

## **Міжнародно-правова регламентація морських та річкових перевезень** **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

1. Загальна характеристика
2. Міжнародно-правова регламентація морських перевезень вантажів
3. Трампові перевезення
4. Міжнародно-правова регламентація морських перевезень пасажирів та багажу

### 1. Загальна характеристика

Людство почало експлуатувати морський простір у транспортних цілях здавна. На початку XVIII століття ускладненість торговельного мореплавства "іноземним елементом", який володів вантажем, що перевозився морем, вже вимагала особливої ретельності в оформленні взаємовідносин між власниками вантажу та судна. Вже на початок XIX століття засвідчення прийняття перевізником вантажу для транспортування його морем стало оформлюватись особливою розпискою, яку згодом стали називати коносамент. Поступово в міжнародному судноплаванні склались дві форми організації перевезень — лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна). Міжнародні перевезення почали оформлюватись коносаментом, який видається морським перевізником вантажовідправникові в момент передання вантажу перевізнику. Разом з тим у середині XIX століття між США та Великобританією стали виникати розбіжності в поглядах на коносамент (у США переважали інтереси вантажовласників, а у Великобританії — перевізників). Це призвело до непорозумінь. Англійська судова практика замість абсолютної відповідальності практично звільняли від неї перевізника, в той час як американські суди почали розглядати питання про виключення й обмеження відповідальності, як явище," що протирічить публічному праву.

### 2. Міжнародно-правова регламентація морських перевезень вантажів

Першим правовим актом, який визначив міжнародний статус коносаментів стала *Брюссельська конвенція щодо уніфікації деяких правил про коносамент*, яка була прийнята під егідою Міжнародного Морського Комітету в 1924 р. Конвенція отримала назву *Гаазькі правила*, що набули чинності 2 червня 1931 року. В 1968 р. до Конвенції було прийнято додатковий протокол "*Правила Вісбі*", які вступили в силу 6 грудня 1978 р.

Боротьба між двома погляду, пов'язаними з обсягом прав і відповідальності перевізника та вантажовласника, а також вплив науково-технічного прогресу на розвиток торговельного мореплавства в цілому призвели до того, що виникла нагальна потреба в проведенні подальших кодифікаційних робіт, щоб врахувати недоліки попередніх кодифікацій і внести нові формули правової регламентації. З цією метою, в рамках ЮНСІТРАП була розроблена нова конвенція, прийнята в Гамбурзі, що отримала назву *Конвенція ООН про морські перевезення вантажів*, відома також як "*Гамбурзькі правила*". Вона чинна з 1 листопада 1992 р., однак через ряд спірних моментів багатьма розвиненими державами ця Конвенція не ратифікована.

Так як між державами не досягнуто єдиного розуміння щодо застосування всіх вищенаведених Конвенцій, то вони діють паралельно. Але вони визначають вимоги до перевізника.

Перед рейсом перевізник зобов'язаний вжити заходів для того, щоб:

- привести судно в морехідний стан;
- належним чином укомплектувати екіпаж, спорядити та забезпечити судно всім необхідним для рейсу;
- пристосувати та привести у стан, придатний для прийому, перевезення та збереження вантажів трюми, рефрижераторні, холодильні приміщення та інші частини судна, в яких перевозяться вантажі.

Отримавши вантажі та прийнявши їх у своє відання, перевізник, капітан або агент перевізника повинен на вимогу відправника видати йому

транспортний документ — коносамент. Цей документ виконує три функції та:

- слугує розпискою в прийнятті вантажу до перевезення;
- є товаророзпорядчим документом;
- підтверджує укладання договору морського перевезення. Перевезення вантажів охоплює період з моменту їх завантаження на борт судна до моменту вивантаження із судна.

#### *6.2.1. Гаазькі правила*

Положення Гаазьких правил охоплюють три групи питань, які є вирішальними при морських перевезеннях вантажів:

- порядок оформлення коносаментів і їх реквізити;
- відповідальність морського перевізника за завдані вантажовласникові збитки;
- порядок пред'явлення вимог до морського перевізника.

Коносамент видається перевізником на засадах завантажувального ордеру, переданого йому відправником і повинен містити такі дані:

- основні марки, необхідні для ідентифікації вантажу;
- кількість місць або предметів, або кількість чи вагу, в залежності від обставин і у відповідності до того, як вони письмово вказані відправником;
- зовнішній вид та видимий стан вантажу.

Причому відсутність хоча б одного з реквізитів вантажу позбавляє коносамент юридичної сили.

Після завантаження вантажу, коносамент (береговий), що видається відправникові до завантаження, має бути, на вимогу відправника, "бортовим" коносаментом, за умови, що відправник, поверне "береговий" коносамент в обмін на видачу "бортового" коносаменту.

Гаазькі правила встановлюють відповідальність перевізника за втрату чи пошкодження вантажів, охоплюючи практично всі варіанти відповідальності морського перевізника перед вантажовласником.

Положення про відповідальність носять імперативний характер, будь-який відхід від них не правомірний.

• *Поняття "договір перевезення" застосовується виключно до договору перевезення, засвідченому коносаментом або яким-небудь іншим подібним документом, який є основою для морського перевезення вантажів; він застосовується також до коносаменту чи документа, що виданий на основі чартеру з моменту коли такий коносамент або документ регулює відносини між перевізником і тримачем цього коносаменту чи документа.*

Це ключові положення Гаазьких правил. Вони формулюють-я у вигляді переліку 17 підстав, що звільняють перевізника від відповідальності. Ні перевізник, ні судновласник не відповідають втрату чи збитки, які виникли внаслідок або як результат:

- 1) дій, недбалості чи упущення капітана, члена екіпажу або працівників перевізника в питаннях судноводіння чи управління судном;
- 2) пожежі, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій або провини перевізника;
- 3) ризиків, небезпек або випадковостей на морі чи в інших суднохідних водах;
- 4) нездоланної сили;
- 5) військових дій;
- 6) дій антигромадських елементів;
- 7) арешту чи затримання владою, урядом або народом чи накладення судового арешту;
- 8) карантинних обмежень;
- 9) дій або упущень відправника чи власника вантажів, його агента чи представника;
- 10) страйків, локаутів або призупинення чи затримки робіт з якихось причин повністю чи частково;
- 11) повстань або народних хвилювань;

- 12) рятування чи спроби порятунку життя чи майна на морі;
- 13) втрати об'єму або ваги чи будь-якої іншої втрати та пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливу природу вантажу чи властивих вантажу вад;
- 14) недостатність упаковки;
- 15) неповноти чи недоліків маркування;
- 16) прихованих недоліків, які неможливо виявити при огляді;
- 17) усіх інших причин, які виникли не через дії і не з вини перевізника, а також не з вини агентів або працівників перевізника.

Наведений перелік дозволяє стверджувати, що відповідальність перевізника базується на принципі презумпції вини, яка може бути спростована власне перевізником.

Щодо порядку пред'явлення вимог до перевізника Гаазькими правилами встановлений такий порядок:

- заяву про збитки необхідно оформляти перевізникові чи його агенту в письмовій формі в порту вивантаження до чи під час передачі вантажу особам, яким його необхідно передати за договором перевезення, інакше виникає презумпція здачі вантажу у відповідності з описом у коносаменті;
- якщо збитки не можуть бути розпізнанні відразу, то заява може бути зроблена протягом трьох діб з моменту видачі вантажу;
- термін позовної давності за вимогами до перевізника про збитки — один рік після доставлення вантажу.

Якщо характер і вартість вантажу не були оголошенні відправником до завантаження та не внесені в коносамент, перевізник не відповідає за будь-які втрати чи пошкодження, завданні вантажу, в сумі, що перевищує еквівалент 10 000 франків Пуанкаре за місце чи одиницю. Або ж 30 франків Пуанкаре за один кілограм ваги брутто втраченого чи зіпсованого вантажу, в залежності від того, яка сума більша.

Загальна сума, яку необхідно компенсувати, вираховується, виходячи з вартості вантажу в тому місці та в той день, де і коли він був чи мав бути

вивантажений з судна за договором. Вартість вантажу визначається за ціною на товарній біржі чи, за відсутності такої ціни, — за існуючою ринковою ціною, а якщо немає жодної з цих цін, — виходячи із звичайної вартості вантажів того ж роду та якості.

Положення про звільнення від відповідальності та її межі застосовуються до будь-якого позову до перевізника з приводу втрати чи пошкодження вантажів, на які поширюється договір перевезення, незалежно від того, чи заснований цей позов на договорі чи на вчиненні шкоди. У випадку коли такий позов представлено до працівника чи агента перевізника і цей відповідач не є незалежним підрядником, він може використати положення про звільнення від відповідальності та її межі, на які, згідно з Гаазькими правилами може посилатись перевізник. Проте такий відповідач не може використати це право, якщо доведено, що збиток є результатом його упущень, здійснених з наміром завдати шкоди чи через необдуманість, із розумінням можливості завдання шкоди.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження, завдані вантажу, або пов'язанні з ними, якщо відправник заздальгідь, завідомо неправдиво вказав у коносаменті його характер чи вартість.

Легкозаймісті, вибухові, небезпечні вантажі, на завантаження яких перевізник, капітан чи агент перевізника, знаючи про їх природу та характер, не погодились би, можуть в будь-який час виважені з судна в будь-якому місці, знищені чи знешкодженні перевізником без компенсації. Відправник таких вантажів несе відповідальність за всі збитки та витрати, які прямо чи опосередковано виникли внаслідок або стали результатом їх вивантаження. Якщо які-небудь з таких вантажів, завантажених з відома та згоди перевізника, стануть небезпечними для судна чи вантажу, вони можуть бути так само вивантажені з судна, знищені чи знешкоджені перевізником без відповідальності з його боку, за винятком випадку загальної аварії, якщо вона станеться.

Жодна девіація (в тому числі і розумна) для порятунку чи спроби спасіння життя чи майна на морі не вважається порушенням Гаазьких правил або договору перевезення, і перевізник не несе відповідальності за втрати чи збитки, що виникли внаслідок цього.

Будь-які зауваження, умова чи узгодження в договорі перевезення, що звільняють перевізника від відповідальності за шкоду завдану вантажу, що виникла внаслідок недбалості, вини чи невиконання обов'язків і зобов'язань, або такі, що зменшують відповідальність не мають сили. Крім того, перевізник не відповідає за шкоду та збитки, які виникли внаслідок неморехідності судна. Але якщо вона не викликана відсутністю необхідних заходів з боку перевізника про це, чи забезпечення його належно укомплектованим екіпажем, устаткуванням і спорядженням. А також якщо не вжито заходів для приведення всіх частин судна, де перевозяться вантажі, до стану, придатного для їх прийому, перевезення та зберігання. Завжди, коли шкода та збитки виникли внаслідок неморехідності, відповідач може доводити, що необхідних заходів було вжито.

У випадку дійсних або припустимих втрат і збитків перевізник та отримувач зобов'язані надавати один одному всі можливості для перевірки! вантажу та підрахунку місць. Регресний позов може бути пред'явлено навіть по закінченню триденного терміну, але в строк, встановлений законом суду, який розглядає справу. Однак цей термін має бути не меншим трьох місяців з дня, коли позивач за регресним позовом задовольнив вимогу чи отримав повідомлення про початок судового процесу за позовом вже до нього.

Гаазькі правила не містять якихось норм стосовно юрисдикції й арбітражу. Це питання регулюється звичаєвими нормами торговельного мореплавства, за якими спір найчастіше розглядається в місці розташування основного комерційного підприємства перевізника. Якщо до коносамента внесено зауваження щодо арбітражу, то воно вважається дійсним, але виключає можливість передання спору в державний суд.

Перевізник може відмовитись від передбачених Брюссельською конвенцією своїх прав, у тому числі і від прав на звільнення від відповідальності, або збільшити свою відповідальність та зобов'язання, за умови внесення цієї відмови чи збільшення в коносамент, який видається відправникові.

### *6.2.2. Правила Вісбі*

Правила Вісбі розширили сферу дії Брюссельської конвенції 1924 р., застосовуючи її до будь-якого коносаменту:

- виданому в одній з країн-учасниць;
- якщо перевезення здійснюється з порту, розташованому в одній з країн-учасниць;
- при наявності в коносаменті посилання на підпорядкування його Гаазьким правилам.

Межа відповідальності в редакції правил Вісбі становить 10 000 франків Пуанкаре за місце чи одиницю вантажу чи 30 франків Пуанкаре за 1 кг ваги бруто втраченого/пошкодженого вантажу, в залежності від того, яка сума більша. Ця межа відповідальності застосовується, коли вартість вантажу не була вказана відправником в коносаменті.

Як свідчить практика, Гаазькі правила і правила Вісбі застосовуються до кожного договору морського перевезення вантажів щодо їх завантаження, обробки, укладки, перевезення, збереження та вивантаження. Найголовнішою умовою такого застосування є оформлення договору морського перевезення коносаментом.

### *6.2.3. Гамбургські правила*

*Гамбургські правила 1978 р.* мають ширшу сферу дії. Вони охоплюють перевезення тварин, вантажів на палубі та небезпечних вантажів. Всі положення носять імперативний характер, у тому числі і 15 реквізитів коносаменту:

- 1) загальний характер вантажу, основні марки, необхідні для його ідентифікації, вказівки стосовно характеру вантажу, кількість місць або



предметів і його вага чи кількість, позначена іншим чином, причому всі ці дані вказуються так, як вони представлені вантажовідправником;

2) зовнішній стан вантажу;

3) найменування перевізника та місцезнаходження його основного комерційного підприємства;

4) найменування вантажовідправника;

5) найменування вантажоодержувача, якщо він вказаний вантажовідправником;

6) порт завантаження згідно з договором морського перевезення та дата прийому вантажу перевізником у порту завантаження;

7) порт розвантаження згідно з договором морського перевезення;

8) кількість оригіналів коносаментів, якщо їх більше одного;

9) місце видачі коносаментів;

10) підпис перевізника чи особи, що виступає від його імені;

11) фрахт у розмірі, належному до оплати вантажоодержувачем або інша вказівка на те, що фрахт повинен бути сплачений ним;

12) помітка про те, що перевезення регулюється положеннями Гамбурзької конвенції 1978 р., які позбавляють юридичної сили будь-яку умову, що протирічить цим положенням на шкоду вантажовідправникові чи вантажоодержувачу;

13) примітка, у відповідних випадках, про те, що вантаж повинен чи може перевозитись на палубі;

14) дата чи період здачі вантажу в порту розвантаження, якщо вони прямо узгоджені сторонами;

15) підвищена межа відповідальності, якщо така узгодженість була досягнута між перевізником та вантажовідправником.

Відсутність в коносаменті яких-небудь відомостей з вище наведеного переліку не впливає на юридичний характер документа як коносаментів за умови, що він задовольняє такі вимоги:

- коносамент підтверджує договір морського перевезення та прийом чи завантаження вантажу перевізником;

- коносамент встановлює обов'язок перевізника здати вантаж відповідно до цього документа;

- коносамент містить вказівку про те, що вантаж має бути зданий наказом зазначеної особи чи іншого наказу, який встановляє обов'язок для перевізника.

Гамбурзькі правила зберегли принцип презумпції вини морського перевізника, сформулювавши його в загальній формі, а не у вигляді переліку підстав, що виключають відповідальність. Однак вони не розглядають навігаційну помилку як підставу для звільнення від відповідальності, що стало причиною відмови багатьох країн від ратифікації Гамбурзької конвенції. Це доволі негативно впливає на правову регламентацію морських перевезень.

Відповідальність перевізника за вантаж охоплює період, протягом якого вантаж перебував у віданні перевізника в порту завантаження, під час перевезення та в порту розвантаження. Конкретно цей період охоплює час з моменту прийняття перевізником вантажу від вантажовідправника до моменту, коли він здав вантаж шляхом передання його в розпорядження вантажоодержувача згідно з договором, законом або звичаєм, що застосовується в порту.

Перевізник несе відповідальність за збитки, що став наслідком ушкодження чи втрати, а також затримки у виданні вантажу, якщо причини збитків виникли під час перебування вантажу у його віданні, якщо тільки перевізник не доведе, що було вжито всіх заходів для запобігання цим обставинам та їх наслідкам.

Вантаж вважається втраченим, якщо він не був зданий у термін 60 календарних днів після закінчення призначеного терміну здачі.

Перевізник несе відповідальність за пошкодження чи затримку у видачі вантажу, по причині пожежі, якщо особа, яка висуває вимогу, доведе, що це трапилося з вини перевізника, його робітників або агентів.

У разі, коли пожежа на судні пошкодила вантаж, особа, що висуває вимогу, чи перевізник можуть вимагати проведення сюрвейерського огляду з приводу причин та обставин пожежі.

Перевізник не несе відповідальності, крім загальної аварії, у випадках, коли втрата, пошкодження чи затримка в здачі виникли в результаті заходів по рятуванню життя чи майна на морі.

У тих випадках, коли вина перевізника, його службовців або агентів не адекватна розміру збитку перевізник несе відповідальність лише в тій мірі, в якій втрата, пошкодження чи затримка в здачі обумовлені провиною перевізника, його службовців або агентів, за умови, що перевізник доведе розмір втрати, пошкодження чи затримки в здачі, що не обумовлені його виною.

Межа відповідальності морського перевізника за Гамбурзькими правилами встановлено двояко. Для держав-членів МВФ вона визначається в одиницях "спеціального права запозичення" (1,37 американського долара) і становить 835 одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження, або 2,5 одиниці за 1 кг ваги бруто втраченого чи пошкодженого вантажу, в залежності від того, яка сума більша. Для країн, які не є членами МВФ, передбачена можливість використання франків Пуанкаре, і в цьому випадку межа відповідальності становить 12 500 франків за місце або одиницю вантажу або 37.5 франка за 1 кг ваги бруто втраченого чи пошкодженого вантажу.

Відповідальність перевізника за затримку у видачі обмежується сумою в 2,5 рази кратною фрахту, який належить сплатити за затриманий вантаж, але ця сума не повинна перевищувати розміру фрахту за договором морського перевезення.

Перевізник не має право на обмеження відповідальності, зазначеного вище, якщо доведено, що втрата, пошкодження чи затримка в здачі вантажу стали наслідком дій або упущень перевізника, з наміром завдати таких збитків, пошкодження чи затримки в здачі, або ж внаслідок безвідповідальності та з розумінням вірогідності виникнення таких збитків, пошкодження чи затримки в здачі. Такі ж положення застосовуються і до працівників і агентів перевізника.

Строк позовної давності за вимогами до перевізника в Гамбурзьких правилах збільшено порівняно з Гаазькими правилами і становить 2 роки з дня, коли перевізник здав вантаж чи його частину, чи у випадках, коли вантаж взагалі не був зданий. Відповідач може в будь-який час протягом строку позовної давності збільшити цей термін шляхом обумовленої письмової заяви позивачеві. Положення щодо регресного позову залишилися не змінними в порівнянні з Гаазькими правилами.

Гамбурзькі правила, на відміну від Гаазьких, містять норми юрисдикції та арбітражу. Слід відмітити, що вони також відступили від практики, і закріпили правило, згідно якому можливо застосування різноманітних юрисдикцій. Зокрема, позивач може за власним бажанням подати позов до суду, компетентного у відповідності із законом держави суду та в рамках юрисдикції якого знаходиться:

- основне комерційне підприємство чи, за відсутності такого, постійне місце проживання відповідача, або
- місце укладання договору за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, відділення чи агентство, за посередництвом якого було укладено договір, або
- порт завантаження чи розвантаження, або
- будь-яке інше місце, вказане з цією метою в договорі.

Ця норма дозволяє власникові вантажу висувати позов до перевізника в будь-якій країні, пов'язаній з перевезенням. Причому такою країною може бути і країна, що не бере участі в Гамбурзькій конвенції 1978 р. На думку

деяких учених, цей факт може призвести до того, що суд країни, яка не є членом Конвенції, визнаючи себе компетентним, не буде пов'язаний вищенаведеними нормами та не буде застосовувати положення Конвенції.

Таким чином, Гамбурзькі правила закріпили відмову від практики вирішення підсудності спорів на основі пророгаційного рішення сторін. Ці Правила передбачають можливість передання спору на розгляд до арбітражу за наявності письмової арбітражної угоди сторін.

### 3. Трампові перевезення

Трампові перевезення, юридичною формою яких виступає чартер, регулюються внутрішнім законодавством держави. Договір морського перевезення в трамповому судноплаванні має форму чартеру. Частіше всього такий договір укладається за допомогою посередника чи фрахтового брокера і містить низку обов'язкових умов стосовно судна, вантажу, фрахту, порядку оплати вантажно-розвантажувальних (ствідорних) робіт, премій за дорожні завантаження і розвантаження (діспача), демереджа.

Договір морського перевезення по формі чартеру може бути укладений з умовою надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих приміщень. Сторонами такого договору визнаються фрахтувальник (відправник вантажу) та фрахтівник (перевізник).

Фрахт — це плата перевізникові за доставку вантажу в порт призначення. У чартерних перевезеннях вантажів іноземних фрахтувальників ставка фрахту визначається при укладенні чартеру в залежності від кон'юнктури фрахтового ринку.

Калькуляція фрахту вираховується в залежності від ваги, розміру чи вартості вантажу. Судновласник може обрати найвигідніший для себе спосіб розрахунку. Якщо розмір фрахту вираховується в залежності від розміру вантажу, то основою для розрахунку є його зовнішні розміри. Вантажовідправник повинен буде сплатити фрахт за невикористаний простір в трюмі (broken stowage), тобто за місце, не використане для завантаження при вантажі з нерівним обрисом і розрахунком фрахту в залежності від

вартості вантажу (*ad valorem*). Це означає, що вантажі з різними ставками фрахту не повинні бути упаковані разом. Інакше перевізник має право вираховувати фрахт з усього вантажного місця найвищою ставкою. Статті про оплату фрахту часто пов'язані з іншими виплатами — оплатою лоцманів, консульськими зборами, податком з фрахту тощо. Якщо фрахтувальники оплачують вантажні роботи, то ця умова як правило, зазначена в статті про оплату фрахту. Якщо ж витрати на завантаження чи вивантаження покладаються на вантажовласника, то ця умова звичайно формулюється в окремій статті.

В чартерах фрахт може бути визначений у грошових одиницях однієї країни, тоді як плата передбачена в грошових одиницях іншої країни. При такому рішенні брокер судновласника при укладенні чартеру намагається включити в нього умову про здійснення плати в рамках міжурядових валютних домовленостей (якщо вони існують) і про віднесення банківських витрат на фрахтувальників.

У чартерних перевезеннях прийнято частину фрахту сплачувати попередньо. Цей фрахт може бути або авансом, або платежем на рахунок дисбуреманських витрат (Дисбурсманські витрати — витрати судна при його перебуванні у порту, включаючи всі види портових зборів, послуги буксирів, тальманські послуги, забезпечення продовольством).

Якщо фрахт припускає видачу авансу, то у випадку загибелі судна чи вантажу внаслідок морських небезпек цей аванс не повертається. Якщо на підставі умов договору можна довести здійснення платежу на рахунок дисбуреманських та інших витрат, то цей платіж не можна розглядати як аванс фрахту. У випадку загибелі судна, коли договором було передбачено оплату авансу фрахту, а його не було сплачено до моменту загибелі судна, перевізник має право вимагати від відправника сплати цієї суми.

Умови про попередній платіж фрахту виправданні, коли невідомо про фінансовий стан фрахтувальника. Вони також справедливі щодо деяких груп товарів, угоди по яких пов'язані з надмірними витратами для відправника

вантаж (ціна на товар у період з моменту завантаження вантажу до моменту його доставки може різко впасти). До умови про попередній платіж фрахту вдаються і з метою швидшого отримання фрахту готівкою під час напруженого стану на фрахтовому ринку (як це було під час війни в Кореї та Суецької кризи, війни у Персидській затоці).

Умови коносаментів про попередньо сплачені фрахти дуже різноманітні. Фрахт нараховується і вважається, що він зароблений перевізником при настанні обумовлених учасниками договору фактів. Наприклад, завантаження вантажу, підписання коносамента тощо. Право перевізника вимагати виплати фрахту не втрачається через загибель вантажу. Перевізник має право утримати повну суму попередньо сплаченого фрахту і навіть вимагати його від фрахтувальника через суд, якщо такий фрахт з якоїсь причини не був сплачений. Це положення не застосовується в окремих випадках, за яких перевізник повинен повернути попередньо сплачений фрахт:

- у випадку, якщо судно не заробило фрахт і ніколи не приступало до того, щоб його заробити (наприклад, ніколи не виходило в рейс);
- у випадку втрати вантажу, що настала до того, як виникло право на аванс фрахту;
- у випадку втрати вантажу внаслідок іншої події, ніж ризики, за якими перевізник не несе відповідальності.

Розмір фрахту звичайно встановлюється в залежності від ваги, розміру чи вартості вантажу. Проте, вантажовідправник може домовлятися про оплату твердої суми в якості фрахту за користування всім судном або його частиною. При готовності перевізника виконати такі договірні обов'язки фрахт має бути сплачений не залежно від того, як використовується вантажовідправником приміщення — повністю або частково, чи зовсім не використовується. Коли вантаж доставлено не повністю, його одержувач має право вимагати відшкодування вартості нестачі, але не має права не платити фрахт.

Такий фрахт зустрічається при перевезеннях по чартеру, коли вантажовідправник не має точного уявлення про кількість або рід вантажу, який необхідно відправити. Тому фрахтується судно з оплатою фрахту за загальну вантажопідйомність (вантажомісткість) судна, незалежно від фактично прийнятого вантажу.

Існує багато стандартних та особливих форм чартерів. При укладенні договорів у стандартні та в особливі форми чартерів вносяться численні додаткові умови, багато з яких уже набули стандартного формулювання. Окремі стандартні форми чартерів діють з кінця ХІХ — початку ХХ ст.ст.. При цьому характерно, що старі стандартні форми, як правило частіше відповідають інтересам судновласників, а пізніші — інтересам фрахтувальників.

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1. Поняття "міжнародна річка"
2. Система класифікації внутрішніх водних шляхів Європи
3. Міжнародно-правова регламентація річкових перевезень вантажів
4. Міжнародно-правова регламентація річкових перевезень пасажирів і багажу
5. Регламентація міжнародних річкових перевезень згідно з національним законодавством України

### 1. Поняття "міжнародна річка"

Визначення поняття *"міжнародна річка"* в минулому багатьма авторами було пов'язане виключно з проблемою судноплавства. У Оппенгейма до міжнародних рік відносяться всі ріки, що мають судноплавне з'єднання з морем і на протязі від своїх витоків до свого гирла розділяють різні держави, чи перетинають їхні території



Аналогічні визначення дають індійські юристи В. Махаджан, К.Саксена, С.Патель. У американській доктрині О.Сварлієн вводить ще одну ознаку міжнародної річки: вільне судноплавство для торговельних суден всіх націй під час миру у відповідності з існуючими міжнародними конвенціями. У курсі міжнародного права О'Коннелла відзначає, що "географічні умови території утворюють основи прав і обов'язків". А.Фердросс вводить ще одне поняття — "інтернаціоналізовані ріки", тобто ріки, що перебувають під контролем міжнародних річкових комісій. Юристи І.Лукашук і Ю.Баскін вважають: міжнародні ріки — це ріси, що протікають територією двох і більше держав, мають судноплавне сполучення з морем і режим яких передбачає свободу плавання по них суден усіх держав як прибережних, так і неприбережних. А. Дмитрієв, В. Муравйов зазначають, що міжнародні ріки — це ріки, які протікають територіями чи розділяють території двох і більше держав та використовуються для різних потреб за згодою цих держав" .

Особливість правового режиму багатонаціональної (міжнародної) ріки зумовлюється тим, що вона, з одного боку, становить єдиний природний комплекс, а з іншого, — в певних своїх частинах цілком входить до складу території кількох прибережних держав. Увесь відрізок багатонаціональної річки, який лежить у межах кордонів певної прибережної держави, завжди є частиною території останньої та перебуває під її суверенітетом.

Значна кількість рік протікає територією двох чи більше держав. Наприклад, Дунай охоплює територію десяти; Рейн — чотирьох; басейн Парана — Парагвай — Ла Плата розташований на територіях чотирьох держав; на ріках — Ніл, Конго, Замбезі, Ельба, Меконг, Брахмапутра — розташовані по три країни; найбільше рік протікають територіями двох держав. Країни намагаються виробити певні принципи, що закріплюються в міжнародно-правових актах, щодо користування міжнародними річками. На сьогодні існує досить велика договірна практика використання міжнародних рік.

## 2. Система класифікації внутрішніх водних шляхів Європи

У листопаді 1992 р. Основна робоча група із внутрішнього водного транспорту Комітету із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН ухвалила *резольцію №30*, яка вводить нову систему класифікації внутрішніх водних шляхів. Ця система базується на стандартних параметрах суден, які рухаються одночасно. Вона замінила діючу з початку 60-х років систему, \* що базувалася на вантажопідйомності суден.

Характерними особливостями нової системи класифікації є:

- *по-перше*, наочність, що забезпечує чіткий і однозначний опис системи водних шляхів;

- *по-друге*, розрахунок на перспективність застосування, оскільки параметрів системи класифікації повинні дотримуватися при будівництві нових чи модернізації існуючих шляхів і мають враховувати розвиток технологій внутрішнього водного шляху;

- *по-третьє*, модульний принцип стосовно габаритів суден;

- *по-четверте*, ієрархія класів внутрішніх водних шляхів, за якої судно, що експлуатується на водних шляхах одного класу, може використовуватися на водних шляхах вищої категорії без обмежень за параметрами, що визначені класифікацією.

Система класифікації враховується при проектуванні, реконструкції та будівництві нових шляхів на території практично всього континенту.

Уведена система класифікації охоплює внутрішні водні шляхи всіх рівнів.

При цьому, водні шляхи I—III класів відносяться до категорії регіональних і параметри цих класів є критеріями для будівництва судноплавних шляхів, що використовуються для перевезень у межах окремих країн.

Але, в першу чергу, введена система класифікації необхідна для розвитку *шляхів міжнародного значення* (так званих шляхів *категорії "E"*), які відповідають *класам IV-VII*. Шляхи цих класів повинні забезпечувати проходження суден та караванів несамохідних суден з осадкою не менш 2.5

метри. На окремих ділянках водних шляхів найвищого VII класу горизонтальні габарити караванів несамохідних суден можуть перевищувати зазначені параметри.

В Україні найдовші шляхи класу V (Дніпро від гирла до Києва). До інших класів шляхів категорії "E" в Україні належать ділянка Дніпра вище Києва, річка Прип'ять, гирлова ділянка річки Південний Буг, річка Дунай (в тому числі українська ділянка основного русла Дунаю, що належить до найвищого VII класу).

Окрім розподілу за класами на базі параметрів суден, європейські внутрішні водні шляхи диференціюються також за *зонами*, виходячи з умов забезпечення безпеки плавання. Критерієм є "максимальна висота хвиль" при 5-відсотковій безпеці.

Наочне уявлення про систему класифікації внутрішніх водних шляхів дає підготовлена Секретаріатом ООН і видана 1999 року нова багатокольорова карта "*Європейські внутрішні водні шляхи*". Зараз вивчається можливість підготовки електронної карти внутрішніх водних шляхів Європейського континенту.

Прийнята система класифікації внутрішніх водних шляхів категорії "E" (IV-VII класи) в 1996 р. стала основою для підготовки СЕК ООН *Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП)*<sup>III</sup> чинної з 26 липня 1999 р.. Договірними сторонами угода розглядається як план розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення і включає детальний перелік водних шляхів категорії "E" та портів, які на них розташовані.

### 3. Міжнародно-правова регламентація річкових перевезень вантажів

Правовий режим використання міжнародних рік для судноплавства закріплюється у відповідних міжнародно-правових актах. Так, режим використання однієї з найдовших в Європі рік (2850 км, з них 2588 км — судноплавна частина) — Дунаю визначений *Белградською конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948р.* її підписали Австрійська Республіка,

Республіка Болгарія, Угорська Республіка, Федеративна Республіка Німеччина,<sup>123</sup> Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Словацька Республіка, Україна, та Республіка Хорватія. Правова регламентація міжнародних транспортних перевезень міжнародними річками, встановлена на Дунаї, дуже показова і її положення-багато в чому запозичені на інших міжнародних річках. Тому доцільно докладніше зупинитися на положеннях цієї Конвенції<sup>124</sup>. Відповідно до ст. 1 Конвенції навігація по Дунаю проголошується вільною та відкритою для громадян, торгових суден і товарів усіх держав на основі рівності відносно портових і навігаційних зборів і умов торгового судноплавства.

Ця Конвенція поширюється (з урахуванням Додаткового Протоколу від 26 березня 1998 р.) на судноплавну частину Дунаю від Ульма (Німеччина) до Чорного моря через Сулинське гирло (Румунія) з виходом до моря через Сулинський канал.

Всі судна, що плавають Дунаєм, повинні дотримуватись митних, санітарних та інших правил, котрі встановлюються відповідними придунайськими державами. Але водночас ці правила не повинні перешкоджати вільному судноплавству. Судна мають право користуватися портами, здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи, посадку та висадку пасажирів, при необхідності поповнювати запаси пального, продовольства тощо. Портові збори із суден стягуються придунайськими державами без будь-якої дискримінації.

Для контролю за дотриманням умов Конвенції 1948 р. про режим судноплавства Дунаєм, планування спільних заходів, проведення консультацій і виробленню відповідних рекомендацій, а також для здійснення інших функцій створена спеціальна *Дунайська комісія*, до складу якої входять по одному представнику від кожної придунайської сторони Конвенції.

У рамках міжнародного співробітництва щодо використання річки Дунай укладенні різного роду угоди, що визначають загальні умови

перевезення вантажів, буксирування суден, єдині тарифи тощо (наприклад, *Братиславська угода 1955 р.*, *Бухарестська угода 1961 р.*). Так, відповідно до загальних умов перевезення вантажів їх транспортування здійснюється на підставі заявок вантажовідправників (фрахтувальників). Перевізник, який прийняв вантаж, видає коносамент<sup>125</sup> — документ, який містить умови перевезення вантажу. У ньому вказуються назва судна, найменування перевізника, відправника вантажу, одержувача вантажу, місце завантаження, місце вивантаження та інші відомості.

Загальні умови перевезення вантажів зовнішніми водними шляхами передбачають вирішення питань, пов'язаних з порядком і оплатою завантажувальних і розвантажувальних робіт, майнової відповідальності та інших питань.

4. Міжнародно-правова регламентація річкових перевезень пасажирів і багажу

Перевезення пасажирів та їх багажу внутрішніми водними шляхами регламентується *Конвенцією про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу по внутрішніми водними шляхами*. Конвенція була прийнята в 1976 р. у Женеві, що скорочено називається КППВ. Головне місце в Конвенції приділено питанням відповідальності перевізника, у зв'язку з чим визначені обставини настання відповідальності. До таких обставин належать:

- смерть пасажирів чи спричинення шкоди його здоров'ю;
- ушкодження, недостатність або втрата багажу пасажирів;
- ушкодження чи втрата автотранспортних засобів пасажирів.

Визначаючи такі обставини Конвенція вказує на умови, при

яких вони набувають значення основ для притягнення перевізника до відповідальності. До таких умов відноситься настання шкідливих наслідків під час перебування пасажирів на судні, під час його посадки чи висадки із судна, або під час завантаження/розвантаження та видачі його багажу.

У всіх відмічених обставинах спричинення шкоди діє презумпція вини перевізника, якщо він не доведе свою невинність.

Разом з тим відповідальність перевізника буде правомірною при відсутності його прямої вини, якщо шкода пасажирові нанесена в результаті будь-яких несправностей на судні.

Межі матеріальної відповідальності перевізника у відповідності з КППВ визначені у 200 тисяч золотих франків на одного потерпілого пасажера.

При нанесенні шкоди багажу межа відповідальності — 5 тисяч золотих франків, автомобілю — 15 тисяч франків.

У випадку наявності провини у збитку з боку самого пасажера відповідальність залежить від ступеня його провини.

Відсутність заяви з боку пасажера при його висадці про які-небудь претензії дає підстави вважати, що договір перевезення виконаний перевізником повністю.

5. Регламентація міжнародних річкових перевезень згідно з національним законодавством України

Хоч би які зміни не відбувалися у внутрішній та зовнішній політиці України, її вектори завжди будуть спрямовані на інтеграцію в Європейську спільноту. В Україні розроблена програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. За таких обставин, насамперед сьогодні постають питання якості транспортних послуг України, які при затвердженні транспортної політики ЄС до 2010 року Європейською Комісією відзначено, як такі, що вимагають оптимізації транспортної системи в цілому.

Посилення економічної взаємозалежності країн світу спричинило стрімке зростання транснаціональних транспортних потоків, виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень. Прогнози вітчизняних та зарубіжних експертів свідчать — обсяги транзитних перевезень Європа — Азія, що проходять через Чорноморський регіон, до 2010 року можуть зрости на 35-45%. Все це вимагає посилення інтеграції

національних транспортних систем, спільного прийняття відповідних рішень щодо їх розвитку й оптимізації діяльності.

Україна має великі потенційні можливості як річкова транспортна держава. Тому вирішення міжнародних правових проблем річкового цивільного транспорту сьогодні надзвичайно актуальне. З цього приводу слід звернути увагу на те, що до цього часу українські річковики змушені керуватися *Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР* від 15 жовтня 1955 р. (*СВВТ*). Старий правовий документ, хоча й зі змінами, не може забезпечити нормальне законодавче регулювання діяльності в цій сфері не тільки на внутрішніх водах України, а й на міжнародних перевезеннях.

Починаючи з 1997 р. Україна поновила свою участь у роботі органів внутрішнього водного транспорту Європейської економічної комісії ООН. В результаті цього розробка правових, технічних приписів і міжнародних нормативів, у тому числі багатосторонніх угод, здійснюється з урахуванням інтересів України.

Сьогодні невирішеною залишається проблема транспортного водного коридору №7, і в першу чергу поновлення регулярного судноплавства Дунаєм, який може слугувати найбільш ефективним та екологічно чистим транспортним маршрутом і є альтернативою для перевантажених автошляхів.

5.6. Регламентация міжнародних річкових перевезень згідно Будапештської конвенції (КПГВ) .

2001 р. у Будапешті укладено *Конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами*. У червні 2002 р. Конвенцію підписала й Україна. З її підписанням і майбутньою ратифікацією українським парламентом, перед нашою країною відкриваються нові перспективи нарощування обсягів перевезення вантажів водними шляхами Європи, що особливо важливо з урахуванням розбудови транс'європейського транспортного водного коридору №7, здійснення комбінованого судноплавства маршрутом Дунай-Майн-Рейн.

Про необхідність узгодження правових режимів у інтересах розвитку перевезень між державами-членами *Центральної комісії судноплавства по Рейну (ЦКСР)* і *Дунайської Комісії (ДК)* у співробітництві з Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних націй (ЄЕК ООН) говорилося ще під час Наради з безпеки і співробітництва в Європі в серпні 1975 р. Зокрема, це положення було закріплене в Заключному акті Наради. Бажання встановити деякі єдині правила щодо договору перевезення внутрішніми водними шляхами було реалізоване прийняттям Будапештської конвенції (КПВГ).

Дипломатична конференція з прийняття цієї Конвенції, спільно організована ЦКСР, ДК та ЄЕК ООН, проходила на запрошення уряду Угорської Республіки в Будапешті з 25 вересня по 3 жовтня 2000 р..

У конференції брали участь Австрія, Бельгія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Люксембург, Нідерланди, Росія, Румунія, Словаччина, Франція, Хорватія, Чеська Республіка, Швейцарія. Білорусь та Туреччина були присутні як спостерігачі. Спостерігачами були також деякі міжнародні організації, такі як Міжурядова організація міжнародного залізничного транспорту, Міжнародний союз річкового судноплавства, Міжнародний союз морського судноплавства.

Згідно з офіційною інформацією Депозитарію, яким є Угорщина, Конвенцію КПВГ підписали держави-члени: Бельгія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Люксембург, Нідерланди, Польща, Португалія, Республіка Молдова, Румунія, Словаччина, Україна, Франція, Чеська Республіка та Швейцарія.

Конвенція застосовується до будь-якого договору перевезення, згідно з яким, порт завантаження чи місце прийому вантажу та порт розвантаження чи порт, де здається вантаж розташовані в двох різних державах, з яких хоча б одна є державою-учасником Конвенції (ст.2).

Якщо предметом договору перевезення внутрішніми водними шляхами є перевезення вантажу без перевалки, як внутрішніми водними шляхами, так



і шляхами, на які поширюється режим морських перевезень, то ця Конвенція застосовується до договору за дотримання умови викладеної вище. Проте тут є винятки. Зокрема, Конвенція не застосовується у випадку, коли відповідно до вжитого морського законодавства, був складений морський коносамент або коли морське законодавство поширюється на більшу частину шляху, що має пройти судно з вантажем.

Конвенція дає визначення поняття *"договір перевезення"* — *"будь-який договір, незалежно від його кваліфікації, згідно з яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж внутрішніми водними шляхами"*.

Конвенція розрізняє *"перевізника"* і *"фактичного перевізника"*. Перевізник — це будь-яка особа, яка чи від імені якої був укладений договір перевезення з вантажовідправником. Фактичний перевізник — будь-яка особа, інша ніж службовець чи агент перевізника, якій перевізником доручено здійснити перевезення або частину цього перевезення. При цьому всі положення Конвенції, що відносяться до вантажовідправника, застосовуються до перевізника, а положення, що відносяться до перевізника, застосовуються до фактичного перевізника. Доручення фактичному перевізнику на здійснення перевезення чи його частини, навіть, коли це дозволено договором про перевезення, не знімає відповідальності з перевізника. Перевізник *"залишається відповідальним за все перевезення згідно з положеннями цієї Конвенції"* (ст.4). До фактичного перевізника застосовуються такі самі положення про відповідальність, що й до перевізника. Коли перевізник і фактичний перевізник несуть одночасно відповідальність, їхня відповідальність є солідарною. Ніщо не позбавляє права регресної вимоги у відносинах між ними.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну в наслідок втрати чи пошкодження вантажу, що відбулися після прийняття його для перевезення до моменту здачі чи після перевищення термінів здачі, якщо перевізник не доведе, що шкоду завдано через обставини, яких не можна було уникнути, а наслідків запобігти. Відповідальність перевізника за шкоду

заподіяну, внаслідок втрати чи пошкодження вантажу, в продовж часу до завантаження на судно, чи після його розвантаження з судна, визначається згідно із законодавством держави, що застосовується до договору

перевезення (ст.16).

Перевізник відповідає за дії чи бездіяльність своїх службовців чи агентів, яких він використовує під час виконання договору перевезення, як і за свої дії чи бездіяльність, якщо ці особи діяли в межах своїх службових обов'язків (ст.17).

Конвенція передбачає умови звільнення перевізника від відповідальності, а також визначено межі його відповідальності.

Перевізник і фактичний перевізник можуть бути звільнені від відповідальності, якщо втрата, пошкодження чи затримка є результатом однієї з перерахованих обставин в ст.18 Конвенції. До них належать:

- дія чи бездіяльність вантажовідправника, того, хто отримує вантаж, чи особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем;
- якщо вантаж переміщувався, завантажувався, укладався чи розвантажувався безпосередньо вантажовідправником, або тим, хто отримував вантаж, чи за їхнім дорученням третьою особою;
- коли вантаж перевозився на палубі чи у відкритих трюмах, якщо про це була домовленість або це відповідає звичаям;
- якщо перевозиться вантаж, який може повністю або частково бути втрачений чи пошкоджений через його природні властивості;
- якщо була відсутня чи пошкоджена необхідна упаковка, без якої вантаж зазнає втрат;
- недостатнє або не точне ідентифікаційне маркування вантажу;
- якщо вантаж було втрачено чи пошкоджено внаслідок проведення чи намагання провести операції пов'язані з рятування життя або майна на внутрішніх водних шляхах;

- якщо перевозилися живі тварини, окрім тих випадків, коли перевізник не вжив необхідних заходів або не були виконані інструкції, узгоджені в договорі перевезення.

Ця презумпція втрачає силу, якщо потерпіла сторона доведе, що завдана шкода не є, (чи не є виключно), результатом однієї з обставин (або ризиків) наведених вище.

Сума відшкодування за втрату чи пошкодження вантажу нараховується відповідно до ст.19 Конвенції. У випадку, коли перевізник несе відповідальність за повну втрату вантажу, він має відшкодувати суму, що дорівнює вартості вантажу в місці та в день його здачі, відповідно до договору перевезення. Здача вантажу неуповноваженій особі розглядається, як втрата вантажу.

У випадку часткової втрати чи пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність тільки в обсязі, на який вартість вантажу знизилася. Якщо вантаж внаслідок своїх природних властивостей під час транспортування може бути пошкоджений, то перевізник відшкодовує лише частку збитку, що перевищує природний збиток (за об'ємом і вагою). Сторони мають визначити ці можливі природні втрати вантажу під час укладання договору перевезення. Якщо це не було зроблено, то сторони керуються правилами чи практикою, що діють в місці призначення.

Конвенція встановлює максимальну межу відповідальності. Відповідальність перевізника обмежується 666,67 розрахунковими одиницями за кожне вантажне місце чи іншу одиницю відвантаження, або дві розрахункові одиниці за кожний кілограм вказаної у транспортному документі ваги втраченого чи пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума більша. Якщо вантажним місцем є контейнер, а у документі не вказана кількість цих місць або одиниць відвантаження упакованих в контейнері, то сума 666,67 розрахункових одиниць замінюється на суму 1500 розрахункових одиниць за контейнер, що не має вантажу, і, додатково, на суму 25000 розрахункових одиниць за вантаж, що знаходиться в контейнері.

Пункт 2 ст.20 вказує на те, що засоби для транспортування, якщо вони не є власністю перевізника чи не надані ним, у разі їх пошкодження розглядаються як окрема одиниця відвантаження.

Якщо збиток завдано внаслідок затримки здачі вантажу, перевізник несе відповідальність лише в розмірі, що не перевищує розмір фрахту. Загальна сума відшкодування не має перевищувати максимальної суми відшкодування за повну втрату вантажу.

Максимальна межа відповідальності може бути збільшена, якщо характер і вища вартість вантажу чи засобу для транспортування, були прямо вказані в транспортному документі, а перевізник не оскаржив ці данні. Межа відповідальності також може бути змінена, якщо сторони чітко обумовили більш високі максимальні межі відповідальності.

Перевізник або фактичний перевізник не можуть посилалися на звільнення від відповідальності та на її обмеження, передбачені Конвенцією чи в договорі перевезення, якщо доведено, що шкоду завдано в результаті їхніх особистих дій чи бездіяльності, здійснених навмисне чи через грубу необережність. З тих самих причин службовці й агенти, що діяли за дорученням перевізника або фактичного перевізника, не можуть посилалися на звільнення від відповідальності чи на її межі.

Передбачені Конвенцією або в договорі перевезення звільнення від відповідальності та її межі застосовуються при будь-якому позові з приводу втрати, пошкодження чи затримки здачі вантажу, на який розповсюджується договір перевезення, незалежно від того, чи ґрунтується позов на деліктній чи договірній відповідальності, або на іншій правовій основі.

Згідно з Конвенцією, отримувач вантажу, в разі виявлення його втрати чи пошкодження, повинен заявити про це письмово, вказавши загальний характер пошкодження, не пізніше моменту здачі вантажу чи під час проведення спільного огляду сторонами. Беззастережне прийняття вантажу, якщо не доведене інше, є доказом того, що перевізник здав вантаж у тому стані й у тій кількості, в якій він був йому переданий для перевезення.

Коли пошкодження були не поміченими відразу при здачі вантажу, то застереження про це має бути зроблене у письмовій формі впродовж семи календарних днів з моменту здачі. У цьому випадку потерпіла сторона має довести, що пошкодження було завдано під час перевезення.

На компенсацію за шкоду, заподіяну затримкою здачі вантажу, вантажоотримувач може претендувати, якщо доведе, що перевізник отримав повідомлення про затримку впродовж 21 календарного дня з моменту здачі (ст.23).

Щодо позовної давності, то будь-які позови погашалися за давністю через рік, починаючи з дня, коли вантаж здали чи мали . здати. День, з якого починають рахувати позовну давність, до строку позовної давності не входить. Особа, якій пред'явлено позов може, у будь-який момент, впродовж терміну позовної давності, подовжити його, зробивши відповідну заяву. Призупинення чи переривання цього строку регулюється законодавством держави, що застосовується до договору перевезення.

Конвенція передбачає кілька видів транспортних документів — коносамент і накладна, але не виключає і будь-який інший документ, що використовується в комерційній практиці та підтверджує договір перевезення вантажу, прийом чи завантаження вантажу на судно перевізником. Відсутність транспортного документа чи його не повне оформлення не впливає на дійсність договору перевезення. Транспортний документ, окрім свого найменування має містити такі данні:

- найменування, доміциль, місце перебування перевізника і вантажовідправника;
- найменування отримувача вантажу;
- назва та номер судна, якщо вантаж завантажений на борт, або вказівка в транспортному документі, що вантаж був прийнятий перевізником, але ще не завантажений на судно;
- порт завантаження чи місце прийому вантажу та порт розвантаження або місце його здачі;

- звичайне найменування типу вантажу та характер його упаковки, у випадку, коли це небезпечний вантаж або загрожує забрудненням навколишнього середовища, має бути вказано його позначення у відповідності з приписами, при відсутності таких позначок — загальне найменування вантажу;

- розміри, кількість місць або вага, а також ідентифікаційне маркування вантажу, прийнятого на борт або до перевезення;

- у певних випадках має бути вказівка про те, що вантаж повинен або може перевозитися на палубі чи у відкритих трюмах;

- узгоджені положення щодо фрахту;

- якщо це накладна — точне зазначення того, є вона оригіналом чи копією, у випадку коносаменту — кількість екземплярів оригіналу;

- місце та дата видачі.

Оригінал транспортного документа підписується перевізником або капітаном судна чи особою на це уповноваженою перевізником. Перевізник може вимагати від вантажовідправника поставити свій підпис на оригінал чи копію транспортного документа.

Коносамент видається лише на прохання вантажовідправника, якщо це було обумовлено до завантаження вантажу чи прийняття його для перевезення. Щодо правового регулювання коносаменту, то це загально прийняті норми. В Конвенції цьому присвячено ст. 19, де вказується, що оригінали коносаменту — це цінні папери, видані на ім'я вантажоотримувача, ордерні або на пред'явника.

Разом з Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами було підготовлено два протоколи, що стосуються двох конкретних питань. *Протокол №1* — строків завантаження і розвантаження та демереджа у внутрішньому судноплаванні. *Протокол №2* — розрахунку фрахту та розподілу навігаційних витрат у внутрішньому судноплаванні. Однак їх прийняти одночасно з Конвенцією не вдалося. Протоколи постійно ставали предметом розгляду на засіданнях робочої

групи з внутрішнього водного транспорту, зокрема, 45-ї сесії 2001 р. і 46-ї 2002 р.. На останній сесії робоча група доручила секретаріатові підготувати проект резолюції, що передбачає факультативне застосування урядами, які, можливо, побажають зробити це, положень двох протоколів до КПГВ. Однак, є сумнів щодо прийняття цих протоколів найближчим часом.

Зокрема, представники Нідерландів висловлюють думку, що тексти протоколів у тому вигляді, в якому вони існують сьогодні, не можуть бути прийняті їхньою стороною. Для того, щоб зробити їх прийнятними, необхідно внести велику кількість змін, що вимагатиме тривалих переговорів без будь-якої гарантії досягнення бажаного результату. Тому Нідерланди щодо цих питань хотіли залишити законодавство своєї країни, хоча не заперечуватимуть проти прийняття цих протоколів у формі резолюції Комітету, але застосовувати її не будуть.

Представники Швейцарії теж, підписуючи Конвенцію КПГВ 22 червня 2001 р. в поясненні, направленому до Робочої групи, зазначили, що Швейцарія не бачить необхідності в двох додаткових протоколах, оскільки її національне законодавство з цього питання є, на їхній погляд, достатнім.

Україна підтримує прийняття цих протоколів. Свої зауваження вона виклала в окремому документі<sup>17</sup>. Зауваження переважно стосуються уточнень окремих термінів та точнішого формулювання положень. Російська Федерація підтримує зауваження щодо тексту зазначених протоколів, переданих делегацією України. Врахування пропозицій України допоможе у подальшому більш однозначного розуміти та застосувати протоколи, без яких, наголошується в документі, практичне застосування КПГВ буде неможливим.