

Лекція 11 МОРСЬКЕ ПРАВО

Нормативні джерела:

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.;
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.;
3. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року (із змінами і доповненнями);
5. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року (із змінами і доповненнями).
6. Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки: Наказ Міністерства інфраструктури від 25.08.2011 р. № 339
7. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом: Постанова КМУ від 23 грудня 2015 р. № 1186

Морський транспорт посідає третє місце за вантажообігом після трубопровідного і залізничного транспорту, але загальний обсяг вантажів, що перевозяться, тут незначний (близько 1 %). Постійно зростають морські перевезення у міжнародному сполученні, частка яких на морському транспорті складає понад 95 %.

Основною проблемою морського транспорту є значний моральний і фізичний знос транспортних засобів і портового устаткування. Середній термін експлуатації торгових суден України перевищує 15 років, і з огляду на їхній технічний стан переважна більшість західних портів забороняє таким торговим суднам вхід на внутрішній рейд. Застаріла інфраструктура українських портів істотно знижує їх продуктивність (до 50 % від продуктивності портів західних країн).

Переважна більшість суден торгового флоту - малотоннажні. Середня водотоннажність українських суден у 3-5 разів менша аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція тощо.

Морський транспорт займає окреме місце серед підгалузей транспортного права у зв'язку із особливим значенням у зовнішньоекономічній діяльності, великою часткою іноземного елемента та наявністю міжнародно-правового регулювання.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Управління та державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на Міністерство транспорту України, що здійснює загальний контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою.

Органом галузевого управління морським транспортом є Державний департамент морського і річкового транспорту, який діє на підставі Положення (затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584), є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту, діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку і підпорядковується йому.

Основним завданням Укрморрічфлоту є участь у межах компетенції у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту та інші повноваження, передбачені Положенням. З метою реалізації покладених на нього завдань департамент здійснює різні функції, в т.ч. здійснює державний нагляд за дотриманням законодавства та міжнародних договорів.

У системі державного управління морським транспортом також діють спеціалізовані установи та організації: Інспекція Головного державного реєстратора флоту, Головна державна інспекція України з безпеки судноплавства і капітанів портів, Регістр судноплавства України, Держфлотінспекція, Державна морська лоцманська служба, Державне підприємство морських телекомунікацій України, Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України, Інспекція державного портового нагляду морського торговельного порту України.

Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України є органом державного нагляду у сфері забезпечення безпеки мореплавства суднами, що заходять до морського рибного порту. Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України створюється, реорганізовується, ліквідується наказом Державного комітету рибного господарства України й здійснює свої повноваження на засадах господарського розрахунку згідно з Положенням (затвердженим Наказом Державного комітету рибного господарства України 24.09.98 року № 131). Інспекція державного портового нагляду морського рибного порту є структурним підрозділом служби капітана порту і здійснює державний нагляд за безпекою судноплавства в порту.

Подібні функції щодо торгівельних портів здійснює Інспекція державного портового нагляду морського торговельного порту України, яка діє на підставі Положення (затвердженого Наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 року № 574).

Державна морська лоцманська служба - це організована Міністерством інфраструктури України сукупність підприємств і підрозділів державних морських портів, на які покладені функції щодо надання лоцманських послуг. Лоцманська служба діє на підставі Положення (затвердженого Міністерством транспорту України, Наказ № 498 від 11.09.2000 року).

Державний нагляд і загальне керівництво за діяльністю служб регулювання руху суден здійснює Міністерство транспорту України через

Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства (діє згідно з Положенням, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 р. № 2098) і капітанів портів.

Технічний нагляд здійснює Регістр судноплавства України, а судноплавний нагляд - Держфлотінспекція (діють згідно з Положенням, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814).

Визначення основних засад правового регулювання і понять галузі морського транспорту містить Кодекс торговельного мореплавства України.

Морське судно визначається як самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для пересування морським шляхом. За характером використання судна поділяються на торговельні, риболовні і ядерні судна. Розподіл здійснюється в залежності від цільового використання судна та облаштування.

Судна підлягають державній реєстрації і набувають статусу судна після державної реєстрації. Загальне керівництво та контроль за реєстрацією і веденням обліку суден в Україні здійснює Інспекція Головного державного реєстратора флоту (див. Постанову Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України»).

Державна реєстрація здійснюється капітанами морських портів (реєстрація морських торговельних суден) та Головною державною інспекцією України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекція України) (реєстрація річкових та маломірних суден). Реєстрація судна здійснюється у Державному судовому реєстрі України і засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація у Судновій книзі України (інші судна) - судовим білетом.

Судна України можуть перебувати в усіх формах власності, якщо інше не передбачено законодавчими актами України. Ядерне судно має перебувати тільки у державній власності.

Право власності та інші майнові права на судна, що перебувають за межами України, а також виникнення, зміна та припинення цих прав регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Статус судна також визначається через поняття судновласника і власника судна. Судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені. Власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

Для чіткого відмежування суден і їх ідентифікації встановлюється назва судна, яку присвоює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, - ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції. Порядок присвоєння судну назви та ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв'яз-

ку визначається у Наказі Міністерства транспорту України № 316 від 14.06.2000 «Про затвердження Порядку присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України». Порядок присвоєння судну позивного сигналу, номера вибірного виклику суднової станції визначається Міністерством зв'язку України.

У відповідності до законодавства забезпечується технічний нагляд та судноплавний нагляд за морськими суднами незалежно від форм власності судна і його власника. Судно допускається до плавання, якщо воно задовольняє вимогам безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

Поняття «українське судно» або «судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України. Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України. Право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи - громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру. Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України та одержання свідоцтва про право плавання під цим прапором. Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

Судно повинно мати основні судові документи: свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент); свідоцтво про право власності на судно; класифікаційне свідоцтво; обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства); свідоцтво про мінімальний склад екіпажу та інші документи згідно зі ст. 35 Кодексу торговельного мореплавства України. Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і свідоцтво про право власності на судно видаються капітаном порту, в якому судно зареєстроване у Державному судовому реєстрі України. Інші судові документи видає класифікаційне товариство за дорученням Міністерства транспорту України. Ліцензія на право користування судовою радіостанцією видається Міністерством зв'язку України.

На морському транспорті встановлено спеціальний порядок забезпечення майнових вимог - арешт судна. Судно може бути арештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії у випадках, визначених Кодексом торговельного мореплавства Ук-

раїни. Майнові вимоги також отримують спеціальне регулювання і мають вид морських вимог згідно зі ст. 42 Кодексу торговельного мореплавства України. Морська вимога - це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних із рятуванням судна; перелік морських вимог визначається Кодексом торговельного мореплавства України.

Арешт судна здійснюється тільки для забезпечення морських вимог, зазначених у Кодексі торговельного мореплавства України, під час перебування судна в морському порту України. Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання належного забезпечення морської вимоги в прийнятній формі - і в достатньому розмірі (внесення грошової суми, передача майна, гарантія тощо).

Щодо правового становища екіпажу судна, то його положення визначається Кодексом торговельного мореплавства України та законодавством України. До екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова команда - це особи, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна. Мінімальний склад екіпажу - це склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлений Міністерством транспорту та зв'язку України (Міністерством рибного господарства України). Вимоги до кваліфікації і стану здоров'я членів екіпажу виражаються в тому,

що до зайняття посад капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, які мають відповідні звання, встановлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння. До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Членом екіпажу судна, зареєстрованого в Україні, можуть бути громадяни будь-якої держави. Капітаном судна може бути тільки громадянин України.

Капітан судна - представник судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна (якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника), голова командного складу судна, який здійснює управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Важливе місце в інфраструктурі транспорту займає Морський порт, який є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

Морські порти поділяються на внутрішні порти та порти, відкриті для заходження іноземних суден, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України.

За спеціалізацією на території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти. Порт має власну територію - відведені порту землі, акваторію - відведені порту водні простори. Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування.

На морські порти покладається здійснення таких функцій, як забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден, утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту, та інших згідно зі ст. 75 Кодексу торговельного мореплавства України.

У галузі господарської діяльності морський порт забезпечує (ст. 76 Кодексу торговельного мореплавства України) навантаження, розвантаження і обслуговування суден, перевантаження вантажів, складські операції з вантажами, обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту, та інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Морський порт очолює начальник порту. Начальник морського торговельного порту і капітан морського рибного порту призначаються відповідно Міністерством транспорту та зв'язку і Міністерством рибного господарства України. Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, видає звіт звичаїв порту, а також розпорядження про затримку суден і вантажів у випадках і у порядку, передбачених ст. 80 Кодексу торговельного мореплавства України, та виконує інші функції згідно зі ст. 78 Кодексу торговельного мореплавства України.

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту начальником порту на прохання особи, яка має морську вимогу.

У морському порту стягуються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний. Інші види зборів можуть встановлюватися законодавчими актами України. Розмір портових зборів установлюється Кабінетом Міністрів України.

Розпорядження начальника морського торговельного (морського рибного) порту може бути скасоване тільки Міністерством транспорту та зв'язку України (Міністерством рибного господарства України).

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю, який здійснює Інспекція державного портового нагляду з метою перевірки судових документів, установлення відповідності основних характеристик судна

судновим документам, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.

Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл начальника порту. Начальник морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження та наявності інших підстав, визначених Кодексом торговельного мореплавства України.

Проведення суден у порт, із порту та по морських шляхах здійснюється виключно державними морськими лоцманами. Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту. Державними морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про державну морську лоцманську службу, що затверджується Міністерством транспорту та зв'язку України. Це міністерство за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і відомствами встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і повідомленнях мореплавцям. У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден у випадках, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України (ядерні судна, судна, які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, тощо).

Рух суден, як і будь-який рух автономних і технічно складних транспортних засобів, вимагає спеціального регулювання. У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден. Зона дії і порядок руху суден у зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту України. Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне

проведення, надання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання. Служба регулювання руху суден діє відповідно до Наказу Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. № 340, який затверджує «Типове положення про службу регулювання руху суден».

Лоцманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. № 341.

Договірні відносини на морському транспорті

Для ефективного забезпечення транспортних перевезень на морському транспорті використовуються такі транспортні зобов'язання: договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів та багажу, договір круїзу, договір агентування, договір буксирування, договір лізингу суден, зобов'язання з приводу майна, що затонуло, тощо.

Правове регулювання перевезень здійснюється Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України та підзаконними актами.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. Учасниками договору морського перевезення вантажів є перевізники різних форм власності та замовники транспортного перевезення. Перевізники - морські транспортні організації поділяються на морські транспортні організації загального користування і морські транспортні організації незагального користування.

Морська транспортна організація загального користування має особливий статус, зокрема на неї покладаються додаткові обов'язки:

а) прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України;

в) публікувати тарифи та умови перевезень.

Зміст договору - за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу укладається у письмовій формі. Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є рейсовий чартер (надання для перевезення всього судна, його частини або окремих судових приміщень), коносамент, інші письмові докази.

Господарський кодекс України в ст. 307 визначає види договору на морському транспорті, зокрема такі як довгострокові і короткострокові договори.

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартету можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті. Замість коносамента перевізник може видати інший документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Реквізити коносамента визначаються в ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства України. Перевізник

зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносаментів тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносаментів. Коносамент передається з дотриманням правил ст. 140 Кодексу торговельного мореплавства України.

Особливі права та обов'язки учасників перевезення вантажу морським транспортом:

Відправник має право вимагати повернення вантажу в порту відправлення до відходу судна або видачі вантажу в проміжному порту, або видачі не тій особі, що зазначена в коносаменті, за умови пред'явлення всіх виданих відправнику примірників коносаментів чи надання відповідного забезпечення і з дотриманням правил Кодексу торговельного мореплавства України про відмову від договору морського перевезення. Відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути поміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди - нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додаткові після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач). За відсутності угоди сторін про тривалість часу і розмір плати винагорода визначається відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту. За відсутності зазначених ставок розмір плати за простій

визначається витратами на утримання судна і екіпажу, а винагорода за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) обчислюється у половинному розмірі плати за простій.

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту. У разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитись від приймання вантажу, доставленого до закінчення сталійного або контрсталійного часу, якщо сторони домовились про це, навіть якщо приймання і укладення вантажу можуть затримати судно понад встановлений термін. За кожний зайвий день затримки судна понад контрсталійний час відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику заподіяні збитки.

У тих випадках, коли для перевезення вантажу надано не все судно, капітан вправі до закінчення погодженого сталійного (або сталійного і контрсталійного) часу відмовитися від приймання вантажу, який внаслідок його пред'явлення із запізненням можна навантажити на судно належним чином і без шкоди для решти вантажу не інакше, як затримавши судно. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

У разі надання для перевезення вантажу всього судна, частини судна або окремих суднових приміщень відправник може вимагати вилучення вантажу, що не належить йому, з поданого йому судна, частини судна чи судового приміщення в порту відправлення, а у випадку надання всього судна - у будь-якому порту заходу.

Легкозаймистий, вибуховий або небезпечний за своєю природою вантаж, якщо він був зданий під неправильним або неповним найменуванням і під час його приймання перевізник не міг шляхом зовнішнього огляду пересвідчитися у його властивостях, може бути вивантажений перевізником у

будь-який час або знищений чи знешкоджений, як того будуть вимагати обставини, без відшкодування відправнику пов'язаних із цим збитків.

У разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж був навантажений. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт.

Кожна із сторін вправі відмовитися від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні пов'язаних із цим збитків у випадках, визначених в ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України, в разі настання вказаних обставин до відходу судна з порту.

Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без зобов'язань однієї відшкодувати іншій заподіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження настали обставини, не залежні від сторін, а саме: судно загинуло або було силоміць захоплене; судно було визнане непридатним для плавання; загинув вантаж, індивідуально визначений; загинув вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встиг здати інший вантаж замість загиблого.

Договір морського перевезення вантажів припиняється внаслідок зазначених обставин і під час рейсу, причому перевізнику належить фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення, виходячи з кількості врятованого і зданого перевізником вантажу.

Перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, - у звичайно прийнятні терміни. Не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу будь-яке відхилення судна від наміченого курсу з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника.

Вантаж видається в порту призначення одержувачу відповідно до умов коносаменту.

Під час прийому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені перевізником за рахунок вантажу, внести плату за простій судна в порту вивантаження, а також сплатити фрахт і плату за простій у порту навантаження, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозився вантаж, а у випадку загальної аварії - внести аварійний внесок або надати належне забезпечення. Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення. Для забезпечення вимог перевізник має право застави на вантаж, що перевозиться. Перевізник має право в порядку, передбаченому законодавством, продати вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача. Із сум, виручених від реалізації вантажу, вимоги перевізника задовольняються після оплати судових витрат і витрат, пов'язаних із збереженням і реалізацією вантажу. Якщо протягом двох місяців із дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде затребуваний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незатребуваний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника. Суми, виручені від продажу вантажу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються на депозит перевізника для видачі за належністю. Якщо протягом шести місяців із дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від його продажу, то ця сума, за вирахуванням належних перевізнику платежів, надходить до Державного бюджету України, а сума, виручена від продажу бездокументного вантажу, - в дохід перевізника на покриття збитків, спричинених задоволенням вимог, пов'язаних із втратою або нестачею вантажів. Усі належні перевзнику платежі сплачуються відправником вантажу (фрахтувальником).

У випадках, передбачених договором відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі - чинними на морському

транспорті України правилами, допускається переведення платежів на одержувача.

Відправник має право відмовитись від договору перевезення вантажу із внесенням платежів у розмірі та при умовах, які залежать від моменту відмови (до чи після відправлення, завантаження судна) та умов договору (надано все чи частина судна і т. д.). Розмір та умови встановлюються ст. 172 Кодексу торговельного мореплавства України.

У разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. У випадках, передбачених статтями 154, 157, 158, 159 Кодексу торговельного мореплавства України, фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.

Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок дії непереборної сили, виникнення небезпеки і випадковостей на морі, інших судноплавних водах та внаслідок інших підстав, визначених Кодексом торговельного мореплавства України.

За договором морського перевезення пасажир перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу - також доставити багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу - і плату за провезення багажу.

Правила, встановлені Кодексом торговельного мореплавства України, застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, якщо: судно плаває під Державним прапором України; договір перевезення укладено в Україні; відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України. Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажирів, є недійсними.

Доказом укладення договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу - в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення. Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу. Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, зазначених у пунктах 1-4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України.

Договір морського перевезення пасажирів припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої ст. 158 Кодексу торговельного мореплавства України. У разі припинення договору морського перевезення пасажирів до відходу судна пасажирів повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу - частина вказаної плати пропорційно відстані, на яку перевезення не відбулося.

Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту у встановлені строки. Багаж, не затребуваний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка.

Перевізник зобов'язаний до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

Особливий договір перевезення пасажира - договір морського круїзу. За договором морського круїзу одна сторона - організатор круїзу - зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона - учасник круїзу - зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу.

Наступні правила застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу і не передбачена Кодексом торговельного мореплавства України, недійсна.

Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов ст. 192 Кодексу торговельного мореплавства України та утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.

Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. У випадку, коли організатор круїзу про відмову від договору повідомлений учасником круїзу заздалегідь, останній має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і терміни, встановлені договором морського круїзу.

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин, зазначених у пунктах 1-4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо ці обставини трапились після початку круїзу і привели до його припинення, договір анулюється. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення.

У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

Важливим способом ефективного використання морського транспорту є морське агентування. У морському порту або поза його територією діють як постійні представники судновласника агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. Плата за послуги агентських організацій усіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням із Міністерством економіки України. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

Агентування морського флоту здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності, що мають ліцензію, одержану відповідно до чинного законодавства України.

Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна; допомагає капітану судна у налагодженні контактів із службами порту і місцевими органами державної виконавчої влади; організовує постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж; інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають із договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту; залучає вантажі для морських ліній; здійснює збір фрахту, експедирування вантажу і наймання екіпажів для роботи на суднах; виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Договір морського агентування, укладений на визначений термін, припиняється після його закінчення, якщо умовами договору не передбачено інше. Якщо договір морського агентування укладено на невизначений термін,

то кожна із сторін вправі розірвати договір за наявності серйозних причин, які підтверджують його невиконання, сповістивши про це іншу сторону не пізніше ніж за три місяці з часу, коли стало відомо про такі причини.

Іншими поширеними договорами морського транспортування є договори фрахтування, лізингу, буксирування суден та страхування.

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику на певний час для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства.

Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Договір фрахтування судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору фрахтування судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами. У договорі фрахтування судна на певний час повинні бути вказані найменування сторін договору, назва судна, його технічні і експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

До договору фрахтування судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила договору фрахту.

Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором фрахтування судна на певний час.

При фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний також спорядити і укомплектувати судно екіпажем, підтримувати судно протягом терміну тайм-чартеру в морехідному стані, сплачувати його страхування і утримання судового екіпажу.

Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором фрахтування судна на певний час. Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

У разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу.

Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини.

Фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт у порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час.

Інший поширений договір - договір лізингу судна, згідно з яким власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу.

Договір лізингу українського державного судна може бути укладено лише з дотриманням вимог, передбачених ст. 17 Кодексу торговельного мореплавства України.

Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. У ньому повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані.

Лізингодавець зобов'язаний передати судно лізингоодержувачу в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором лізингу судна. Лізингодавець несе відповідальність за будь-які недоліки судна, що існували в момент його передачі лізингоодержувачу і про які він не заявив під час передачі судна.

Лізингоодержувач зобов'язаний підтримувати судно у справному стані і нести витрати, пов'язані з його утриманням та ремонтом.

Ризик випадкової загибелі або випадкового пошкодження судна переходить на лізингоодержувача після передачі судна.

Лізингоодержувач вправі відмовитися від договору лізингу судна і вимагати відшкодування збитків, якщо лізингодавець не передав судно лізингоодержувачу протягом обумовленого договором лізингу судна терміну або якщо внаслідок вказаних у ч. 2 ст. 218 Кодексу торговельного мореплавства України недоліків судно не може бути використано лізингоодержувачем відповідно до договору лізингу судна.

Лізингодавець має право відмовитися від договору лізингу судна і вимагати повернення судна, якщо лізингоодержувач не вніс лізингової плати протягом трьох місяців після настання терміну платежу.

У разі повернення судна лізингодавець має право на частину лізингової плати, належної за користування судном. Внески, сплачені лізингоодержувачем у рахунок договірної ціни, підлягають поверненню лізингоодержувачу.

Лізингоодержувач зобов'язаний повернути лізингодавцю судно в тому стані, в якому він його одержав, з урахуванням нормального зносу. У разі погіршення стану судна лізингоодержувач відшкодовує лізингодавцю спричинені збитки. Зроблені лі-

зингоодержувачем удосконалення на судні, якщо їх можна відділити, можуть бути вилучені лізингоодержувачем, у разі незгоди лізингодавця останній відшкодовує їх вартість лізингоодержувачу.

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру.

Кожна із сторін договору морського буксирування зобов'язана завчасно привести своє судно або інший плавучий об'єкт у стан, придатний для виконання передбачених договором морського буксирування робіт.

Буксирування поділяється на два види - портове і міжпортове буксирування (ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна тощо, або з одного порту до іншого). Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі, а договір міжпортового буксирування укладається у письмовій формі. Договір повинен містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, про час буксирування, про права і обов'язки сторін, про відповідальність за порушення договору, про особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають за необхідне обумовити окремо. Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України.

Особливим видом зобов'язань на морському транспорті є зобов'язання, які виникають у зв'язку з майном, яке затонуло в морі. Цей вид зобов'язань виникає з позадоговірних підстав, встановлених Кодексом торговельного мореплавства України.

Право на майно, що затонуло у внутрішніх водах або у територіальному морі України, а також відносини, що виникають у зв'язку з цим майном, визначаються законодавством України. Щодо майна, яке затонуло у відкритому морі, а також до вантажів та речей, що знаходяться на них, застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

Майно, що затонуло, - це судна або інші плавучі засоби, що зазнали катастрофи, будь-які споруди, здатні здійснювати плавання, літальні апарати, їх уламки, обладнання, вантажі та інші предмети незалежно від того, знаходяться вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег.

Особливе правове регулювання застосовується щодо відносин з приводу: а) підняття, віддалення або знищення військового майна; б) підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення.

Власник майна, що затонуло, зобов'язаний:

- повідомити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло (якщо він має намір підняти це майно);
- негайно повідомити про те, що сталося, (коли майно, що затонуло, створює перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрожує життю або здоров'ю людей чи забрудненням навколишнього природного середовища), найближчий порт і на вимогу останнього віддалити або знищити це майно у встановлений портом термін.

Порт зобов'язаний:

- за погодженням із заінтересованими державними органами встановити достатній при даних обставинах термін для підняття майна, порядок проведення таких робіт і довести це до відома власника майна;
- повідомити про майно Державну інспекцію охорони Чорноморського (Азовського) моря, Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України;
- вчинити інші дії, передбачені ст. 120-127 Кодексу торговельного мореплавства України.

Власник майна, що затонуло, втрачає право на нього у випадку, якщо не зробить заяви або не підніме майно у встановлені терміни, передбачені ст. 122, 123 Кодексу торговельного мореплавства України, і це майно стає державною власністю. Майно, підняте портом згідно зі ст. 124 Кодексу торговельного мореплавства України, а також майно, підняте портом внаслідок того, що воно становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забрудненню навколишнього природного середовища (ст. 123 Кодексу торговельного мореплавства України), може бути затребуване його власником протягом двох років з дня, коли майно було фактично піднято. Випадково підняте майно, що затонуло, повинно бути здане найближчому морському порту України. У цьому разі особі, яка доставила майно у розпорядження порту, виплачується винагорода у розмірі однієї третини вартості цього майна.

Правове регулювання відносин страхування на морському транспорті здійснюється у відповідності до Закону України «Про страхування» та Кодексу торговельного мореплавства України.

За договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. Наявність і зміст договору морського страхування можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, як-то : судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судовласника і перевізника, а також ризик, взятий

на себе страховиком (перестраховання). Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

Договори морського страхування із страхувальниками-резидентами та договори обов'язкового страхування пасажирів від нещасних випадків, що виникають під час морського перевезення, укладаються страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування і є членами Морського страхового бюро.

Морське страхове бюро здійснює координацію діяльності страховиків у галузі страхування морських ризиків та представляє їх інтереси у міжнародних об'єднаннях страховиків. Морське страхове бюро створено в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Страхування здійснюється на загальних правилах з урахуванням вимог ст. 239-276 Кодексу торговельного мореплавства України.

Претензійно-позовна діяльність на морському транспорті

Однією з підстав виникнення зобов'язань на морському транспорті є відповідальність власника судна по відшкодуванню забруднення, заподіяного внаслідок витоку з його судна або скиду з судна нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (далі: забруднюючі речовини), за винятком випадків, передбачених ст. 306 Кодексу торговельного мореплавства України.

Шкода від забруднення - це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибпромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою для відвернення або зменшення шкоди від забруднення, а також вартість збитків, заподіяних внаслідок вжиття таких заходів.

Власник судна не відповідає за шкоду від забруднення, якщо доведе, що ця шкода трапилася внаслідок: 1) дії непереборних сил; 2) воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень; 3) поведінки третіх осіб, які діяли з

наміром заподіяти шкоду; 4) несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що є наслідком недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у належному стані; 5) аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судом відповідної заяви. Якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення моря виникла повністю або частково внаслідок наміру або недбалості потерпілого, то залежно від ступеня вини потерпілого розмір відшкодування повинен бути зменшений чи у відшкодуванні потерпілому повинно бути відмовлено. Коли шкода від забруднення спричинена витоком або скидом забруднюючих речовин із кількох суден, власники цих суден разом відповідають за весь збиток, якщо неможливо визначити відповідальність кожного судновласника окремо.

Відповідальність власника судна за шкоду від забруднення внаслідок витоків або скиду забруднюючих речовин з його судна обмежується розміром, встановленим у ст. 308 Кодексу торговельного мореплавства України.

Власник судна, що перевозить як вантаж наливом понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду, заподіяну від можливого забруднення. Позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна.

Судно, що перевозить як вантаж наливом більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує забезпечення відповідальності власника судна за заподіяну шкоду від забруднення нафтою відповідно до ст. 309 Кодексу торговельного мореплавства України. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання такого свідоцтва встановлюються Міністерством транспорту України відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України.

До відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення застосовуються ст. 350, 354, 355, 356, 357 Кодексу торговельного мореплавства України.

Оператор ядерного судна відповідає за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном, крім випадків, зазначених у ч. 1 ст. 316 Кодексу торговельного мореплавства України.

Ядерна шкода означає шкоду, заподіяну особі або майну радіоактивними властивостями або поєднанням радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними властивостями ядерного палива і радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, здійснені з метою відвернення шкоди або зменшення її розміру. Якщо поряд з ядерною заподіяна інша шкода, яка не може бути відокремлена від ядерної, то вся заподіяна шкода визнається ядерною.

Оператором ядерного судна є юридична або фізична особа, уповноважена державою, під прапором якої плаває судно, експлуатувати ядерне судно, або держава, яка безпосередньо експлуатує таке судно. Оператор ядерного судна зобов'язаний компенсувати ядерну шкоду, якщо не доведе, що шкода виник-

ла внаслідок воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень, непереборних сил природи. Оператор ядерного судна, який компенсував ядерну шкоду, вправі заявити про регресну вимогу: 1) особі, яка навмисно заподіяла ядерну шкоду; 2) особі, яка здійснювала операцію з підняття затонулого ядерного судна без згоди на це оператора або держави, під прапором якої плавало судно, якщо шкода є наслідком винних дій такої особи.

Декілька операторів ядерних суден, що спільно заподіяли ядерну шкоду, відповідають солідарно. Однак відповідальність оператора ядерного судна, проти якого вчинено позов про компенсацію ядерної шкоди в повному обсязі, не може перевищувати межі, встановленої в ч. 1 ст. 318 Кодексу торговельного мореплавства України.

При заподіянні ядерної шкоди ядерним судном, на експлуатацію якого на момент ядерного інциденту не було видано дозволу державою, під

прапором якої плавало судно, відповідальність покладається на власника ядерного судна. У цьому разі обмеження відповідальності оператора ядерного судна на підставі ст. 318 Кодексу торговельного мореплавства України не застосовується.

Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно зі ст. 318 Кодексу торговельного мореплавства України. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання такого свідоцтва встановлюються Міністерством транспорту України на підставі ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України.

Позов про компенсацію ядерної шкоди може бути вчинений безпосередньо до страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.

При вчиненні позову про компенсацію ядерної шкоди до оператора ядерного судна страховик або інша особа, яка надала фінансове забезпечення оператору, має право взяти участь у судовому процесі.

Основні засади відповідальності на транспорті визначені Кодексом МТУ, положеннями зобов'язального, деліктного права та умовами договорів про морські перевезення.

Щодо перевезення вантажу слід зазначити, що відповідальність перевізника вантажу виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликані діями або упущеннями під час навантаження, розміщення, вивантаження або здавання вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України.

За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

- 1) за втрату і нестачу вантажу - у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;

2) за пошкодження або псування вантажу - у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Дійсна вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначається згідно зі ст. 182 Кодексу торговельного мореплавства України.

За простій судна внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально-розвантажувальних робіт, що проводяться засобами відправника або одержувача вантажу, чи інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення вантажу. Штраф за контрсталийний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталийного часу і суми штрафу.

При перевезенні пасажирів перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також у результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків. Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини.

За втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника. Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів із них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку

перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 Кодексу торговельного мореплавства України.

Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті чи ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

У випадку смерті пасажира або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не може перевищувати 175 000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому, відповідальність за втрату чи пошкодження каютного багажу не може перевищувати 1800 розрахункових одиниць. Кодекс торговельного мореплавства України встановлює межу відповідальності і стосовно інших випадків (відповідно до правил ст. 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України). Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень перевізника, працівника чи агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість із усвідомленням можливого заподіяння збитку. Перевізник і пасажир можуть шляхом точно сформульованої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені.

Організатор круїзу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учаснику круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей відповідно до правил ст. 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України.

Щодо договору лізингу встановлено спеціальний термін заявлення претензій із приводу несправності судна та інших недоліків щодо його стану, які можуть бути пред'явлені лізингоодержувачем протягом року з дня передачі судна.

При буксируванні власники суден і об'єктів буксирування не несуть відповідальності за недоліки свого судна, якщо доведуть, що вони не могли

бути виявлені при проявленні ними належної дбайливості (приховані недоліки). Відповідальність за невиконання обов'язків із договору буксирування та за шкоду, заподіяну при буксируванні судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, встановлена в ст. 225-227 Кодексу торговельного мореплавства.

Початком відповідальності власника буксируючого судна за договором морського буксирування вважається момент прийняття судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на буксир у початковому пункті буксирування і закінченням відповідальності - момент поставлення судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на швартові чи на якір у кінцевому пункті буксирування.

У разі аварійної морської події з судном, що буксирується, або іншим плавучим об'єктом з причини, що не залежить від буксируючого судна, капітан останнього зобов'язаний надати судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту рятувальні засоби і надавати йому необхідну допомогу доти, доки постраждале судно (об'єкт) не зможе обійтися без рятувальника, з відшкодуванням лише фактичних витрат буксируючого судна і без виплати рятувальної винагороди.

Важливим заходом притягнення до майнової відповідальності є морські протести. Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судовласнику майнових вимог, капітан із метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судовласників робить у встановленому порядку заяву про морський протест.

Заява про морський протест повинна містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна. Морський протест забезпечує фіксацію і наступне доказування фактів, які мають юридичне значення при визначенні підстав та меж відповідальності.

Морський протест заявляється: у порту України - нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення

нотаріальних дій; в іноземному порту - консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

У порту України заява про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин із моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського протесту, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин із моменту події.

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою чи в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі (ст. 342 Кодексу торговельного мореплавства України) на огляд судовий журнал і завірений капітаном витяг із судового журналу.

Нотаріус або інша посадова особа (ст. 342 Кодексу торговельного мореплавства України) на підставі заяви капітана, даних судового журналу, опитування капітана, а в разі потреби - інших свідків зі складу судового екіпажу складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою.

Прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у таких випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути накладено стягнення.

Відповідальність судновласника обмежується межами, передбаченими у ст. 352 Кодексу торговельного мореплавства України щодо вимог, які незалежно від їх правової основи виникли внаслідок:

1) заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особі, яка знаходилася на судні, чи втрати або заподіяння шкоди майну, що знаходилося на судні;

2) заподіяння у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні.

Якщо шкода заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судовласник, відповідальний за дії і упушення цієї особи, може обмежити свою відповідальність, якщо дія або упушення були пов'язані з судноводінням або управлінням судном, із завантаженням, перевезенням чи вивантаженням вантажу, багажу або ручної кладі чи з посадкою або висадкою пасажирів.

Відповідальність судовласника не може бути обмежена, якщо доведено, що шкода стала результатом його власної дії з наміром заподіяти таку шкоду або через самовпевненість з усвідомленням можливості її заподіяння.

Обмеження відповідальності на підставі ст. 349 Кодексу торговельного мореплавства України не застосовується у випадках, передбачених у ст. 351 Кодексу торговельного мореплавства України.

Встановлено черговість задоволення вимог у ст. 358 Кодексу торговельного мореплавства України, зокрема в переважному порядку задовольняються вимоги щодо трудових взаємовідносин, вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, тощо - всього встановлено вісім категорій черговості по задоволенню вимог. Вимоги, зазначені у ст. 358 Кодексу торговельного мореплавства України, відшкодовуються у порядку черговості та у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

Іпотечні заставодержателі набувають пріоритетного права накладати стягнення на судно, що знаходиться під заставою, якщо до моменту настання терміну виконання зобов'язання, забезпеченого іпотекою, воно не буде виконано, за винятком випадків, коли за законом або договором про іпотеку таке право виникне пізніше або може бути здійснено раніше.

Порядок організації позовної і претензійної роботи на морському транспорті встановлюється Господарським кодексом України в ст. 315, Кодексом торговельного мореплавства України і Правилами перевезень.

Право на заявлення претензій і позовів мають:

1) у разі неподачі судна або подачі його з запізненням - відправник вантажу;

2) у разі втрати вантажу - його одержувач або відправник за умови представлення коносаменту;

3) у разі нестачі або пошкодження вантажу - одержувач або відправник за умови подання коносаменту, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту;

4) у разі прострочення доставки або затримки видачі вантажу - одержувач за умови представлення коносаменту;

5) у разі втрати або прострочення доставки багажу - пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу - пред'явник комерційного акту;

6) у разі перебору провізних платежів - відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносаменту.

Передача іншим організаціям або особам права на заявлення претензій і позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права відправником одержувачу вантажу і навпаки, а також одержувачем або відправником вантажу - органу, до сфери управління якого вони відносяться, транспортно-експедиторській організації чи страховику.

Передача права на заявлення претензії або позову засвідчується переуступним написом на коносаменті, накладній або квитанції. Обставини, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправників, одержувачів вантажу і пасажирів, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми. В іноземному порту ці обставини засвідчуються за правилами, що існують у даному порту. Форма актів, порядок їх складання і порядок засвідчення обставин, які не потребують складання

актів, встановлюються правилами, що видаються згідно зі ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України.

У разі відшкодування вимог, що випливають із передбачених Кодексом торговельного мореплавства України відносин, на сплачувану суму нараховуються відсотки у розмірі середньої ставки банківського відсотка, що існує в місці знаходження кредитора.

До вчинення перевізникові вантажу позову, що виникає з морського перевезення вантажу, обов'язковим є заявлення йому претензії. Претензії заявляються перевізнику, який здійснював морське перевезення вантажу, а якщо перевезення не було здійснено, - перевізнику, який згідно з договором морського перевезення вантажу повинен був здійснити перевезення.

Претензії, що виникають із перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику чи порту відправлення або призначення на розсуд заявника претензії.

Претензії, що виникають із морського перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні, заявляються тому перевізнику, транспортним засобом якого вантажі були доставлені або повинні бути доставлені у порт призначення.

У тих випадках, коли кінцевим пунктом транспортування є залізнична чи автомобільна станція або аеропорт, претензія заявляється відповідному перевізнику за правилами, встановленими для цього виду транспорту.

Претензія повинна бути заявлена у письмовій формі. До претензії повинні бути додані документи, що підтверджують її. Перевізні документи подаються в оригіналі. До претензії про нестачу, пошкодження або псування вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії (ст. 379 Кодексу торговельного мореплавства України), повинен бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу.

Претензії до перевізника, що випливають із договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести

місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що впливають із перевезення у змішаному сполученні, - протягом шести місяців. З дня заявлення перевізнику претензії відлік терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді.

До вимог, що виникають із договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

Зазначений термін обчислюється за загальним правилом із дня настання події, що стала підставою для заявлення вимоги та у відповідності до ст. 388 Кодексу торговельного мореплавства України.

До вимог, що виникають із договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном судна в силу наданих йому законом прав, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій, застосовується дворічний строк позовної давності. Цей строк обчислюється згідно з вимогами ст. 389 Кодексу торговельного мореплавства України.

За зворотними вимогами (зворотна вимога при солідарній відповідальності), передбаченими ст. 302 Кодексу торговельного мореплавства України, застосовується річний строк позовної давності, обчислюваний із дня сплати відповідної суми.

До вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується трирічний строк позовної давності. Строк обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода, але не більше шести років із дня події, що спричинила забруднення, і п'ятнадцяти років - із дня події, що викликала ядерну шкоду.

Якщо відповідальність оператора ядерного судна згідно із законодавством держави, що видала дозвіл на експлуатацію такого судна, або спеціальною постановою цієї держави, прийнятою у зв'язку з конкретним інцидентом, застрахована або забезпечена у фінансовому відношенні іншим способом на строк, що перевищує п'ятнадцять років, вимога про відшкодування шкоди задовольняється після закінчення строку, на який відповідальність була фактично забезпечена.

До вимог, для яких строки позовної давності Кодексом торговельного мореплавства України не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності.

Якщо обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку із загальною аварією, відлік строку позовної давності зупиняється з дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші (розрахунку загальної аварії згідно зі ст. 265 Кодексу торговельного мореплавства України) заінтересованою особою.

Строки позовної давності, встановлені для вимог, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України, подовжуються до трьох років у випадку, якщо судно, якого стосуються ці вимоги, протягом строку позовної давності не могли застати у водах України.

Разом з тим, при оцінці строків новації законодавства слід враховувати уніфіковані строки, визначені в Цивільному та Господарському кодексах для всіх видів транспорту, зокрема, положення ст. 315 ГКУ, ст. 925, 926 ЦКУ.