст. 9 встановлюється правило перекладу фунтів стерлінгів в національну валюту.

Під час розробки Гаазьких правил Великобританія і багато інших країн дотримувалися золотого стандарту, тому усі валюти оцінювалися в золотому змісті. Якщо національна валюта не використовує фунти стерлінгів як грошову одиницю, то обмін валюти здійснюється по курсу на день прибуття судна в порт розвантаження з округленням до цілих чисел.

Через стрімкий процес інфляції попередня сума, яка обмежувала відповідальність перевізника за втрату чи пошкодження вантажу, а саме 100 фунтів стерлінгів, стала знеціненою, саме тому її було підвищено до 10 000 умовних франків(це грошова одиниця, яка містить 65,5 мг золота 900-ї проби) за одиницю вантажу або місце, або 30 франків за 1 кг ваги брутто пошкодженого або втраченого вантажу в залежності від того, яка сума вище [60, с. 288].

Протокол також підтверджував правило про річні строки позовної давності за вимогами до перевізника і судна стосовно вантажу, проте сторони отримали право продовжувати даний термін шляхом угоди, яку потрібно укласти після того, як виникла підстава для позову.

Іншим додатковим протоколом у 1979 році до Гаазько-Вісбійських правил було внесено зміни, щодо застосування нової розрахункової одиниці для обчислення межі відповідальності перевізника вантажу морем. Правилами було збільшено максимальний об'єм відповідальності перевізника і закріплена розрахункова одиниця в золотому вимірі. Сума відшкодування розраховується на день, коли вантаж був відвантажений (чи мав бути відвантажений) в порту прибуття виходячи з вартості втраченого вантажу (коли вартість товару не визначена - виходячи з ринкової ціни на аналогічні товари). Положення Конвенції про ринкову вартість товару - великий крок до розвитку світової сучасної морської торгівлі [28, с. 524].

При розробці нових Правил не могли ігноруватися контейнерні перевезення, що отримали широкий розвиток у сфері вантажоперзевезення. Саме тому, на відмінну від Гаазьких правил Гаазько-Вісбійські правила містили

«контейнерну обмовку». Якщо вантаж перевозиться в контейнері (чи іншому транспортному пристосуванні), межа відповідальності застосовується не до одного лише контейнера як одиниці товару, а до фактичного числа місць, які займає контейнер (якщо число таких місць визначене у коносаменті і не спростовується вантажоперевізником) [21, с. 542]. Оскільки Правила містять конкретні положення, що застосовуються до контейнерних перевезень вантажів, то вони застосовні навіть при комбінованих (змішаних) міжнародних морських перевезеннях вантажів, що є великим кроком вперед в області правового регулювання торгового судноплавства і мореплавства [54, с. 764].

Завдяки усім змінам, внесеними Протоколом, Гаазькі правила зазнали стрімкого осучаснення.

Слід зазначити, що представники держав, до яких належали власники вантажів почали критикувати Гаазько-Вісбійські правила розвитку торгівельного мореплавства, комерційні і економічні проблеми. Вони почали наполягати на створенні нового правового режиму перевезення вантажу морським транспортом. Завдяки їх ініціативі, в рамках Організації Об'єднаних Націй було розроблено та прийнято Конвенцію з морського перевезення вантажу, головною ціллю якої була заміна Гаазьких правил та Правил Вісбі. Конвенція була прийнята в Гамбурзі 30 березня 1978 року та отримала назву Гамбурзькі правила [6].

Проте прийняття Конвенції також не стало прикладом ефективної уніфікації, тому що більшість держав не ратифікували її.

Таким чином, ми можемо дійти висновку, що джерела правового регулювання перевезення вантажів морським транспортом є досить вагомими через їх уніфікацію на міжнародному правовому рівні. І це є досить позитивним моментом, тому що уніфікація, як нам відомо, допомагає подолати колізії різнонаціональних законів. З іншого ж боку, одночасна наявність міжнародно-правових норм, що регулюють одні й ті ж відносини по-різному, може викликати

деякі питання стосовно їх безпосереднього застосування, спричиняючи конкуренцію норм різних міжнародних актів. Це не тільки не сприяє одностайному рішенню врегулювання спірних питань, а, навпаки, ускладнює «колізію». Отже, можемо стверджувати, що дана сфера все ще потребує більш детальної уваги фахівців для розробки одностайного та більш ефективного механізму правового регулювання перевезень вантажу морем з урахуванням інтересів усіх учасників перевезення.

2.2. Порівняльна характеристика Гамбурзьких та Роттердамських правил

Завдані попередньо зміни на якийсь час здавалися достатніми, проте розвиток міжнародної торгівлі і зростаючі вимоги до відповідальності перевізника незабаром спонукали міжнародне співтовариство до розробки документу, який би врахував усі аспекти договору перевезення. Наступним таким документом стали Гамбургзькі правила 1978 року і згодом Ротердамські правила 2008 року.

Оскільки Гаазько-Вісбійські правила не усунули всіх недоліків Гаазьких правил, ЮНСІТРАЛ ініціювала перегляд відповідних норм, що регулюють перевезення вантажів морським транспортом шляхом прийняття вже третьої міжнародної угоди - Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 року, тобто Гамбурзькі правила [6].

Гамбурзькі правила ширші за обсягом у порівнянні з Гаазькими і Гаазько-Вісбійськими правилами. Вони розділені на сім частин і складаються з 34 статей. У них уточнено поняття вантажоперевізника в порівнянні з встановленим Гаазькими правилами суміжним поняттям вантажовідправника [16, с. 256].

Гамбурзькими правилами було також введено поняття фактичного перевізника - особи, якій перевізником доручено здійснення перевезення вантажу або частини перевезення, в тому числі, якій доручено таке здійснення

перевезення. При цьому Гамбурзькими правилами не передбачено наявності договірних відносин між вантажовідправником і фактичним перевізником вантажу. Проте правилами не визначено, яким чином слід закріпити відносини між перевізником і фактичним перевізником.

Гамбургзькими правилами уточнена сфера правового регулювання договору морського перевезення вантажів. Як договір морського перевезення кваліфікується будь-який договір, відповідно до якого перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший [40, с. 110].

Якщо договір охоплює кілька видів перевезень, то для цілей Конвенції він розглядається в якості договору морського перевезення вантажу тільки в тій мірі, в якій він відноситься безпосередньо до перевезення морем. Таким чином, саме визначення виділяє кілька суттєвих умов договору. По-перше, ще раз підтверджується, що перевізник є стороною договору морського перевезення. По-друге, договір морського перевезення вантажу є оплатним [73, с. 143]. Це суттєва відмінність Гамбурзьких правил, оскільки попередні конвенції не виділяли оплату в якості обов'язкової умови договору. По-третє, визначена основна функція перевізника - перевезення вантажу морем з одного порту в інший порт.

Слід наголосити, що як Гаазькі правила, як і Правила Гаазько-Вісбійські визначали період дії договору морського перевезення вантажу шляхом введення поняття такого перевезення - період з моменту завантаження вантажу на судно до моменту його вивантаження [14, с. 32]. Гамбурзькі правила не вводять такого спеціального поняття, однак у визначенні договору морського перевезення вказано період його дії - від одного порту до іншого. Отже, перевізник несе відповідальність за вантаж, який знаходиться в його веденні, в порту навантаження, під час перевезення і в порту розвантаження.

Сфера застосування Гамбурзьких правил ширша, ніж сфера Гаазько-Вісбійських правил. Всі конвенції передбачають, що перевезення повинно бути обов'язково міжнародним, і так чи інакше одна зі сторін договору повинна бути пов'язана з країною, яка підписала цю конвенцію, проте для Гамбурзьких правил місце видачі коносамента не має значення, оскільки воно може бути зовсім не пов'язане безпосередньо з плаванням .Значення надається лише порту відправлення і порту вивантаження вантажу [72, с. 78]. Наприклад, Гаазько-Вісбійські правила не застосовуються у ситуації, коли перевезення здійснюється з порту держави, яка цих Правил не застосовує, в порт держави, яка їх застосовує, а Гамбурзькі правила передбачають і таку ситуацію. Відповідно до ст. 2 її положення не можуть застосовуватися до договорів чартеру, якщо тільки стосовно чартеру не був виданий коносамент і власником такого коносамента є не фрахтувальник [45, с. 15]. Варто відзначити, що національність судна або будь-якої сторони договору (а також національність фактичного вантажоперевізника і будь-якого іншої зацікавленого особи) при вирішенні питання про можливість застосування Гамбурзьких правил також не має значення.

Відповідно до Гамбурзьких правил, перевізник несе відповідальність за вантаж «від порту до порту». Правилами передбачається, що перевізник взяв на себе відповідальність за вантаж з моменту, коли він прийняв його від вантажовідправника (ст. 1) [34, с. 115]. Таким чином, Гамбурзькі правила усунули труднощі з визначенням особи, відповідальної за збитки, отримані при навантаженні або розвантаженні товару.

Як було вже зазначено і підтверджено практикою, згідно із Гаазькими правилами перевізник не може делегувати свою відповідальність іншій особі, навіть якщо збитки виникли внаслідок халатності такої особи. У Гамбурзьких правилах викладена інша позиція: перевізник може уникнути відповідальності, якщо доведе, що ним було вжито всіх заходів і проявлена належна дбайливість в призначенні незалежного підрядника [67, с. 112].

Наприклад, перевізник може уникнути відповідальності за пошкодження або затримку вантажу, якщо він доведе, що для управління судна найняв компанію, що володіє чудовою репутацією і проявила себе кращою в цій області. До того ж часто складно розділити, коли дії потрапляють під підстави для звільнення від відповідальності, а коли це дійсно була помилка в управлінні судном.

Частина V Конвенції містить положення про термін позовної давності і позовних вимог. За загальним правилом, Конвенція встановлює термін позовної давності, що дорівнює двом рокам. Однак він може бути продовжений особою, до якої пред'явлено вимогу шляхом письмової заяви. Термін позовної давності вважається з дня, коли вантаж було (або повинен був бути) відвантажено і здано вантажоодержувачу [67, с. 112]. Повідомлення про пошкодження вантажу має бути зроблено в письмовій формі не пізніше робочого дня, наступного за днем, коли вантаж було передано вантажоодержувачу, або, в разі, коли пошкодження могли бути не очевидними, протягом 15 календарних днів після прийняття. Компетентний суд як і раніше визначається за законом місця порту навантаження або розвантаження, місця укладення договору або держави однієї зі сторін договору. Гамбурзькими правилами вперше передбачено, що сторони договору морського перевезення вантажу можуть укласти угоду, згідно з якою спір, що виник в результаті такого перевезення, підлягає передачі в арбітраж [66, с. 30].

Що ж стосовно Роттердамських правил, то провідна роль в підготовці була відведена Міжнародному морському комітету. Текст проекту Конвенції «Про договори повного або частково міжнародного морського перевезення вантажів» був затверджений в липні 2008 року на 41-й сесії ЮНСІТРАЛ, і потім прийнятий 63-й сесією Генеральної Асамблеї ООН 11 грудня 2008 року [36, с. 172]. З метою надання глобальності характеру Роттердамських правил, спочатку охоплюючих більш широкий спектр регульованих відносин, Генеральна Асамблея закликала всі уряди розглянути питання про приєднання до конвенції. При цьому,

ратифікуючи Роттердамського правила, держава зобов'язана денонсувати Гаазькі правила, Гаазько-Вісбійські правила і Гамбурзькі правила, якщо вона є учасником відповідних конвенцій. Таким чином, державам доведеться ретельно розглянути переваги Роттердамських правил і вирішити, чи відповідають вони їх очікуванням як зі сторони основних положень, так і зі сторони потенціалу в забезпеченні міжнародної правової єдності [32, с. 97].

Конвенція значно більша за об'ємом у порівнянні з Гамбурзькими правилами та іншими попередніми конвенціями. Вона складається з 18 розділів і 96 статей. Деякі розділи присвячені принципово новим з точки зору офіційного закріплення питань правового регулювання міжнародних морських перевезень вантажів, зокрема, Розділ 8 (транспортні електронні записи), Розділ 9 (здача вантажу), Розділ 10 (права контролюючої сторони), Розділ 11 (передача прав), Розділ 14 (юрисдикція), Розділ 15 (арбітраж).

Ст. 1 по аналогії з іншими правилами визначає основні терміни, використовувані в Конвенції. Варто відзначити, що їх кількість значно більша, ніж в Гамбурзьких правилах: їх список досягає 30 пунктів. Це можна пояснити тим, що Роттердамські правила мають набагато ширшу сферу застосування, розкриваючи безліч нових правових інститутів [18, с. 157]. Крім понять договору перевезення, вантажовідправника, вантажоодержувача, транспортного документа, Роттердамські правила також визначають поняття договору про організацію перевезень, лінійного перевезення, нелінійного перевезення, перевізника, виконавчої сторони, морської виконавчої сторони, документарного вантажовідправника, власника, права контролю над вантажем, контролюючої сторони, оборотного і необоротного транспортних документів, електронного повідомлення, транспортної та оборотної електронних записів, видачі, передачі, договірних умов, судна, контейнера, транспортного засобу, фрахту, доміцилю, компетентного суду [38, с. 191].

Укладачі проекту Роттердамських правил вдалися до нової і оригінальної конструкції визначення сфери їх застосування. У визначенні договору

перевезення, встановленого ст. 1 Роттердамських правил, передбачено, що хоча і наявність морського перевезення обов'язкова, перевезення також може передбачати й інші види транспорту на додаток до морського етапу. Подібна концепція, при якій частина перевезення повинна здійснюватися перевізником морським видом транспорту, але перевезення не обмежується тільки морем, отримала найменування «море плюс».

Положення про відповідальність перевізника передбачені Розділом 5 Конвенції. Перевізник є відповідальним за будь-яке пошкодження вантажу, якщо позивач доведе, що втрата, пошкодження або затримка або ж викликавша її або сприявша їй подія або обставина мали місце в період відповідальності перевізника. Варто відзначити, що таким періодом відповідно до п. 1 ст. 12 Конвенції визнається період з моменту отримання перевізником або виконуючою стороною вантажу для перевезення і закінчується в момент здачі вантажу, який отримав назву «від дверей до дверей». При цьому п. 2 ст. 17 Конвенції передбачено право перевізника на повне або часткове звільнення від відповідальності, якщо ним буде доведено, що шкоди було завдано не з його вини [44, с. 87]. Також перевізник більше не звільняється від відповідальності за «навігаційної помилку». У п. 3 ст. 17 Конвенції також наведено додаткові підстави обмеження або звільнення перевізника від відповідальності, як то війна, непереборна сила, пожежа тощо.

Такий «каталог винятків» був передбачений ще Гаазько-Вісбійськими правилами. Однак при розробці Гамбурзьких правил «каталог винятків» піддавався жорстокій, але не завжди справедливій критиці і в текст Правил не потрапив. Морське співтовариство не змирилося з втратою «каталогу винятків». Можливо, в цьому криється одна з причин, по якій Гамбурзькі правила так і не стали універсальними [31, с. 160]. Тому в ЮНСІТРАЛ було поставлено питання про відновлення «каталогу винятків» в тексті конвенції, що розробляється. Хоча і сьогодні противники «каталогу» мають досить багато прихильників, «каталог» включений в п. 3 ст. 17 Роттердамських правил.

Значні зміни торкнулися транспортних документів. Відповідно до Роттердамських правил під транспортним документом розуміється документ, який виданий згідно з договором перевезення перевізником і який свідчить про отримання перевізником або виконуючою стороною вантажу відповідно до договору перевезення, про наявність договору перевезення або містить такий договір [17, с. 114].

Таким чином, Роттердамські правила відмовляються від встановлення єдиного поняття «коносамент», використовуючи універсальне поняття - «транспортний документ». Ст. 8 до транспортного документа також прирівнює транспортний електронний запис, що мабуть, стало найбільш очікуваним доповненням. Згідно з визначенням, встановленим в ст. 1 Конвенції, транспортний електронний запис означає інформацію, що міститься в одному або більше повідомлень, які були передані перевізником за допомогою електронного зв'язку відповідно до договору перевезення (в тому числі інформація, логічно пов'язана з транспортним електронним записом). Такий запис має свідчити про отримання перевізником або виконуючою стороною вантажу відповідно до договору перевезення і про наявність договору перевезення (або утримувати такий договір) [24, с. 55].

У порівнянні з Гамбурзькими правилами положення про терміни позовної давності не зазнали істотних змін. Право вибору суду залишено позивачеві, при цьому суд повинен бути обраний або за місцем доміцилія перевізника, або за місцем отримання або здачі вантажу, або за місцем порту навантаження або вивантаження вантажу. Позивач також має право пред'явити позов до компетентного суду або судів, визначеному за згодою між відправником і перевізником [30, с. 280]. Сторони можуть домовитися про те, що спір, який виник у зв'язку з договором морського перевезення вантажу, підлягає передачі в арбітраж. Якщо сторони домовляються про передачу справи до арбітражу до виникнення спору, вказівка місця арбітражу обов'язкова. Однак після виникнення спору, сторони можуть домовитися про розгляд в будь-якому місці.

Отже, дослідивши характеристику Гамбурзьких та Роттердамських правил, ми можемо дійти висновку, що незважаючи на всю значимість прийняття Гамбурзьких правил, вони занадто схожі за змістом із Гаазько-Вісбійськими правилами, що, можливо, і стало причиною їх обмеженого визнання на міжнародній арені. Хоча Гамбурзькі правила містять більш точні положення, що регулюють коносаменти, і передбачають використання необоротних транспортних документів краще, ніж Брюссельська конвенція, в них не міститься корінних змін норм права, що регулюють документацію морських вантажних перевезень. До прийняття Роттердамських правил основною дійових правових актів залишалися Гаазько-Вісбійські правила, в той час як Гамбурзькі правила не набули широкого застосування незважаючи на їх порівняльну прогресивність. Звичайно, не доводиться очікувати, що Роттердамські правила зможуть швидко завоювати позиції на правовому терені регулювання морських перевезень, проте вони мають набагато більші шанси, ніж Гамбурзькі правила.

2.3. Особливості правового регулювання трампового та лінійного судноплавства

Перевезення вантажу морським транспортом – справа, яка напряму пов'язана з ризиком. Саме тому первізники завжди намагалися звести до мінімуму власну відповідальність. В той же час, на вантажовідправників покладаються договірні зобов’язання перед покупцями і вони теж хочуть зменшити ризики пошкодження або втрати перевезеного вантажу.

Транспортування вантажу морським транспортом включає в себе транспортування не тільки відкритим морем, але також й каналами та ріками [47, с. 272]. Від якості транспортування напряму залежить кінцева вартість вантажу. Отже особливо важливо забезпечити перевезення вантажу безпечним маршрутом та найкращим сервісним обслуговуванням. Саме це спричиняє важливість тісної взаємодії покупця і відповідального за перевезення.

Класифікація морських суден здійснюється за видами вантажів, що транспортуються, регулярністю рейсів та формами договорів транспортування [41, с. 52].

Найбільшого інтересу зазнає поділ ринку перевезення вантажу морським транспортом на трампове та лінійне судноплавство.

Трампове судноплавство – це нерегулярні рейси морських суден, які не мають чіткого розкладу і направляються власниками суден в ті місця, де зосереджений попит на тонаж з боку фрахтувальників [50, с. 192]. Основу перевезень трампових суден складають масові вантажі:

- ліс;
- вугілля;
- зерно;
- руда;
- нафтопродукти;
- інший вантаж перевезений навалом або наливом.

Трампові судна у своїй більшості є універсальними тому можуть за необхідності транспортувати генеральний вантаж – упакований та неупакований товарно-штучний вантаж такий як:

- устаткування;
- апаратура;
- хімікати;
- металовироби;
- трактори;
- вагони;
- автомобілі;
- сільськогосподарська техніка.

Для перевезення трампові судна надають під вантаж все судно або його частину, або окремі вантажні приміщення.

Договір про транспортування вантажу трамповими суднами укладається у вигляді чартеру. Сторонами чартерного договору виступають фрахтувальник(відправник вантажу або його представник) та фрахтівник(перевізник вантажу або його представник) [69, с. 152].

Чартерний договір складається із таких основних пунктів:

- час і місце укладення договору;
- повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру);
- назва та опис судна;
- право заміни спочатку зазначеного терміну;
- рід вантажу;
- місце навантаження та розвантаження;
- умови навантаження та розвантаження, також умови виплати демереджу (demurrage) – це грошова виплата за додатковий після закінчення строку навантаження (розвантаження) час очікування судном завершення вантажних робіт, що передбачена укладеним договором, і диспачу (dispatch) – грошова виплата власником судна фрахтувальнику за дострокове виконання вантажних робіт та звільнення судна;
- порядок оплати фрахту;
- термін подання судна, в тому ж числі і канцелінг(cancelling) – кінцевий строк подання судна для навантаження, за умови недотримання якого фрахтувальник має право розірвати договір чартеру;
- додаткові умови(застереження за обставин непереборної сили, льодове застереження і т.д.) [49, с. 144].

Практика торговельного мореплавства, яка існує не один вік, вимагала розроблення типових договорів перевезення, які отримали назву проформи

чартерів. Дані проформи розробляються або перевізниками, або спеціалізованими організаціями, на їх основі укладаються чартери стосовно транспортування конкретного вантажу у визначеному напрямку. У торговельному мореплавстві розрізняють такі види фрахтування:

- фрахтування на один рейс (singl voyage cgartering) – це вид фрахтування, за яким власник судна має одним рейсом перевезти вантаж із одного чи декількох портів відправлення в один чи декілька портів призначення;
- фрахтування на послідовні рейси(consecutive voyages chartering) – це вид фрахтування, який застосовується під час транспортування великої кількості однорідного вантажу в одному напрямку декількома послідовними рейсами;
- фрахтування на умовах тайм-чартер(time charter) – договір оренди судна, за яким все судно або лише його частина передається у розпорядження фрахтувальника на конкретний час для перевезення вантажу у будь-якому напрямку. Власник судна зобов'язується лише зберігати судно у належному стані та оплачувати утримання екіпажу. Всі інші витрати(паливо, портові збори) та оплата оренди судновласнику покладаються на фрахтувальника;
- фрахтування на умовах димайз-чартеру (demise charter) – договір оренди судна, за яким власник судна зобов'язаний передати його фрахтувальнику на домовлений термін разом із командою, а її члени стають працівниками винаймача, на якого покладаються всі витрати стосовно судна, також заробітну плату екіпажу та сплату оренди власнику судна;
- фрахтування на умовах бербоут-чартеру (bareboat charter) – це оренда судна без екіпажу. На фрахтувальника покладаються усі витрати для його використання та сплата оренди власнику судна. Даний вид фрахтування широко використовується під час придбання суден у

розстрочку. Таким чином договір оренди також виступає договором купівлі-продажу. Коли розрахунки завершуються, власником судна стає фрахтувальник [74, с. 144].

Грошову суму, яку має виплатити фрахтувальник фрахтівникові за транспортування судном вантажу, визначають відповідно до розміру фрахтової ставки. Фрахтова ставка встановлюється залежно від ринкової конк'юри та призначається безпосередньо власником судна [76, с. 328].

Лінійне судноплавство – це метод організації перевезень морським транспортом здебільшого генеральних вантажів невеликими партіями, за яким рух суден обумовлюється попередньо оголошеним розкладом разом із переліком усіх портів заходу, оплата перевезення здійснюється за встановленим тарифом [55, с. 288].

Міжнародне лінійне судноплавство є головною складовою організації міжнародних морських перевезень, що забезпечує виконання швидкої доставки вантажу морськими шляхами. Лінійне судноплавство передбачає регулярність вантажопотоків, їх відповідні об'єми та виступає більш довершеною формою організації морського транспортування, ніж трампове. У лінійному судноплавстві приймають участь найдовершеніші комбіновані, рефрижераторні, універсальні судна, пороми та судна, що спеціалізовані за способом вантаження.

Існує три типи ліній:

- односторонні, які обслуговуються одним власником судна;
- спільні, що обслуговуються декількома транспортними компаніями відповідно до угод укладеними між ними або міжурядовими угодами;
- конференціальні, які організовані для транспортування вантажу океанськими напрямками відповідно до угод конференцій компаній-власниць суден [29, с. 136].

У рамках Організації Об'єднаних Націй у 1974 році було розроблено Кодекс поведінки лінійних конференцій. В ньому вказано, що конференцією називається

група, яка складається з двох та більше перевізників, котрі надають послуги міжнародних лінійних перевезень вантажів у певному напрямку і між ними існує домовленість щодо загальних тарифних ставок, прав та обов'язків членів конференції [7].

Для усіх членів лінійної конференції застосовуються єдині тарифи. Тарифні ставки залежать від одиниці маси чи об'єму вантажу. У процесі розрахунку фрахту за лінійним перевізником зберігається право вибору використання масової чи об'ємної тарифної ставки, застосовуючи принцип найбільшого фрахту для судна. Якщо перевезенню підлягає дорогий вантаж, перевізник має право стягнути плату за фрахт, що обчислюється як відсоток від встановленої вартості вантажу, найчастіше це 3-5% [15, с. 53].

До головних переваг лінійного судноплавства ми можемо віднести наступні:

- регулярність;
- здебільшого стабільні ціни;
- дотримання термінів розкладу;
- наявність широкої мережі агентів;
- експлуатація спеціалізованого тоннажу.

Збереження даних переваг вимагає значних витрат, саме тому лінійні перевізники мають тарифи значно вищі фрахтових ставок трампових перевезень.

Лінійними суднами транспортуються здебільшого дрібні партії вантажу від досить великої кількості відправників до такої ж великої кількості одержувачів. Тому лінійним компаніям доводиться приймати вантаж для транспортування набагато раніше, ніж прийде судно. Компанії зберігають вантаж на своїх складах, займаються організацією і оплатою навантаження та розвантаження. В плату за перевезення дані послуги включаються [51, с. 65].

Лінійні перевезення здійснюються на умовах типових коносаментів. Цей документ власник судна видає відправнику вантажу як підтвердження прийняття вантажу до його транспортування. Окрім основного примірника є ще два або три

оригінали, перевізник або його агент має поставити свій підпис і печатку на них. Також існують копії без права передання, вони не підписуються та не мають чинності.

Коносамент містить дані про назву судна, тоннаж, його власника, найменування портів навантаження й розвантаження, суму фрахту і вказівку, де має проводитися його оплата – у порту навантаження чи призначення, кількість примірників коносамента, що були видані. Коносамент має підписати капітан судна(пароплавного агента). Один з оригіналів надається банку для оплати, інші перевізнику, відправнику та одержувачу. Копії надсилають у порти відправлення, призначення і на митницю [46, с. 126].

До коносамента додається:

- маніфест із описом коносаментів партій вантажів для організації розвантаження;
- штурманська розписка, на основі якої виписується коносамент;
- ордер на вантаж, що видає відправник вантажу капітану;
- акт-повідомлення, який є підставою для пред'явлення претензій у разі пошкодження вантажу під час транспортування.

Коносаменти є декількох видів:

- коносамент на ім'я названої особи або одержувача вантажу. У такому випадку отримати вантаж у пункті прибуття зможе лише ця особа пред'явивши оригінал коносаменту;
- коносамент на пред'явника. Власник цього коносаменту виступає власником вантажу юридично;
- ордерний коносамент. Передбачає право відправника вантажу передати власні права третій особі, поставивши свій підпис та печатку на звороті коносаменту;
- прямий коносамент – коносамент без перевалювання;

- наскрізний коносамент. Означає, що на маршруті проходження вантажу можливі перевалювання. Вони можуть бути в першому порту розвантаження або перевантаження на інше судно, що доставить вантаж до кінцевого пункту призначення, або в порту, з якого відбуватиметься подальше транспортування вантажу сушею, або в пункті відправлення вантажу до порту, в якому відбуватиметься навантаження. За наскрізного коносаменту рахунок виставляється на загальну суму та сплачується вантажоперевізником;
- чистий коносамент. Він означає, що перевізник прийняв вантаж без резервації, у відмінному зовнішньому вигляді [75, с. 96].

У ході практики лінійного судноплавства виник певний ряд комерційних умов транспортування, відомих як «лінійні умови». Дані умови передбачають зобов'язання перевізника доставити вантаж зі складу порту відправлення до складу порту призначення за власний рахунок. Власник судна зобов'язаний оплатити усі витрати на транспортуванню вантажу, в тому ж числі і витрати на зберігання вантажу в порту відправлення, його вантаження, подачу в трюм чи на палубу судна, його укладання, кріплення, вивантаження, складування та зберігання у порту призначення протягом терміну зазначеного у тарифі [42, с. 135].

Перевізник вантажу має право вимагати належне відшкодування збитків за непред'явлення вантажу зі сторони відправника вантажу в тому разі, якщо договір оформлений букінг-нотом (booking note) – на транспортування великої партії вантажу або якщо судно спеціально робить факультативний захід для завантаження вантажу [11, с. 912].

Отже, ми можемо зробити висновок, що кожен вид судноплавства має свої переваги та недоліки. Трампове судноплавство пропонує більш вигідні ціни, але не дозволяє чітко планувати, наприклад, своєчасне постачання виробництва сировиною, енергоносіями, не дозволяє гарантувати терміни поставки готової продукції. Лінійне ж судноплавство технічно та організаційно не пристосоване

для перевезень масових вантажів за прийнятними цінами. Проте воно гарантує швидке транспортування вантажу дрібними партіями.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Міжнародне співробітництво та розвиток країн неможливий без міжнародних перевезень вантажів шляхом обміну, купівлі - продажу товарів. Це необхідно перш за все для розвитку міжнародного ринку в цілому і економіки окремо взятої держави.

За результатами дослідження правового регулювання укладення договору міжнародного перевезення вантажів морським транспортом можна зробити наступні висновки:

1. Договір міжнародного перевезення вантажу морським транспортом представляє собою угоду, за якою перевізник бере на себе зобов'язання транспортування конкретного вантажу з одного порту в інший та передачу його особі, яка уповноважена одержувати вантаж, натомість, відправник зобов'язаний оплатити це перевезення раніше узгодженою сумою. Правова природа договору полягає у його приналежності до системи транспортних зобов'язань – зобов'язань надання послуг транспортування вантажів у просторі. Серед інших видів транспортних договорів, що демонструють звичаї та специфіку правовідносин морського торговельного мореплавства, договір міжнародного морського вантажоперевезення є досить складним і своєрідним. Даний вид перевезень регулюється диспозитивними нормами, що надає договору першочергову роль під час регулювання питань морського транспортування. Особливість договору міжнародного морського перевезення вантажу полягає у тому, що він становить правову базу взаємовідносин суб'єктів транспортування. Основним завданням договору є дотримання сторонами своїх зобов'язань.
2. Що стосується ролі договору міжнародного морського перевезення у становленні правовідносин між суб'єктами транспортування, то відразу після укладення договору про транспортування вантажу морем сторони договору набувають певні права та обов'язки. А саме відправник повинен

надати вантаж та забезпечити його завантаження, в свою чергу перевізник зобов'язується здійснити транспортування вантажу у призначений порт, одержувач повинен отримати вантаж після його транспортування. Якщо сторони виконують свої зобов'язання щодо вантажоперевезення неналежним чином, для них настає правова відповідальність. Отже, для повноцінного існування договору міжнародного морського перевезення необхідна добросовісна співпраця усіх суб'єктів транспортування.

3. Умови правового регулювання відносин, які виникають у ході здійснення міжнародних перевезень, викладені у міжнародних угодах, тобто конвенціях, котрі виступають у даній сфері основним джерелом регулювання. Варто відмітити три міжнародні конвенції, які сьогодні є основою міжнародно-правового регулювання перевезення вантажів морським транспортом: 1) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, була прийнята в Брюсселі 25 серпня 1924 року; 2) Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента, був прийнятий в Брюсселі 23 лютого 1968 року; 3) Конвенція ООН з морського перевезення вантажу, прийнята в Гамбурзі 30 березня 1978 року. Проте одночасна наявність міжнародно-правових норм, що регулюють одні й ті ж відносини по-різному, може викликати проблеми у момент їх безпосереднього застосування, спричинивши конкуренцію норм різних міжнародних актів. Процедура одностайного прийняття рішення щодо вирішення спірних питань стає проблематичною та ускладнює «колізію». Очевидно, що дана сфера залишається недосконалою та потребує більш детальної уваги фахівців.
4. Через стрімкий розвиток міжнародної торгівлі та зростаючі вимоги до відповідальності перевізника міжнародне співтовариство було змушене розробити документ, у якому було б враховано всі нюанси договору перевезення. Саме таким документом спершу стали Гамбурзькі правила 1978 року і згодом Роттердамські правила 2008 року, основні положення яких ми дослідили та порівняли у ході роботи. Гамбурзькі правила стали

ширшими за обсягом у порівнянні зі своїми попередниками. Вони складаються із 7 розділів і 34 статей. Правила уточнили поняття «вантажоперевізник», ввели нове поняття «фактичний перевізник». Також було визначено кілька суттєвих умов договору. Відтепер перевізник має нести відповідальність за вантаж в порту завантаження, під час перевезення і в порту розвантаження. Таким чином нарешті було усунуто труднощі з визначенням особи, відповідальної за збитки, отримані при завантаженні або розвантаженні. Що ж стосується Роттердамських правил, які прийшли на зміну Гамбурзьким правилам, вони є значно об'ємніші. Конвенція складається з 18 розділів і 96 статей. Окремі розділи були присвячені принципово новим питанням правового регулювання міжнародних перевезень вантажу морським транспортом. До Правил було внесено так званий «каталог винятків», який знайшов багато прихильників серед морського співтовариства, чого не вистачало Гамбурзьким правилам. Хоч Гамбурзькі правила і були прогресивними, але не змогли набути широкого застосування. Отже, у Роттердамських правил є всі шанси завоювати позиції на правовому терені морських вантажоперевезень.

5. Нині найбільшого інтересу зазнає поділ ринку перевезення вантажу морським транспортом на трампове та лінійне судноплавство. Трампове судноплавство – це нерегулярні рейси морських суден, які не мають чіткого розкладу і направляються власниками суден в ті місця, де зосереджений попит на тоннаж з боку фрахтувальників. Основу перевезень складають масові вантажі. Лінійне судноплавство – це перевезення здебільшого генеральних вантажів невеликими партіями, за яким рух суден обумовлюється попередньо оголошеним розкладом, оплата здійснюється за встановленим тарифом. Кожен з видів судноплавства має свої переваги і недоліки, що вимагає більш детального занурення у дану сферу науковців та вдосконалення сталих форм транспортних послуг.

З метою вдосконалення та розвитку чинного міжнародного законодавства та задля уникнення можливих непорозумінь міжнародного співтовариства у сфері міжнародних вантажоперевезень морським транспортом пропонується переглянути наступні пропозиції:

- одночасна наявність декількох міжнародно-правових норм, які по різному регулюють правовідносини у сфері вантажних перевезень морським транспортом, є причиною виникнення колізії між нормами даних конвенцій та між нормами конвенцій і окремими положеннями національного законодавства. Щоб запобігти виникненню таких колізій є необхідність у створенні універсальної єдиної міжнародної конвенції, яка буде містити усі найважливіші положення конвенцій-попередниць та повноцінно зможе врегульовувати правовідносини суб'єктів даної сфери згідно із вимогами сьогодення;
- зважаючи на те, що Роттердамські Правила наразі є найбільш сучасний, актуальний та збалансований міжнародний договір щодо перевезень вантажів морським транспортом, вони мають всі шанси стати єдиним договірним джерелом, що регулює питання у даній сфері. Саме тому, враховуючи всі переваги, доцільним буде спонукання усіх країн-учасниць торговельних морських перевезень приєднатися до конвенції. Це зможе гарантувати внесення змін та доповнень до Кодексу торговельного мореплавства держав-членів, що значно знизить кількість спірних питань та непорозумінь між ними;
- зважаючи на те, що за останні роки у Східній Європі почало поширюватися лінійне судноплавство, необхідно більше детально підійти до вдосконалення даної процедури, яка забезпечуватиме регулярну та швидку доставку вантажу морським транспортом і надасть можливість скоротити резерв провізної здатності флоту і оперативно регулювати рух суден на лінії з урахуванням змін в окремих портах. Для реалізації даної мети необхідно підготувати міцну правову основу щодо поняття договору

морського перевезення вантажів лінійним сполученням, його правової природи і суті, порядку його укладення і форми, а також з багатьох інших питань, що мають важливе значення для безпосередніх учасників правовідносин морських лінійних перевезень.

Список використаних джерел

1. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k30 (дата звернення 18.03.2021)
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення 20.06.2021)
3. Будапештська Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_998#Text (дата звернення 20.06.2021)
4. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, була прийнята в Брюсселі 25 серпня 1924 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text (дата звернення: 01.07.2021)
5. Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента, був прийнятий в Брюсселі 23 лютого 1968 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010#Text (дата звернення: 01.07.2021)
6. Конвенція ООН з морського перевезення вантажу, прийнята в Гамбурзі 30 березня 1978 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення: 01.07.2021)
7. Конвенція про Кодекс поведінки лінійних конференцій від 6 червня 1974 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_020#Text (дата звернення: 23.07.2021)

8. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 435- IV// Відомості Верховної Ради України. 2003, № 40-44. 356 с. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text (дата звернення 20.06.2021)
9. Кодекс торгівельного мореплавства України від 23 травня 1995 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення 20.06.2021)
10. Авраменко І.М. Міжнародне морське право. Ростов на Дону, 2001. 448 с.
11. Акімов Н.Н. Правове регулювання міжнародних морських перевезень вантажів лінійним сполученням. Мінськ, 2021. 912 с.
12. Андріанов І.О. Договір перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами сполучення СРСР. Ростов-на-Дону, 1970. 260 с.
13. Бірюков П.Н. Міжнародне право. Москва, 2011. 793 с.
14. Бутакова Н.О. Правовий режим відповідальності морського перевізника за Гаазько-Вісбійськими правилами. Петербург, 2013. 32 с.
15. Блінов А. В. Економіка лінійного судноплавства. Москва, 1978. 53 с.
16. Бразовська Я.Е., Цвєткова Ю.С. Правове регулювання морських транспортних операцій. Петербург, 2017. 256 с.
17. Бровка С.В. Міжнародне транспортне право. Мінськ, 1997. 114 с.
18. Вешнякова І.А. Окремі питання віповідальності перевізника у світлі Роттердамських правил. Москва, 2014. 157 с.
19. Вітрянський В.В. Поняття та види договорів перевезення. Система договорів перевезення. Москва, 2001. 53 с.
20. Гладких І.І., Позолотин Л.А., Торський В.Г. Перевезення небезпечних ваниажів морським транспортом внутрішніми водними шляхами. Київ, 2011. 62 с.

21. Гречуха В.М. Міжнародне транспортне право. Москва, 2014. 542 с.

22. Гуцуляк В.Н. Морське право. Москва, 2000. 328 с.

23. Давідіч Ю.О. Міжнародні перевезення. Теорія та практика. Харків, 2018. 52 с.

24. Данілін О.І., Кропівєнцива С.О. Організація міжнародних перевезень вантажів. Самара, 2015. 55 с.

25. Економічна енциклопедія URL: http://slovopedia.org.ua/38/53406/382598.html (дата звернення: 18.03.2021)

26. Жуков Є.І., Письменний М.М. Технологія морських перевезень. Москва, 1991 р. 143 с.

27. Закони вавілонського царя Хаммурапі // Бібліотека ім. М.Н. Грачова. URL: http://grachev62.narod.ru (дата звернення: 18.03.2021)

28. Зеркалов Д.В., Тимощук Є.Н. Міжнародні перевезення вантажу. Київ, 2009. 524 с.

29. Зотов Д.О., Блінов А. І, Морське лінійне судноплавство. Київ, 1970. 136 с.

30. Іванов Г.Г., Маковський А.Л. Міжнародне приватне морське право. Петербург, 1984. 280 с.

31. Калпін, А. Г. Чартер: природа, структура відносин, зіставлення з суміжними морськими договорами. Москва, 1978. 160 с.

32. Калпін А. Г. Конвенція ООН про договори повністю або часткового морського перевезення вантажу (Роттердамські правила). Москва, 1985. 97 с.

33. Касаткіна А.С. Міжнародне морське перевезення вантажу: актуальні проблеми правового регулювання. Москва, 2016. 185 с.

34. Кирилов С. О. Договір перевезення вантажу. Загальні правила, про які неможна забувати. *Податки та бухгалтерський облік*. Полтава, 2005. 115 с.
35. Кокін О. С. Міжнародне морське перевезення вантажу: право і практика. Москва, 2007. 200 с.
36. Короткий Т.Р., Шемякін А.Н. Правове регулювання морських перевезень вантажів та пасажирів. Одеса, 1999. 172 с.
37. Косовська В.А. До питання визначення поняття договору морського перевезення вантажу. *Транспортне право*. Москва, 2002. 18 с.
38. Костін О.О. Міжнародні конвенції та угоди. Міжнародні перевезення. Москва, 2007. 191 с.
39. Коструба А.В. Виникнення та розвиток коносамента як товаророзпорядчого цінного паперу. *Вісник Академії правових наук.* Івано-франківськ, 2002. 204 с.
40. Коструба А.В. Співвідношення коносамента і договору перевезення вантажу (з огляду на положення нового цивільного законодавства України). Нове законодавство України та питання його застосування. Харків, 2003. 110 с.
41. Кузнєцов О.Л., Егліт Я.Я. Судна, які використовуються для перевезення контейнерних вантажів. Петербург, 2008. 52 с.
42. Лімонов Е.Л. Зовнішньоторгівельні операції морського транспорту та мультимодальні перевезення. Петербург, 2006. 135 с.
43. Лукшин І. В. Особливості договірних правовідносин, що регулюють торговельне мореплавство. *Транспортне право*. Одеса, 2006. 23 с.
44. Майвамі Е.Р. Харді. Перевезення вантажу морем. Москва, 1981. 87 с.
45. Мироненко В.П. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів. Київ, 2004. 15 с.
46. Міллз С. Коносамент. Одеса, 2000. 126 с.

47. Молодцов С.В. Міжнародне морське право. Міжнародні відносини. Москва, 1987. 272 с.
48. Ніколаєва Л.Л. Морські перевезення. Одеса, 2005. 200 с.
49. Ніколаєва Л.Л., Петров І.М. Чартер і коносамент. Основні форми договору морського перевезення. Одеса, 2006. 144 с.
50. Панарін П. Я. Організація роботи лінійного флоту. Москва, 1980. 192 с.
51. Панарін П. Я. Система моделей оптимізації лінійного судноплавства. Москва, 1977. 65 с.
52. Пашковська Л.І. Морське приватне право. Одеса, 2020. 11 с.
53. Петренко О.І. Морські контейнерні перевезення: світові тенденції// Бізнес-інформ. Херсон, 2019. 184 с.
54. Петрова В.М. Міжнародне приватне право. Москва, 2011. 764 с.
55. Петровський В.В. Морське лінійне судноплавство. Москва, 1977. 288 с.
56. Пешкова Г.Ю. Організація і управління в системах міжнародних перевезень. Петербург, 2014. 123 с.
57. Плушніков К.І. Транспортно-експедиторські операції. Москва, 2004. 73 с.
58. Рябікін Д. А. Основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Ужгород, 2013. 219 с.
59. Савченко М.І. Морське право. Мінськ, 2008. 247 с.
60. Садіков О. Н. Правове регулювання міжнародних перевезень. Москва, 1981. 288 с.
61. Саркісов С.В. Організація та управління передачею товарів у зовнішньоекономічних зв'язках. Москва, 2004. 117 с.
62. Сергієв О.П., Толстий Ю.К. Цивільне право ч.2. Москва, 2000. 645 с.
63. Скарідов О.С. Морське право. Петербург, 2006. 934 с.

64. Смирнов В.Т. Права і обов'язки учасників договору вантажного перевезення. Петербург, 1969. 478 с.

65. Снопков В.І. Технологія перевезення вантажу морем. Петербург, 2001. 560 с.

66. Стрельцова Є.Д. Особливості суб'єктного складу договору морського перевезення вантажу. *Правова держава*. Одеса, 2002. 30 с.

67. Тарасов М.О. Річний (навігаційний) договір перевезення вантажу по радянському цивільному. Ростов-на-Дону, 1958. 112 с.

68. Тихенко Т.Ю. Правова природа договору фрахтування (чартеру*). Вісник Саратовської державної академії права*. Саратов, 2008. 107 с.

69. Тихиня В.Г. Міжнародні перевезення вантажів та пасажирів. Мінськ, 1998. 152 с.

70. Федоров А.Ф. Морське право. Одесса, 1913. 353 с.

71. Холопов К.В. Міжнародне приватне транспортне право. Москва, 2010. 702 с.

72. Черкес М.Є. Морське перевезення вантажів. Одеса, 1997. 78 с.

73. Шемякін А.Н. Морське право: навчальний посібник. Москва, 2004. 143 с.

74. Шутенко В.В. Фрахтування тоннажу. Петербург, 2007. 144 с.

75. Шутенко В.В. Коносамент. Петербург, 2006. 96 с.

76. Ярмолович Р.П., Джежер Є.В. Практика фрахтування суден. Одеса, 2006. 328 с.