

**КОМЕНТАР
ДО КОДЕКСУ ТОРГОВЕЛЬНОГО
МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ**

2016 рік

**АДМІНІСТРАЦІЯ ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ
СЛУЖБА КАПІТАНА ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ
ЮРИДИЧНА СЛУЖБА АДМІНІСТРАЦІЇ ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО
ПОРТУ**

**КОМЕНТАР
ДО КОДЕКСУ ТОРГОВЕЛЬНОГО
МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ**

**Матеріал підготовлений з використанням правових актів
станом на 01 листопада 2016 року**

Підготовлено: БАРАБАНОВИМ О.В., к.д.п., інспектором служби капітана порту Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України» з розслідування аварій суден

Рецензування, коригування та доповнення: ПОДОРЯН Д.В., начальник юридичної служби Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України» і ЗАДОЯ В.І., юрисконсульт відділу правової та претензійно-позовної роботи Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України»

2016 рік

Зміст:

	№№ сторінок
Передмова	5
Розділ I.	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ
Глава 1.	Загальні правила
	Статті: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Глава 2.	Сфера дії Кодексу торговельного мореплавства України
	Статті: 13, 14
Розділ II.	СУДНО
Глава 1.	Загальні правила
	Статті: 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25
Глава 2.	Реєстрація суден і право на прапор України
	Статті: 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34
Глава 3.	Суднові документи
	Статті: 35, 36, 37, 38, 39, 40
Глава 4.	Арешт суден
	Статті: 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47
Розділ III.	ЕКІПАЖ СУДНА
Глава 1.	Загальні правила
	Статті: 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57
Глава 2.	Капітан судна
	Статті: 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72
Розділ IV.	МОРЕПЛАВСТВО У ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МОРІ, ВНУТРІШНІХ ВОДАХ, АКВАТОРІЯХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ
Глава 1.	Морський порт та безпека мореплавства у морських портах
	Статті: 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91
Глава 3.	Морські лоцмани
	Статті: 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109
Глава 4.	Служба регулювання руху суден
	Статті: 110, 111, 112, 113, 114, 115
Глава 5.	Морське агентування
	Статті: 116, 117, 118, 119
Глава 6.	Майно, що затонуло в морі
	Статті: 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127
Розділ V.	МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
Глава 1.	Загальні правила
	Статті: 128, 129, 130, 131, 132
Глава 2.	Договір морського перевезення вантажу
	Статті: 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183
Глава 3.	Договір морського перевезення пасажирів
	Статті: 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194
Глава 4.	Договір морського круїзу
	Статті: 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202
Розділ VI.	ФРАХТУВАННЯ СУДЕН
Глава 1.	Договір чартеру (фрахтування) суден на певний час
	Статті: 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214
Глава 2.	Договір лізингу судна
	Статті: 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221
Розділ VII.	МОРСЬКЕ БУКСИРУВАННЯ
Глава 1.	Загальні правила
	Статті: 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228
Глава 2.	Портове буксирування
	Статті: 229, 230, 231
Глава 3.	Міжпортове буксирування
	Статті: 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238
Розділ VIII.	МОРСЬКЕ СТРАХУВАННЯ
Глава 1.	Договір морського страхування
	Статті: 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270,

	271, 272, 273, 274, 275, 276	
Розділ ІХ.	НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ	526
Глава 1.	Загальна аварія	526
	Статті: 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293	
Глава 2.	Окрема (незагальна) аварія	547
	Статті: 294, 295	
Глава 3.	Відшкодування збитків від зіткнення суден	549
	Статті: 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303	
Глава 4.	Відшкодування збитків від забруднення	561
	Статті: 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312	
Глава 5.	Відшкодування ядерної шкоди	575
	Статті: 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325	
Глава 6.	Винагорода за рятування на морі	588
	Статті: 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340	
Глава 7.	Морські протести	611
	Статті: 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347	
Розділ Х.	ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА	623
Глава 1.	Межі відповідальності судновласника	623
	Статті: 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357	
Глава 2.	Привілейовані вимоги	632
	Статті: 358, 359, 360, 361, 362, 363	
Глава 3.	Морська іпотека	637
	Статті: 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378	
Розділ ХІ.	ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ	650
Глава 1.	Загальні правила	650
	Статті: 379, 380, 381, 382	
Глава 2.	Претензії	655
	Статті: 383, 384, 385, 386, 387	
Глава 3.	Позовна давність	659
	Статті: 388, 389, 390, 391, 392, 393	
	СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	664

ПЕРЕДМОВА

Постановою Верховної Ради (ВР) України «Про порядок введення в дію Кодексу торговельного мореплавства України» від 09 грудня 1994 року № 277/94-ВР введено в дію Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ), який набув чинності з дня його опублікування.

Морська правосуб'єктність будь-якої держави є важливою невід'ємною частиною його правосуб'єктності, і базовим елементом морської політики. Проте до проголошення незалежності України як суверенної держави не доводилося говорити і про її морську правосуб'єктність. Всі питання, пов'язані з правовим регулюванням відносин, що виникають у процесі користування Світовим океаном, були віднесені до компетенції центральних органів. Так, наприклад, за часів перебування України у складі колишнього СРСР діяли Цивільний або Кримінальний кодекси Української РСР, але ніколи не існувало *українського* кодексу торговельного мореплавства. Ніколи Україна, як втім і всі інші радянські республіки, не володіла в повному обсязі морською правосуб'єктністю як невід'ємною частиною загальної міжнародної правосуб'єктності держав¹⁾ (¹⁾ А.Н. Шемякін, передмова до КТМУ, 1999).

Перший важливий крок у розвитку морської правосуб'єктності України був зроблений в липні 1990 року, коли Верховна Рада Української РСР проголосила державний суверенітет України як верховенство, самостійність, повноту і неподільність влади Республіки в межах її території, а також незалежність і рівноправність у зовнішніх відносинах. Не зменшуючи важливості Декларації про державний суверенітет України для загальноправової бази державного суверенітету, проте слід особливо підкреслити його значення для становлення і розвитку саме морської правосуб'єктності України²⁾ (²⁾ А.Н. Шемякін, передмова до КТМУ, 1999).

Міжнародне морське право і внутрішньодержавне морське право, будучи представниками двох самостійних систем права, існують не ізольовано, а перебувають у взаємозв'язку, впливаючи одна на одну. На нормотворення в міжнародному морському праві впливають внутрішньодержавні правові системи, а договірні норми міжнародного морського права безпосередньо впливають на національне морське законодавство. Таким чином, реалізація норм міжнародного морського права державами є складовою частиною системи міжнародно-правового регулювання, в якій держава розглядається як основний суб'єкт поведінки.

Тому прийняття Верховною Радою України КТМУ слід розцінювати як знаменну подію у становленні морської правосуб'єктності України.

Безумовно, Кодекс торговельного мореплавства України має тісний спадкоємний зв'язок з Кодексом торговельного мореплавства СРСР 1968 року, оскільки весь розвиток правового регулювання відносин у сфері торговельного мореплавства перебував у віданні союзних органів влади.

Разом з цим у КТМУ вперше з'явилися такі інститути морського права України як договір круїзу і договір лізингу, практично новоствореним є інститут арешту морських суден, зазнав істотних змін інститут буксирування.

Окремо слід зазначити, що значно збільшилась кількість норм диспозитивного характеру, особливо з питань комерційного використання морських суден, скасування фактичної монополії держави на власність морських суден, приведення правил комерційного використання суден у відповідність до норм міжнародного морського права. Зокрема, в Кодексі торговельного мореплавства України знайшли своє відображення норми, які містяться в таких міжнародних нормативних актах як: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що відносяться до арешту морських суден 1952 року, незважаючи на те, що дані нормативні акти не були ратифіковані Україною.

Протягом терміну своєї дії до Кодексу торговельного мореплавства України неодноразово вносилися зміни.

Кодекс торговельного мореплавства України є основним законодавчим актом, який регулює різні майнові відносини з транспортування вантажів, що складаються між

організаціями морського транспорту та різними організаціями (зовнішньоторговельними об'єднаннями, промисловими, торговельними, будівельними підприємствами тощо) і фізичними особами, які користуються їх послугами з перевезення вантажів, пасажирів, багажу, буксирування об'єктів тощо. Кодекс торговельного мореплавства України регулює широке коло правовідносин, зокрема, майнових, адміністративних, процесуальних, трудових та інших, які виникають у сфері торговельного мореплавства, тобто в процесі здійснення різної за змістом діяльності, пов'язаної з використанням суден. У зв'язку з цим КТМУ має безпосереднє практичне значення для широкого кола юридичних і фізичних осіб – резидентів України.

Кодекс торговельного мореплавства України є нормативним актом вищої юридичної сили – законом України, свого роду вершиною цілої системи нормативних актів у галузі морського права України [постанов і розпоряджень Кабінету Міністрів України, наказів, інструкцій та інших актів центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту (до 2004 року – Міністерство транспорту України, до 2011 року – Міністерство транспорту та зв'язку України, нині – Міністерство інфраструктури України), іншими органами державної виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики України у сфері транспорту і задіяні у регулюванні відносин та забезпеченні надання послуг в галузі морського транспорту].

Правові поняття і норми, які в значній кількості зустрічаються в Кодексі, з метою їх правильного розуміння та застосовування на практиці не фахівцями-юристами, потребують їх роз'яснення з позиції науки морського права, та з урахуванням тлумачення понять і норм міжнародних угод, міжнародних звичаїв морського права, іноземної морської практики.

Коментар до Кодексу торговельного мореплавства України має на меті розкрити і роз'яснити зміст і сенс норм Кодексу з урахуванням положень інших нормативних актів, арбітражної та судової практики, досягнень вітчизняної правової науки. Коментар розрахований, в першу чергу, для використання працівниками організацій, що здійснюють експлуатацію морського транспорту, та організацій, що користуються їх послугами, а також працівників органів судової влади, арбітражу. Разом з цим коментар може бути корисним для інших осіб, які цікавляться морським правом: науковців, викладачів вищих і середніх навчальних закладів, курсантів та студентів.

Коментар підготовлено інспектором служби капітана порту Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) з розслідування аварій суден Барабановим О.В. (за винятком статей Глави 6 «Майно, що затонуло в морі» Розділу IV КТМУ). На різних етапах підготовки коментаря його рецензування, коригування та доповнення здійснювали фахівці-юристи Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) – начальник юридичної служби Подорян Д.В. і юрисконсульт відділу правової та претензійно-позовної роботи Задоя В.І.

Матеріали коментаря до статей Глави 6 «Майно, що затонуло в морі» Розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України підготовлено юрисконсультом відділу правової та претензійно-позовної роботи Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) Задоя В.І.

*Інспектор служби капітана порту Одеської філії ДП «Адміністрація морських портів України»
з розслідування аварій суден, к.д.п. О.В. Барабанов*

Розділ I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Глава 1. Загальні правила

Стаття 1 «Завдання Кодексу торговельного мореплавства України». **Кодекс торговельного мореплавства України регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства.**

Під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

§1. Коло суспільних відносин, які регулюються Кодексом торговельного мореплавства України (КТМУ), загалом окреслено в статті 1 у визначенні поняття «торговельне мореплавство».

Основною ознакою діяльності, визначеної в КТМУ торговельним мореплавством, є використання в процесі її здійснення плавучих споруд – суден (див. статтю 15 КТМУ). Діяльність, здійснювана на морі без використання суден (наприклад, експлуатація постійно закріплених на морському дні бурових установок, інших технічних засобів, тощо), за змістом КТМУ не відноситься до мореплавства. Як наслідок всі норми КТМУ регулюють лише відносини, пов'язані з використанням на морі суден.

§2. Хоча в КТМУ центральне місце займають норми, які регулюють морські перевезення, значення КТМУ виходить далеко за межі регулювання транспортної діяльності. Більша частина норм КТМУ, у тому числі тих, що відносяться до загальних положень, призначена регламентувати також відносини, пов'язані з іншими видами діяльності на морі, чим і пояснюється таке широке коло суспільних відносин, які охоплюються в Кодексі поняттям «торговельне мореплавство». Такі норми містяться, наприклад, в розділах II-IV, VI-VIII, главах 3-7 розділу IX і розділі X Кодексу. Тому вживання в статтях Глави 64 «Перевезення» Цивільного кодексу України (ЦКУ) терміну «транспортні кодекси (статути)» по відношенню до КТМУ є неточним.

§3. Завдяки широкому визначенню в КТМУ поняття «торговельне мореплавство», з подальшим розширенням видів і масштабів робіт в галузі вивчення, освоєння та експлуатації Світового океану, буде відповідно розширюватися і коло регульованих Кодексом відносин. Наприклад, з впровадженням в практику мореплавства суден для розвідки і розробки природних ресурсів континентального шельфу та інших районів морського дна на діяльність цих суден, поряд з можливими новими, спеціальними нормами, поширюватимуться також існуючі норми КТМУ, що відносяться, наприклад, до правового статусу суден, комплектування їх екіпажу, забезпечення безпеки мореплавства, відповідальності за зіткнення тощо.

Стаття 2 «Право на торговельне мореплавство». **Діяльність, що входить у поняття торговельне мореплавство», відповідно до статті 1 цього Кодексу можуть провадити суб'єкти господарювання за наявності в них відповідної ліцензії, якщо її отримання передбачено законом.**

§1. Кодекс торговельного мореплавства України регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства, поняття якого визначено статтею 1 КТМУ. При цьому відносини, що виникають з торговельного мореплавства, регулюються також іншими законами та підзаконними нормативно-правовими актами, що приймаються відповідно до КТМУ. Так, загальні вимоги до діяльності та праввідносин у сфері транспорту встановлюються Законом України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР «Про транспорт» (із змінами), кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими нормативними актами України. Згідно із статтею 6 Закону України «Про транспорт» перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються підприємствами транспорту: залізницями, пароплавствами (судноплавними компаніями), суб'єктами господарювання у морських портах,

автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами. Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів з клієнтурою на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту. Транспортне експедирування здійснюється відповідно до законодавства (див. Закон України від 01.07.2004 року № 1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність» із змінами).

Відповідно до статті 9 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт). Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів, належать до комунальної власності. Разом з цим транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій приватної форми власності і громадян (фізичних осіб-підприємців).

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту (див. статтю 24 Закону України «Про транспорт»).

§2. Одночасно до майнових відносин, які не врегульовані або не є повністю регульованими КТМУ, застосовуються відповідні положення Цивільного кодексу України (№ 435-IV від 16.01.2003 року із змінами) і Господарського кодексу України (№ 436-IV від 16.01.2003 року із змінами). Так, стаття 2 Господарського кодексу України (ГКУ) визначає основні засади господарювання в Україні і регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання. Згідно з положеннями цієї статті учасниками відносин у сфері господарювання є суб'єкти господарювання, споживачі, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією, а також громадяни, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності. До господарських відносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані Кодексом торговельного мореплавства України, застосовуються правила Господарського кодексу України (див. пункт 3 статті 4 ГКУ).

§3. Відповідно до статті 8 Закону України «Про транспорт» ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою:

- забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту;
- обмеження монополізму та розвитку конкуренції;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.

Ліцензії на провадження видів діяльності в галузі транспорту видаються відповідно до Закону України від 02.03.2015 року № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності». При цьому відповідно до статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» ліцензуванню підлягають види господарської діяльності, у тому числі пов'язані з торговельним мореплавством, зокрема:

- туроператорська діяльність (організація круїзів на суднах водного транспорту);
- посередництво у працевлаштуванні за кордоном (крюїнг);
- промисловий вилов риби, крім внутрішніх водойм та річок;
- перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;
- зовнішньоекономічна діяльність відповідно до статті 16 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (зазначена стаття 16 встановлює правила ліцензування експорту та імпорту в Україні).

§4. Перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським і річковим транспортом регулюється Директивами ЄС, Законом України від 06.04.2000 року № 1644-III «Про перевезення небезпечних вантажів» із змінами та наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 року № 524 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом» (далі – *Ліцензійні умови*). *Ліцензійні умови* визначають організаційні, кваліфікаційні та технологічні вимоги до суб'єктів господарювання, які провадять господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом. *Ліцензійні умови* є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами господарювання (незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності), які здійснюють діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності. При цьому суб'єкти господарювання повинні у своїй діяльності, з урахуванням типу, призначення та району плавання судна, дотримуватися відповідних кваліфікаційних, організаційних та технологічних вимог, керуватися міжнародними вимогами та вимогами чинного законодавства України, зокрема:

- Конвенцією про міжнародні правила запобігання зіткненню суден в морі 1972 року з поправками (МППЗС 72);
- Міжнародною конвенцією про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами та доповненнями, внесеними Протоколом 1978 року (МАРПОЛ 73/78);
- Міжнародною конвенцією про охорону людського життя на морі 1974 року з поправками (СОЛАС-74);
- Афіньською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року;
- Конвенцією Міжнародної організації праці № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року ;
- Міжнародною конвенцією і кодексом про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти з поправками (ПДНВ 78/95);
- Міжнародною конвенцією по пошуку і рятуванню на морі 1979 року з поправками (SAR 79);
- Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки морського судноплавства 1988 року;
- Базельською Конвенцією про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням 1989 року;
- Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів 2002 року (ОСПЗ);
- Міжнародним морським кодексом з перевезення небезпечних вантажів (охоплюючи Поправки) та Додатком до IMDG Code, 2008 рік;
- Рекомендаціями з перевезення небезпечних вантажів. Керівництво з випробовувань і критеріїв (ST/SG/AC.10/11/Rev.5) Організація Об'єднаних Націй, Нью-Йорк та Женева, 2009 рік;
- Рекомендаціями з перевезення небезпечних вантажів. Типові правила. (ST/SG/AC.10/1/Rev.6) Організація Об'єднаних Націй, Нью-Йорк та Женева, 2009 рік;
- Міжнародним кодексом з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню, прийнятим резолюцією А.741(18) Міжнародної морської організації (далі - ІМО) (МКУБ), з поправками, внесеними до нього резолюцією MSC.104 (73) Комітету з безпеки на морі ІМО;
- Кодексом торговельного мореплавства України;
- Положенням про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення , затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 року № 497, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 30 грудня 1998 року за №

848/3288 (із змінами);

- Правилами перевезення наливних вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 18 квітня 2003 року № 299, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 7 липня 2003 року за № 558/7879 (із змінами);
- Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 20 жовтня 2003 року № 809, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 4 листопада 2003 року за № 1010/8331 (із змінами);
- Положенням про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 5 листопада 2003 року № 857, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20 січня 2004 року за № 84/8683 (із змінами);
- Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514 (із змінами);
- Правилами судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року № 91, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 12 липня 2004 року за № 872/9471;
- Інструкцією з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 4 листопада 2004 року № 963, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 24 листопада 2004 року за № 1483/10082;
- Положенням про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 9 серпня 2006 року за № 959/12833 (із змінами);
- Правилами перевезення небезпечних вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 року № 1430, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 року за № 180/16196 (із змінами).

Згідно з вимогами *Ліцензійних умов* на суднах, що експлуатуються, *ліцензіат* – суб'єкт господарювання, який одержав ліцензію на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом, – повинен забезпечити безпечні умови і режим праці, охорону здоров'я членів екіпажу та обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням, постачання продовольства і води в достатній кількості і належної якості, належні суднові приміщення.

У головному офісі, філії ліцензіата, іншому відокремленому підрозділі та на судні повинні бути доступними для використання нормативно-правові акти, а також актуалізовані копії основних судових документів на кожне судно.

Ліцензійні умови також встановлюють, що ліцензіат повинен укласти відповідні договори обов'язкового страхування, передбачені Законом України «Про страхування», а саме:

- страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам;
- страхування засобів водного транспорту;
- страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів;
- страхування відповідальності морського судновласника.

Стаття 3 «Державне регулювання торговельного мореплавства». Держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Згідно з цим Кодексом, іншими актами законодавства та міжнародними договорами України центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих

центральної влади розробляє та затверджує нормативні документи з питань торговельного мореплавства, інструкції, правила перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, які є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.

Правила експлуатації риболовних суден затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§1. Відповідно до чинного законодавства України державне регулювання діяльності у сфері торговельного мореплавства здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень.

§2. Кабінет Міністрів України:

- затверджує Стратегію розвитку морського та річкового транспорту взагалі і морських портів України зокрема;
- визначає порядок відкриття та закриття морських портів України (див. статтю 5 Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України»), а також визначає Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, який оприлюднюється в *Повідомленнях мореплавцям України* і надається в *Лоцїї Чорного і Азовського морів на воді України*;
- визначає порядок ведення Реєстру морських портів України – електронної бази даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю) [див. статтю 6 Закону України «Про морські порти України»];
- встановлює порядок відкриття пунктів пропуску через державний кордон України (див. статтю 11 Закону України «Про морські порти України»);
- затверджує Перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних;
- визначає послуги, що надаються на внутрішніх водних шляхах суб'єктами природних монополій і підлягають державному регулюванню, як спеціалізовані;
- встановлює перелік адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту;
- здійснює інші повноваження, передбачені чинними законодавчими актами.

§3. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту:

- проводить моніторинг міжнародного права та міжнародних договорів України у сфері морського та річкового транспорту, забезпечує своєчасне розроблення проектів актів законодавства на виконання міжнародних договорів України, бере участь у роботі міжнародних організацій з питань функціонування та розвитку морського і річкового транспорту, використання внутрішніх водних шляхів;
- за узгодженням з іншими заінтересованими центральними органами виконавчої влади затверджує райони обов'язкового лоцманського проведення суден, а також категорії суден, які звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, з оприлюдненням цієї інформації в *Повідомленнях мореплавцям України* і наданням в *Лоцїї Чорного і Азовського морів на воді України* (див. статтю 94 КТМУ);
- розробляє відповідно до діючого законодавства за участю заінтересованих органів виконавчої влади та затверджує правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти морським та річковим транспортом, правила плавання у водах України і на річкових водних шляхах, порядок справляння і використання річкового збору, правила пропуску суден через судноплавні шлюзи, правила контролю суден з метою забезпечення безпеки судноплавства на водних шляхах, правила технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, правила технічної експлуатації гідротехнічних

споруд, правила безпечної експлуатації водосховищ, правила експлуатації баз для стоянки малих суден, порядок розслідування та ведення обліку аварійних подій на річкових водних шляхах, порядок підтвердження кваліфікації капітанів (судноводіїв) та членів екіпажів морських і річкових суден, судноводіїв малих суден, видачі кваліфікаційних документів, а також інші нормативно-правові акти у сфері морського та річкового транспорту;

- здійснює повноваження з питань регулювання діяльності у сфері морського та річкового транспорту.

§4. Центральний орган виконавчої влади з питань надзвичайних ситуацій:

- здійснює керівництво діяльністю державних аварійно-рятувальних служб на водних шляхах і в портових водах;
- погоджує місця для проведення розваг на воді, плавання, буксирування та прокату засобів для розваг на воді.

§5. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, станом на цей час не створена. Відповідно до пункту 4 перехідних положень Закону України «Про морські порти України» тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту:

- здійснює державне регулювання тарифів на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів (частина 1 стаття 21 Закону);
- встановлює розміри ставок портових зборів для кожного морського порту відповідно до затвердженої нею (комісією) методики (частина 2 статті 22 Закону);
- здійснює контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів (частина 6 статті 22 Закону).

§6. Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються Законом України «Про транспорт», кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України. Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення (див. статтю 2 Закону України «Про транспорт»).

§7. Кодекс торговельного мореплавства України наділяє центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, широкими правами у нормотворчій діяльності, тобто затвердження обов'язкових для виконання правил, інструкцій, положень тощо.

Нормотворчі функції центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, впливають з його компетенції, тобто кола відання цього органу. Компетенція центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, має свої специфічні особливості, обумовлені, по-перше, особливостями транспортної діяльності і, по-друге, покладанням на цей орган обов'язків зі здійснення в Україні державного нагляду за торговельним мореплавством.

Компетенція центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, визначається Законом України «Про транспорт», зокрема, низкою норм КТМУ (див. статті 3, 10, 12, 21, 25, 28, 34, 35, 38, 50, 54, 57, 67, 90, 93, 106, 110, 111, 112, 115, 130, 131, 167, 175, 188, 190, 310, 322), Законом України «Про транспорт», Законом України «Про морські порти України», *Положенням про Міністерство інфраструктури України*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 року № 460, а також іншими нормативно-правовими актами, які стосуються прав зазначеного центрального органу виконавчої влади.

§8. Головною особливістю транспортної діяльності є те, що її корисний ефект полягає в переміщенні вантажів і людей. З цього випливає, що в організації і здійсненні транспортного виробничого процесу в тій чи іншій мірі беруть участь самі споживачі транспортних послуг – відправники, отримувачі вантажів і пасажирів. Тому стабільне, безперебійне та надійне функціонування транспорту, перебіг його виробничого процесу в значній мірі залежить від споживачів транспортної продукції: від своєчасної здачі або прийому ними вантажу, від належної підготовки його до перевезення (сортування, маркування, пакування, сплотки тощо), своєчасного повідомлення необхідних для перевезення даних (наприклад, про порти відправлення, призначення, або заходу транспортного судна тощо), інакше кажучи, – від планової, договірної та особистої дисципліни споживачів транспортних послуг.

Тому в КТМУ спеціально підкреслюється загальнообов'язковий характер видаваних центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, нормативних актів, неухильне виконання яких організаціями та особами, які користуються послугами морського транспорту, – неодмінна умова його безперебійної і безпечної роботи.

§9. Велику і важливу групу затверджених правил складають правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти морським транспортом, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, які також є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб. Участь у розробці деяких з цих правил інших органів державного управління не обмежує права центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, самостійно приймати в межах своєї компетенції остаточне рішення щодо змісту, форми і межі дії будь-якого нормативного акту, що затверджується або приймається, з питань перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, якщо КТМУ або іншим законодавчим актом не передбачено інше.

Основні правила перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу зосереджені в керівництвах, розроблених за замовленням і затверджених Міністерством морського флоту (ММФ) СРСР, які є збірниками правил і карт технологічних режимів безпечного морського перевезення (КТР БМП) різних вантажів, затверджених ММФ СРСР в різний час, але є чинними документами в Україні дотепер, а саме:

- 4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів: Том 1. Загальні правила перевезення вантажів; Том 2. Правила безпеки морського перевезення генеральних вантажів;
- 5-М. Правила морського перевезення небезпечних вантажів;
- 6-М. Правила морського перевезення продовольчих вантажів;
- 7-М. Загальні і спеціальні правила перевезення наливних вантажів;
- 8-М. Правила безпеки морського перевезення незернових навалочних вантажів.

У зв'язку з тим, що означені керівництва застаріли і потребують приведення у відповідність до сучасних чинних міжнародних і європейських нормативних актів, а також чинного законодавства України, в Службі капітана Одеського морського порту було підготовлено проект найбільш важливого з перелічених вище нормативного документу – тому 1 «Загальних правил перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів». Проект «Загальних правил перевезення вантажів» направлено на розгляд і затвердження до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в сфері транспорту, а також до адміністрації морських портів України.

§10. Оскільки судна, що використовуються для рибних та інших морських промислів, знаходяться в оперативному управлінні підприємств і організацій рибного господарства, державний нагляд за якими здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства, то правила експлуатації риболовних суден затверджуються саме цим центральним органом виконавчої влади.

На відміну від морських перевізників, основна виробнича діяльність підприємств рибного господарства, в оперативному управлінні яких знаходяться промислові судна, а також риболовецьких об'єднань (тобто діяльність пов'язана з видобутком риби та морського звіра), нормами КТМУ не регулюється, за винятком норм, які стосуються безпосередньо судноплавства, нагляду за ним, випадків зіткнень і рятування суден, та ін.

Стаття 4 «Застосування загальних засад законодавства України». **До цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані цим Кодексом, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України.**

§1. Кодекс торговельного мореплавства України є комплексним нормативним актом. Він поєднує у собі норми, які за своєю природою є нормами різних галузей права (цивільного, адміністративного, господарського, трудового, земельного, ін.), і регулює різні за своїм характером відносини (майнові відносини, засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників, відносини влади і підпорядкування, відносини пов'язані із земле- і водокористуванням тощо) головним чином в тій мірі, в якій це обумовлено особливостями торговельного мореплавства. Поряд з КТМУ в Україні діє значна кількість законодавчих актів, що регулюють відносини певного виду незалежно від того, в якій галузі вони виникають.

§2. Практична необхідність у застосуванні до відносин, що виникають з торговельного мореплавства, загальних, галузевих актів українського цивільного, адміністративного та іншого законодавства виникає досить часто.

По-перше, в області торговельного мореплавства існує ряд відносин, які КТМУ взагалі не врегульовані. Наприклад, відносини, що виникають у зв'язку з пошкодженням суднами портових споруд (навали на причали тощо). Відповідальність за такі пошкодження визначається положеннями цивільного законодавства – Цивільним кодексом України (Глава 82 «Відшкодування шкоди», стаття 1187 «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки») – про відповідальність за завдання шкоди. Так, відповідно до частини 5 статті 1187 Цивільного кодексу України особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

По-друге, є ряд відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, які регламентовані нормами КТМУ неповністю. Так, зокрема, Глава 3 «Позовна давність» Розділу XI «Претензії та позови», містить низку норм про позовну давність, однак призупинення, перерва і відновлення строків позовної давності нормами КТМУ регулюються лише частково, і тому в цих випадках також підлягають застосуванню норми цивільного законодавства щодо позовної давності (Глава 19 «Позовна давність» Цивільного кодексу України, статті 256-268).

По-третє, в КТМУ вживається ряд правових понять («підприємство», «збитки», «вина» тощо), зміст яких визначено в інших законодавчих актах і які не можуть бути зрозумілі і правильно застосовуватися без звернення до цих актів.

Стаття 5 «Застосування права у зв'язку з заподіянням судном шкоди». **У разі заподіяння судном шкоди, що не передбачена статтями 296 і 314 цього Кодексу, відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, – законодавством держави, під прапором якої плаває судно.**

§1. Історично всі системи права, хоча і досить умовно, включають в себе право приватне і право публічне. *Публічне право* поширюється на сфери загальних державних інтересів. До нього відносяться такі галузі, як конституційне право, адміністративне право, кримінальне право та інші. Саме ж регулювання здійснюється на засадах субординації і є суворо централізованим. Морське право України поєднує в собі деякі інститути і норми, які можна віднести до публічного права. Так, зокрема, норми КТМУ, які визначають права та обов'язки капітана судна, поняття морського судна і вимог, які до них (суден) пред'являються, регулюють відносини з безпеки мореплавства, охорони морського середовища, є імперативними і юридичний пріоритет має воля органів державної влади.

Сучасне українське морське право містить також ряд інститутів, які з впевненістю можна віднести до *міжнародного публічного права*. Достатньо назвати норми, які регулюють сучасний міжнародно-правовий режим морських просторів і тенденції його розвитку, правовий режим територіальних вод і прилеглих зон, правове становище суден в іноземних

водах і портах. Сюди ж входять і деякі питання щодо запобігання забрудненню морського середовища, співробітництва в галузі безпеки на морі, організації надання допомоги тим, хто терпить лихо на морі. Ці норми є узгодженою волею багатьох держав і тому входять до предмету міжнародного публічного права.

У приватному ж праві юридичний пріоритет належить волі приватних осіб, громадян, їх об'єднань, а регулювання відбувається на засадах координації, тобто за принципами юридичної рівності, автономії таких суб'єктів. *Приватне право* охоплює відносини, учасники яких не мають владних повноважень (тобто не володіють ніякою владою). Але їх акти, у тому числі односторонні, мають повноцінне юридичне значення, захищаються судом, визнаються державою. Відомо, що до приватних галузей права відносяться цивільне право, сімейне право, міжнародне приватне право. Українське морське право, як галузь права, містить чимало норм, що носять цивільно-правовий і міжнародно-приватноправовий характер. Відокремлені групи таких норм утворюють інститути морського права, зокрема, договір морського перевезення вантажів, фрахтування судна на певний час, перевезення пасажирів, морського круїзу, морського буксирування, морського агентування, морського посередництва, морського страхування. Вагоме значення мають також такі інститути, як загальна аварія, відшкодування збитків від зіткнення суден, відповідальність за шкоду від забруднення нафтою з суден та у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин, відповідальність за заподіяння ядерного збитку, рятування суден та іншого майна, обмеження відповідальності за морськими вимогами, морська застава та іпотека, арешт суден, арбітраж з морських спорів, порядок пред'явлення претензій та позовів тощо.

§2. Кодекс торговельного мореплавства України приділяє значну увагу тим інститутам морського права, які можна віднести до сфери цивільно-правових і міжнародно-приватних відносин. Мова йде, зокрема, про інститути відшкодування збитків, шкоди та відповідальності за заподіяння шкоди.

Стаття 5 КТМУ встановлює, що у разі заподіяння судном шкоди, не передбаченої статтями 296 «Застосування права у разі зіткнення суден» і 314 «Застосування права у разі ядерної шкоди», відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, – законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Таким чином, відповідно до зазначеної статті відшкодування шкоди, заподіяної судном і не пов'язаної з зіткненням суден або заподіянням ядерної шкоди, регулюється національним законодавством держави, де сталася ця подія. Це безпосередньо стосується відносин, що виникають у зв'язку з пошкодженням суднами портових споруд (навали на причали тощо). Як правило, відповідальність за такі пошкодження та порядок відшкодування шкоди визначається цивільним законодавством держави, наприклад Цивільним кодексом України (Глава 82 «Відшкодування шкоди»).

§3. Відповідно до статті 1187 «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» Цивільного кодексу України (ЦКУ):

- джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб;
- шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку;
- особа, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, завдала шкоди діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, зобов'язана відшкодувати її на загальних підставах;

- якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом сприяла недбалість її власника (володільця), шкода, завдана діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, відшкодовується ними спільно, у частці, яка визначається за рішенням суду з урахуванням обставин, що мають істотне значення;
- особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

У відношенні останнього підпункту § 3 коментаря до статті 5 КТМУ в якості характерного прикладу можна навести наступну справу. Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт» (далі – позивач) звернулося до Господарського суду Одеської області з позовною заявою про відшкодування Державним підприємством «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» (далі – відповідач) шкоди, завданої причалу Одеського морського торговельного порту на о. Зміїний буксиром «Емельян Пугачев» і несамохідною баржею «ДМ-174», що належали відповідачу (справа № 20-16/166-10-4949). Причал зазнав ушкоджень внаслідок ударів, що наносились буксиром і баржею, пришвартованими до причалу, під впливом несприятливих погодних умов. При цьому пошкодження причалу було нанесено двічі: 27.06.2008 року і 02.07.2008 року, під час стоянки буксиру та баржі біля причалу. Відповідач відмовлявся компенсувати позивачеві вартість ремонтних робіт з усунення пошкоджень, заподіяних причалу, мотивуючи це тим, що мали місце форс-мажорні обставини.

Конкретне визначення (перелік) форс-мажорних обставин надає стаття 79 Конвенції ООН «Про договори міжнародної купівлі-продажу товарів», підписана у Відні 11 квітня 1980 року. Відповідно до зазначеної статті до форс-мажорних обставин відносяться:

- а). стихійні лиха: урагани, землетруси, цунамі, повені, руйнування в результаті блискавки, посухи, обмерзання;
- б). військові дії, громадські заворушення, піратство, саботаж;
- в). вибухи і пожежі, якщо буде доведено, що вони сталися не з вини власників (обслуговуючого персоналу) постраждалих від цього об'єктів;
- г). бойкоти, страйки та локауты;
- д). законні і незаконні дії влади, в т.ч. прийняття ними певних нормативних актів.

Більш детальний перелік обставин, які визнаються як форс-мажорні, надається в статті 14-1 «Видача сертифікатів щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)» Закону України від 02.12.1997 року № 671/97-ВР «Про торгово-промислові палати України» із змінами – див. § 1 коментаря до статті 8 КТМУ.

Але, відповідно до наданих до суду документів, фактичні погодні умови (вітер поривами до 15 м/сек-7 балів – сильний вітер, окремі пориви до 20 м/сек-9 балів – штормовий вітер), що мали місце під час інциденту 27.06.2008 року і 02.07.2008 року не відповідали параметрам стихійного лиха – урагану (понад 29 м/сек, або понад 104 км/год – 12 балів), що підтверджується Шкалою сили вітру (Шкалою Бофорта), яка надається в Морехідних таблицях МТ-63 (видання Головного управління навігації та океанографії Міністерства оборони СРСР – див. нижче).

Більш того офіційна довідка Гідрометцентру Чорного та Азовського морів про фактичний стан погоди біля о. Зміїний на дати інциденту, що долучалась позивачем до матеріалів справи, була прийнята судом як доказ того, що сила вітру і хвилювання збільшувалися поступово: вже о 18.00 годин за місцевим часом 27.06.2008 року, тобто *за дві години до виникнення інциденту*, швидкість вітру становила 10 м/сек, а висота хвилі 15 дм (1,5 м). При цьому допустимі відповідно до Класифікаційного свідоцтва, виданого класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходились буксир і баржа, умови роботи баржі становили: вітер менш 13,6 м/сек, а висота хвилі менш 4 балів (1,25 м). Таким чином, вже о 18.00 годині за місцевим часом фактична швидкість вітру межувала з гранично допустимою для баржі, а висота хвилі перевищувала допустиму для баржі висоту хвилі. Вже о 18.00 годині стоянка несамохідної баржі «ДМ-174» біля причалу була небезпечною та недопустимою і капітан

буксиру був забов'язаний відвести буксир та баржу від причалу для запобігання пошкодження буксиру, баржі та причалу в погодних умовах, які все більше погіршувалися. Проте, капітаном буксиру не було вжито заходів для своєчасного відходу від причалу, внаслідок чого о 20.00 годин за місцевим часом було завдано пошкоджень причалу, а баржа отримала пробоїни в днищевій частині від ударів днищем по кам'янистому ґрунту дна.

Таблица 49. Шкала силы ветра

Сила ветра в баллах	Словесное обозначение	Скорость ветра			Среднее давление в кг на м ² по вертикали нормальной к ветру	Влияние ветра на наземные предметы	Влияние ветра на поверхность моря, озера и крупного водохранилища
		м/сек	км/час	узлы			
0	Штиль	0—0.5 (0)	0—1 (0)	0—1 (0)	0	Дым поднимается отвесно или почти отвесно; вымпел и листья на деревьях неподвижны.	Зеркально-гладкая поверхность.
1	Тихий ветер	0.6—1.7 (1)	2—6 (4)	1.2—3.3 (2.0)	0.1	Флюгер не устанавливается по ветру; колышутся отдельные листья. Дым поднимается наклонно, указывая направление ветра.	Рябь.
2	Легкий ветер	1.8—3.3 (2.5)	7—12 (9)	3.5—6.4 (5)	0.5	Ощущается как легкое дуновение. Слегка колеблются флаги и вымпелы. Листья временами шелестят.	Появляются небольшие гребни волн.
3	Слабый ветер	3.4—5.2 (4.5)	13—18 (16)	6.6—10.1 (9)	2	Листья и тонкие ветви деревьев постоянно колышутся. Высокая трава и посевы хлебов начинают колебаться. Ветер развеивает флаги и вымпелы.	Небольшие гребни волн начинают опрокидываться, но пена не белая, а стекловидная.
4	Умеренный ветер	5.3—7.4 (6.5)	19—26 (23)	10.3—14.4 (13)	4	Приводит в движение тонкие ветви деревьев; поднимает с земли пыль. По высокой траве и посевам пробегают волны. Вытягивается вымпел.	Хорошо заметные небольшие волны; гребни некоторых из них опрокидываются, образуя местами белую клубящуюся пену — «барашки».
5	Свежий ветер	7.5—9.8 (8.5)	27—35 (31)	14.6—19.0 (17)	6	Качаются ветви и тонкие стволы деревьев. Вытягиваются большие флаги.	Волны принимают хорошо выраженную форму, повсюду образуются «барашки».
6	Сильный ветер	9.9—12.4 (11)	36—44 (40)	19.2—24.1 (22)	11	Качаются толстые сучья деревьев; шумит лес; высокая трава и посевы временами ложатся на землю; гудят телеграфные провода.	Появляются гребни большой высоты; их пенящиеся вершины занимают большие площади; ветер начинает срывать пену с гребней волн.
7	Крепкий ветер	12.5—15.2 (14)	45—54 (50)	24.3—29.5 (27)	17	Качаются стволы деревьев; гнутся большие ветви и сучья. Ходьба против ветра заметно затруднена. Слышится свист ветра около строений и неподвижных предметов (метеобудка).	Гребни очерчивают длинные валы ветровых волн; пена, срываема ветром с гребней волн, начинает вытягиваться полосами по склонам волн.
8	Очень крепкий ветер	15.3—18.2 (17)	55—65 (60)	29.7—35.4 (33)	25	Качаются большие деревья; ломаются тонкие ветви и сухие сучья. Движение против ветра заметно задерживается. Шум прибоя волн на побережьях больших озер и морей слышен на значительном расстоянии.	Длинные полосы пены, срываема ветром, покрывают склоны волн, местами сливаясь, достигают их подошв.
9	Шторм	18.3—21.5 (20)	66—77 (72)	35.6—41.8 (39)	35	Наблюдаются небольшие повреждения строений; ломаются большие сучья деревьев; сливаются с места легкие предметы.	Пена широкими плотными сливающимися полосами покрывает склоны волн, отчего поверхность становится белой, только местами во впадинах волн видны свободные от пены участки.
10	Сильный шторм	21.6—25.1 (23)	78—90 (84)	42.0—48.8 (45)	46	Наблюдаются разрушения; некоторые деревья могут быть сломаны.	Поверхность моря покрыта слоем пены; воздух наполнен водяной пылью и брызгами; видимость значительно уменьшена.
11	Жестокый шторм	25.2—29.0 (27)	91—104 (97)	49.0—56.3 (53)	64	Ветер производит значительные разрушения; ломает стволы деревьев.	Поверхность моря покрыта плотным слоем пены. Горизонтальная видимость ничтожна.
12	Ураган	свыше 29.0	свыше 104	свыше 56	свыше 74	Наблюдаются катастрофические разрушения; деревья вырываются с корнем.	То же.

Примечание. В скобках дана округленная средняя скорость.

Відповідно до чинних правил класифікаційних товариств судна, з якими сталася аварійна подія та які зазнали пошкоджень, особливо в підводній частині, втрачають чинність суднових класифікаційних свідоцтв (тимчасово призупиняється клас судна), та повинні бути виведені з експлуатації, відремонтовані, після чого класифікаційне товариство проводить позачергове освідчення технічного стану таких суден і поновлює дійсність суднових класифікаційних свідоцтв (поновлюється клас судна). Однак, в порушення чинних правил, баржа не була відведена до найближчого порту для ремонту, буксир та баржа продовжували знаходитись біля причалу позивача на о. Зміїний і 02.07.2008 року знову виникла аварійна ситуація: не дивлячись на штормове попередження та погодні умови, що поступово погіршувалися, буксир і баржу не було своєчасно відведено від причалу капітаном, що призвело до нових пошкоджень причалу, баржі та буксиру.

В процесі судового розгляду справи господарськими судами першої інстанції (Господарський суд Одеської області), апеляційної (Одеський апеляційний господарський суд) та касаційної (Вищий господарський суд України) інстанції позивачем було доведено, що причиною аварійних подій, які мали місце 27.06.2008 року і 02.07.2008 року стало незабезпечення капітаном буксиру «Емельян Пугачев» своєчасного відведення баржі «ДМ-174» від причалу о. Зміїний в умовах поступово наростаючої швидкості вітру і поступового посилення хвилювання. На підставі ретельно розглянутих документів, письмових пояснень, доказів, доданих до матеріалів справи, та свідчень сторін постановою Вищого господарського суду України рішення судів попередніх інстанцій про задоволення позову (стягнення з відповідача завданих позивачеві збитків) були залишені в силі без змін.

Стаття 6 «Застосування іноземного законодавства». **Включення в договори, передбачені цим Кодексом, умов про застосування іноземного законодавства і звичаїв торговельного мореплавства дозволяється у разі, коли сторони можуть відповідно до цього Кодексу відступати від його правил.**

§1. В статті 6 сформульований принцип «автономії волі» (див. також коментар до статті 14 КТМУ). Відповідно до цього принципу сторони, що укладають договір, мають право за угодою між собою обрати закон, який підлягає застосуванню до їх відносин. Цей принцип виражений шляхом доповнення статті 14 КТМУ колізійною *нормою диспозитивного характеру* (норма права, що надає сторонам регульованого нею правовідношення самостійність у визначенні їх взаємних прав і обов'язків, наприклад, договори на організацію перевезень, транспортно-експедиторського обслуговування тощо): сторони мають право відійти у договорі від правил цього Кодексу, що стосується відповідного договору, якщо цими правилами не встановлено інше. При цьому стаття 6 допускає включення умов в застосуванні іноземного права і звичаїв в усі договори «передбачені» (тобто регламентовані) КТМУ.

§2. На підставі статті 6 сторони можуть включати в укладений ними договір умови про застосування іноземних законів і звичаїв торговельного мореплавства не тільки до своїх відносин, регламентованих цим договором, але і до тих відносин, які можуть виникнути між ними у зв'язку з виконанням цього договору або притягненням до відповідальності за його порушення. Так, наприклад, в договорі морського перевезення вантажів (в чартері або коносаменті) сторони можуть передбачити, що відносини із загальної аварії, у випадку її виникнення, визначатимуться Йорк-Антверпенськими правилами (див. коментар до статті 14 КТМУ), що межі відповідальності судовласника будуть визначатися тим чи іншим іноземним законом тощо.

§3. Право сторін договору обирати на свій розсуд іноземний закон або звичай, що підлягає застосуванню, обмежується в тих випадках, коли правила КТМУ містять *імперативні* (наказові) *норми* (тобто норми, встановлені нормативно-правовими актами, які визначають вимоги як за змістом, так і за формою є обов'язковими для виконання, не можуть бути змінені в ході їх реалізації за волею сторін, відступати від їх положень не дозволяється). Обмежити своєю угодою про застосування іноземного закону або звичаю дію такх імперативних норм КТМУ шляхом включення до неї умов про застосування іноземного закону або звичаю сторони не вправі.

Стаття 7 «Міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства». **Міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства застосовуються в Україні в порядку, передбаченому Законом України «Про міжнародні договори України».**

§1. Відповідно до загальної теорії права основним елементом системи права є *галузь права*, що є найбільш широким об'єднанням (сукупністю) правових норм, які регулюють певний вид суспільних відносин. Приоритетний стан галузі в системі права визначається тим, що вона відображає і регулює найбільш важливі, відносно відособлені групи суспільних відносин, які відіграють істотну роль в організації суспільного життя. У свою чергу, відокремлений комплекс правових норм, що є специфічною частиною галузі права і регулює певний різновид суспільних відносин є правовим інститутом. При цьому «родинні» інститути можуть утворювати підгалузі права. Так, наприклад, галуззю права є транспортне право, його підгалуззю – морське право. Інститутами, що входять до даної підгалузі, – забор'язання по договорам морського перевезення вантажів, фрахтування судна на певний час, перевезення пасажирів, морського круїзу, морського буксирування, морського агентування, морського посередництва, морського страхування.

У правовій науці прийнято виділяти базові та комплексні галузі права. До базових відносяться державна, цивільна, адміністративна та інші галузі. В цей же час у правовій системі мають місце утворення комплексного характеру, такі як: транспортне, комерційне, природоохоронне право. Такі утворення є комплексними, оскільки норми, що до них входять, не пов'язані єдиним методом і механізмом регулювання. Майже всі вони мають прописку в основних галузях (наприклад, норми транспортного права можна абсолютно точно розподілити за такими основними галузями, як адміністративне право, цивільне право, земельне право).

Таким чином, з точки зору принципів побудови міжнародної системи права транспортне право взагалі і морське право зокрема є комплексними галузями, оскільки норми, які їх

формують, за своєю природою є адміністративними, трудовими, цивільними тощо, що пояснюється специфікою врегульованих ними суспільних відносин. При цьому морське право, що регулює взаємовідносини сторін торговельного мореплавства, яке є невід'ємною частиною світової торгівлі, не уявляється без міжнародних відносин і міжнародного права.

§2. Відповідно до статті 2 Закону України «Про міжнародні закони України» (від 29.06.2004 року № 1906-IV із змінами, внесеними згідно із Законом від 05.06.2014 року № 1323-VII, ВВР, 2014, № 34, стаття 1166), на який міститься посилання у статті 7 Кодексу, *міжнародний договір України* – це укладений у письмовій формі з іноземною державою або іншим суб'єктом міжнародного права, який регулюється міжнародним правом, незалежно від того, міститься договір в одному чи декількох пов'язаних між собою документах, і незалежно від його конкретного найменування (договір, угода, конвенція, пакт, протокол тощо).

§3. Відповідно до статті 15 Закону України «Про міжнародні закони України» чинні міжнародні договори України підлягають сумлінному дотриманню Україною відповідно до норм міжнародного права. Згідно з принципом сумлінного дотримання міжнародних договорів Україна виступає за те, щоб й інші сторони міжнародних договорів України неухильно виконували свої зобов'язання за цими договорами.

§4. Стаття 16 означеного Закону встановлює, що всі органи державної влади, до відання яких віднесені питання, що регулюються міжнародними договорами України, забезпечують дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України, стежать за здійсненням прав, які випливають з таких договорів для України, і за виконанням іншими сторонами міжнародних договорів України їхніх зобов'язань. Означені органи державної влади, а також відповідні підприємства, установи та організації надають центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики в сфері міжнародних відносин (Міністерству закордонних справ України) інформацію, що стосується виконання міжнародних договорів України.

§5. Загальний нагляд за виконанням міжнародних договорів України, згідно з статтею 17 цього Закону, в тому числі й іншими їх сторонами, здійснює Міністерство закордонних справ України. На запит органів, які застосовують міжнародні договори України, Міністерство закордонних справ України надає інформацію з питань, що виникають у зв'язку з виконанням міжнародних договорів України. У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань України за міжнародними договорами Міністерство закордонних справ України інформує про це відповідно Президента України або Кабінет Міністрів України і вносить пропозиції щодо вжиття необхідних заходів.

§6. Стаття ж 18 Закону регламентує заходи, що вживаються у разі порушення міжнародного договору України іншими його сторонами, а саме:

- у разі порушення зобов'язань за міжнародним договором України іншими його сторонами Міністерство закордонних справ України вносить Президенту України або Кабінету Міністрів України пропозиції про вжиття необхідних заходів відповідно до норм міжнародного права;
- інші центральні органи виконавчої влади та державні колегіальні органи, Рада міністрів Автономної Республіки Крим вносять відповідні пропозиції через Міністерство закордонних справ України;
- у разі суттєвого порушення міжнародного договору України іншими його сторонами, якщо виконання договору може зашкодити національним інтересам України, а також в інших випадках, передбачених міжнародним правом, дію такого договору може бути припинено або зупинено в порядку, встановленому статтею 24 Закону України «Про міжнародні закони України».

§7. Дія міжнародних договорів України на її території регламентується статтею 19 означеного Закону, де встановлено, що чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому

порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

§8. Україна, як одна з республік колишнього СРСР, була учасником більшості міжнародних конференцій з питань морського права, у тому числі приватноправового характеру. Питання правонаступництва України вирішено неоднозначно. Разом з тим, до багатьох конвенцій та угод Україна приєдналася з дотриманням конвенційних процедур. Так, наприклад, Конвенція ООН з морського права 1982 року (КМП-82) і Угоду про здійснення частини XI Конвенції ООН з морського права були ратифіковані Україною 26.07.1999 року. Іншими міжнародними конвенціями і правовими актами з питань мореплавства, прийнятими Україною, також є:

- Конвенція по охоранению подводных кабелей, 1884 года;
- Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу, 1888 года;
- Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, 1910 года;
- Конвенция и Статус о международном режиме морских портов, 1923 года;
- Конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, 1924 года;
- Конвенция (Брюссельская) об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 года (Гаагские правила);
- Соглашение относительно морских сигналов, 1930 года;
- Конвенция о режиме проливов, 1936 года;
- Конвенция о Международной морской организации;
- Конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов, 1952 года;
- Конвенция об унификации некоторых правил об уголовной юрисдикции по делам о столкновении судов и других происшествий, связанных с судоходством, 1952 года;
- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 года;
- Конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, 1957 года;
- Конвенция об открытом море, 1958 года;
- Конвенция о континентальном шельфе, 1958 года;
- Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, 1958 года;
- Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960 года;
- Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, 1965 года;
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства, 1965 года (FAL-65);
- Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, 1966 года;
- Конвенция о грузовой марке, 1966 года (LL-66/88);
- Конвенция относительно регистрации прав на строящиеся суда, 1967 года;
- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права, 1967 года;
- Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года (INTERVENTION-69);
- Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969 года (CLC-69);
- Конвенция по обмеру судов, 1969 года (TONNAGE-69);
- Международный свод сигналов для визуальной, звуковой и радиосвязи, 1969 года;
- Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов, 1971 года (NUCLEAR-71);
- Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1971 года (FUND-71);
- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 года (COLREG-72);
- Конвенция по безопасным контейнерам, 1972 года (CSC-72);
- Таможенная конвенция касающаяся контейнеров, 1972 года;
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 года (LC-72);

- Протокол 1973 года о вмешательстве в открытом море в случае загрязнения веществами, иными чем нефть, 1973 года (INTERVENTION PROT 73);
- Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания, 1973 года;
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973 года (MARPOL-73/78);
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа, 1974 года (PAL-74);
- Йорк-Антверпенские правила;
- Конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 года с поправками и дополнениями последующих лет (SOLAS-74);
- Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям, 1976 года (LLMC-76);
- Конвенция о международной организации морской спутниковой связи, 1976 года (INMARSAT);
- Торремолиноская Международная конвенция по безопасности рыболовных судов;
- Конвенция 1978 года и Кодекс 1995 года о стандартах подготовки, дипломирования моряков и несения вахты (STCW-78/95);
- Конвенция по поиску и спасанию на море, 1979 года (SAR-79);
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (SUA-88);
- Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года (SUAPROT);
- Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, 1989 года;
- Конвенция о спасании, 1989 года (SALVAGE-89);
- Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству, 1990 года (OPRC);
- Конвенция о защите Черного моря от загрязнения, 1992 года;
- Конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 года;
- Конвенция о стандартах подготовки, дипломирования персонала рыболовных судов и несения вахты, 1995 года (STCW-F/95);
- Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, 1996 года;
- Европейское соглашение о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, 2000 года (ADN);
- Конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001 года (AFS);
- Правила перевозки опасных грузов по Дунаю, 2003 года (AND-D);
- Европейские правила судоходства по внутренним водным путям, 2007 года;
- Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 года;
- Міжнародні угоди України з урядами деяких держав з питань торговельного мореплавства і рибальства.

Стаття 8. «Вибір суду або арбітражу». Майнові спори, що виникають у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплавством і віднесеними до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (Морська арбітражна комісія), розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін.

Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду або арбітражу.

§1. Стаття 8 Кодексу торговельного мореплавства України надає право вибору суду або арбітражу сторонам, між якими виникають майнові спори у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплавством. Означені майнові спори, віднесені до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-

промислової палаті України (ТППУ), можуть розглядатися цією комісією за наявності згоди сторін.

Діяльність Торгово-промислової палати України регламентується Законом України «Про торгово-промислові палати України» від 02.12.1997 року № 671/97-ВР із змінами та іншими нормативними актами. Відповідно до статті 14 «Діяльність Торгово-промислової палати України» Закону України «Про торгово-промислові палати України» Торгово-промислова палата України:

- відкриває свої представництва та філії в інших країнах, а також засновує разом із зарубіжними партнерськими організаціями як в Україні, так і за її межами змішані торгово-промислові палати, ділові ради та інші спільні організації;
- засвідчує форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили), а також торговельні та портові звичаї, прийняті в Україні, за зверненнями суб'єктів господарської діяльності та фізичних осіб;
- засвідчує форс-мажорні обставини відповідно до умов договорів за зверненнями суб'єктів господарської діяльності, що здійснюють будівництво житла (замовників, забудовників);
- веде недержавний реєстр українських підприємців за їх згодою, фінансовий стан яких свідчить про їх надійність як партнерів у підприємницькій діяльності в Україні та за її межами. Порядок ведення зазначеного реєстру визначається Торгово-промисловою палатою України.

Функція Торгово-промислової палати України з засвідчення форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) відповідно до умов договорів за зверненнями суб'єктів господарської діяльності та фізичних осіб має велике правове значення для врегулювання відносин сторін в частині підтвердження наявності таких обставин (з настанням для них, сторін, відповідних правових наслідків), а також для захисту своїх прав та інтересів під час здійснення судочинства органами судової влади (надання сертифікату щодо форс-мажорних обставин як доказу). Стаття 14-1 «Видача сертифікатів щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)» Закону України «Про торгово-промислові палати України» надає детальний перелік обставин, які визнаються форс-мажорними, а саме:

- «2. Форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) є надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно унеможливають виконання зобов'язань, передбачених умовами договору (контракту, угоди тощо), обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами, а саме: загроза війни, збройний конфлікт або серйозна погроза такого конфлікту, включаючи але не обмежуючись ворожими атаками, блокадами, військовим ембарго, дії іноземного ворога, загальна військова мобілізація, військові дії, оголошена та неоголошена війна, дії суспільного ворога, збурення, акти тероризму, диверсії, піратства, безладу, вторгнення, блокада, революція, заколот, повстання, масові заворушення, введення комендантської години, експропріація, примусове вилучення, захоплення підприємств, реквізиція, громадська демонстрація, блокада, страйк, аварія, протиправні дії третіх осіб, пожежа, вибух, тривалі перерви в роботі транспорту, регламентовані умовами відповідних рішень та актами державних органів влади, закриття морських проток, ембарго, заборона (обмеження) експорту/імпорту тощо, а також викликані винятковими погодними умовами і стихійним лихом, а саме: епідемія, сильний шторм, циклон, ураган, торнадо, буревій, повінь, нагромадження снігу, ожеледь, град, заморозки, замерзання моря, проток, портів, перевалів, землетрус, блискавка, пожежа, посуха, просідання і зсув ґрунту, інші стихійні лиха тощо.»

§2. При Торгово-промисловій палаті України діють Міжнародний комерційний арбітражний суд і Морська арбітражна комісія, діяльність яких регулюється законодавством України. Діяльність Міжнародного комерційного арбітражного суду при Торгово-промисловій палаті України регламентується Законом України від 24.02.1994 року № 4002-ХІІ «Про міжнародний комерційний арбітраж». Відповідно до статті 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» під *арбітражем* розуміється будь-який арбітраж (третейський суд) незалежно від того, чи утворюється він спеціально для розгляду окремої справи, чи здійснюється постійно діючою арбітражною установою, зокрема Міжнародним

комерційним арбітражним судом або Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України (додатки № 1 і № 2 до цього Закону).

Відповідно до пункту 2 Додатку 1 «Положення про Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України» до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» до Міжнародного комерційного арбітражного суду можуть за угодою сторін передаватись на вирішення:

- спори з договірних та інших цивільно-правових відносин, які виникають при здійсненні зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї із сторін спору знаходиться за кордоном, а також;
- спори підприємств з іноземними інвестиціями і міжнародних об'єднань та організацій, створених на території України, між собою, спори між їх учасниками, а так само їх спори з іншими суб'єктами права України.

Діяльність Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України регламентується Додатком № 2 «Положення про Морську арбітражну комісію» до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж». Морська арбітражна комісія є самостійною постійно діючою арбітражною установою (третейським судом), що здійснює свою діяльність згідно з Законом України «Про міжнародний комерційний арбітраж».

Морська арбітражна комісія вирішує спори, які впливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права. Зокрема, Морська арбітражна комісія вирішує спори, що впливають із відносин:

- щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка - море);
- щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів;
- щодо морського страхування і перестрахування;
- пов'язаних з купівлею-продажем, заставою та ремонтом морських суден та інших плавучих засобів;
- з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами;
- зв'язаних з використанням суден для здійснення наукових досліджень, видобування корисних копалин, гідротехнічних та інших робіт;
- щодо рятування морських суден або морським судном судна внутрішнього плавання, а також щодо рятування в морських водах судном внутрішнього плавання іншого судна внутрішнього плавання;
- зв'язаних з підніманням затонулих у морі суден та іншого майна;
- зв'язаних із зіткненням морських суден, морського судна і судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також з заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам;
- зв'язаних із заподіянням пошкоджень рибальським сітям і іншим знаряддям лову, а також з іншим заподіянням шкоди під час здійснення морського рибного промислу.

Морська арбітражна комісія вирішує також спори, що виникають у зв'язку з плаванням морських суден і суден внутрішнього плавання по міжнародних ріках, у випадках, вказаних вище, а також спори, зв'язані із здійсненням суднами внутрішнього плавання закордонних перевезень.

Морська арбітражна комісія приймає до розгляду спори за наявності угоди між сторонами про передачу їх на її вирішення. Комісія приймає до розгляду також спори, що їх сторони зобов'язані передати на її вирішення в силу міжнародних договорів.

§3. Друга частина статті 8 Кодексу є нормою українського законодавства, якою визнається допустимість і законність так званих «пророгаційних угод» (пророгационных соглашений),

тобто угод між фізичними та юридичними особами, які обумовлюють, в який суд сторона, яка вважає, що її право порушено, має звернутися за захистом, тобто угоди, які «встановлюють вибір підсудності».

§4. Для визнання пророгаційної угоди такою, що відповідає статті 8 КТМУ, і для її застосування необхідна одночасна наявність трьох умов:

- угода має стосуватися спору, пов'язаного з торговельним мореплавством (див. коментар до частини другої статті 1 КТМУ);
- цей спір повинен носити майновий характер;
- однією з сторін спору (позивачем, співпозивачем, відповідачем або співвідповідачем) повинен бути іноземний громадянин або іноземна організація.

Зі статті 8 Кодексу не випливає, що одною із сторін пророгаційної угоди обов'язково повинен бути іноземний громадянин або іноземна організація. Нприклад, під час перевезень у закордонному сполученні, цілком можливе укладання угоди між українським перевізником та українським вантажовідправником про розгляд спорів між цим перевізником та іноземним вантажоотримувачем в іноземному суді або арбітражі.

§5. Угода, передбачена статтею 8 Кодексу, може бути укладена на випадок виникнення спору у майбутньому або стосуватися вже виниклого спору.

§6. Укладаючи пророгаційну угоду, сторони можуть підпорядкувати свою суперечку іноземній юрисдикції, але не можуть на свій розсуд змінювати правила про родову (предметну) підсудність, встановлені законом відповідної іноземної держави.

§7. Український суд або арбітраж вправі відмовитися визнавати пророгаційну угоду за відсутності взаємності, тобто у випадках, коли закон або практика відповідної іноземної держави не допускають пророгаційних угод взагалі або не визнають таких угод про передачу спору на розгляд українського суду або арбітражу.

§8. Зі статті 8 Кодексу впливає необхідність визнання українським судом або арбітражем пророгаційних угод, укладених в іноземній державі і які передбачають виключення спору з компетенції суду або арбітражу цієї держави і передачу його на розгляд українського суду або арбітражу.

Стаття 9. «Розрахункова одиниця». **Розрахунковою одиницею, зазначеною у статтях 181, 194, 309, 318, 352 цього Кодексу, є одиниця «спеціального права запозичення», визначена Міжнародним валютним фондом. Суми, зазначені у статтях 181, 194, 309, 318, 352 цього Кодексу, переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення», що публікується Національним банком України на день створення обмежувального фонду, а якщо обмежувальний фонд не створюється – на день здійснення платежу.**

§1. В статтях Кодексу торговельного мореплавства України 181 «Обмеження відповідальності перевізника при незазначеній вартості вантажу», 194 «Межі відповідальності перевізника», 309 «Забезпечення відповідальності власника судна», 318 «Обмеження відповідальності», 352 «Межі відповідальності» встановлені межі відповідальності, кількісний вміст яких виражено в так званих *розрахункових одиницях «спеціального права запозичення» – special drawing rights (SDR)*.

§2. Обмежена відповідальність транспортних організацій при здійсненні ними міжнародних перевезень вантажів морем передбачена відповідними транспортними конвенціями і, зокрема, *Міжнародною (Брюссельською) конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року* (так званими *Гаазькими правилами*). Гаазькі правила передбачали максимальну квоту відповідальності перевізника за втрату і/або пошкодження вантажу, вартість якого не вказана в коносаменті, що дорівнювала 100 фунтам стерлінгів золотом за одне місце чи іншу одиницю вантажу, надавши країнам-учасникам зазначеної Конвенції право встановити шляхом перерахунку максимальну квоту у своїй валюті у сумі, рівноцінній 100 фунтам стерлінгів золотом. В 1931 році Великабританія відмовилася від золотого паритету фунту стерлінгів. У зв'язку в цим виникли труднощі в перерахунку, що посилювалися неодноразовою девальвацією фунту стерлінгів.

Протокол 1968 року до Конвенції про коносаменти 1924 року (так звані *Гаазько-Вісбійські правила*), який було прийнято на 12-й дипломатичній конференції з морського права, збільшував грошову межу відповідальності перевізника за одиницю вантажу. В Протоколі 1968 року (Гаазько-Вісбійських правилах) було передбачено, що грошова сума, яка є межою відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, обчислюється 10000 франків (умовних грошових одиниць, що містять в одному франку 65,5 міліграма золота 0,900 проби) за одне місце вантажу. Крім того, межою відповідальності могла бути сума з 30 таких же франків за кожен кілограм втраченого або пошкодженого вантажу. З цих двох форм обмеження повинна була застосовуватися та, яка утворює більш високу межу відповідальності.

Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (так звані *Гамбурзькі правила*) передбачила більш високу межу відповідальності перевізника за місце або одиницю вантажу. При цьому Гамбурзькі правила ґрунтуються на застосуванні нової умовної грошової одиниці, що отримала поширення у взаєминах держав-учасниць Міжнародного валютного фонду (МВФ). Ця умовна грошова одиниця зветься *розрахунковою одиницею «спеціального права запозичення»* – *special drawing rights (SDR)*.

Гамбурзькі правила встановили межу відповідальності перевізника за місце або іншу одиницю вантажу в сумі 835 одиниць «спеціального права запозичення» або 2,5 одиниці за кожен кілограм маси брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума більше. Таким чином відповідальність перевізника за Гамбурзькими правилами була збільшена в 2,5 рази в порівнянні з Гаазько-Вісбійськими правилами.

Гамбурзькі правила встановили межу відповідальності за затримку в здачі вантажу, який дорівнює сумі в 2,5 рази кратної фрахту, що підлягає сплаті за затриманий здачею вантаж, але не перевищує розміри самого фрахту, що підлягає сплаті на підставі договору морського перевезення.

§3. У грудні 1979 року до Гаазько-Вісбійських правил було внесено чергові зміни, які стосуються одиниць обчислення меж відповідності перевізника. Аналогоічний порядок застосування одиниць обчислювання меж відповідальності передбачений у відповідних статтях Кодексу торговельного мореплавства України. Так, наприклад, відповідно до статті 181 Кодексу торговельного мореплавства України якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджене місце чи одиницю вантажу, якої не вистачає, не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за один кілограм маси брутто пошкодженого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища, за винятком вартості контейнера або іншого транспортного пристрою відправника (фрахтувальника), вартість якого визначається згідно зі статтею 182 Кодексу, що відповідає Гаазько-Вісбійським правилам.

При цьому під розрахунковими одиницями, як і в Гамбурзьких правилах, розуміються так звані «спеціальні права запозичення» (умовна розрахункова одиниця SDR, яка використовується Міжнародним валютним фондом). Таким чином Кодекс торговельного мореплавства України приводить у відповідність питання обмеження відповідальності перевізника до вимог міжнародно визнаних інструментів.

§4. Стаття 9 Кодексу торговельного мореплавства України також встановлює, що суми, зазначені у статтях 181, 194, 309, 318, 352 цього Кодексу, переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення» (SDR), що публікується Національним банком України на день створення *обмежувального фонду*, а якщо обмежувальний фонд не створюється – на день здійснення платежу.

Відповідно до положень *Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою* 1969 року судновласник має право на обмеження розміру своєї відповідальності. Власник може обмежити свою відповідальність за вимогами щодо зіткнення суден, рятування тощо, виходячи з інших норм права, але при цьому межа його відповідальності буде визначатися тільки згідно норм зазначеної Конвенції 1969 року. Це означає, що незалежно від розміру заподіяної шкоди, власник не зобов'язаний виплачувати відшкодування в розмірі, що перевищує межу його відповідальності.

Для того, щоб скористатись правом обмеження відповідальності, власник повинен створити *обмежувальний фонд*, за сумою рівною межі його відповідальності, в суді або будь-якому іншому компетентному органі будь-якої з договірних держав, в якій пред'явлено позов. Такий обмежувальний фонд може бути створений або шляхом внесення суми на депозит, або шляхом надання банківської гарантії або шляхом здійснення будь-якого іншого забезпечення, що визнається достатнім судом або іншим компетентним органом.

Фонд розподіляється між позивачами пропорційно сумах їхніх обґрунтованих позовних вимог. Вимоги, не сплачені в силу обмеження відповідальності, відшкодовуються на підставі інших нормативних актів (зокрема, на підставі *Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року*), або залишаються невідшкодованими.

Таким чином, Кодекс торговельного мореплавства України приводить у відповідність і питання обмеження відповідальності судовласника за шкоду від забруднення нафтою до вимог міжнародно визнаних інструментів.

Стаття 10. «Державний нагляд за торговельним мореплавством». Державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, що здійснює 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 службою та підприємством, що надає лоцманські послуги.

Державний нагляд за безпекою мореплавства флоту рибного господарства, державний контроль за функціонуванням системи моніторингу риболовних суден та її складових частин, а саме: дистанційний контроль риболовних суден, підготовку та сертифікацію їх екіпажу, технічний нагляд та нагляд за дотриманням вимог міжнародних договорів України щодо технічного стану суден рибної промисловості здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§1. Одним із принципів діяльності всіх органів державного управління є неухильне дотримання чинного законодавства. Тому кожен орган виконавчої влади (кожне міністерство і відомство) зобов'язаний виконувати вимоги чинного законодавства і забезпечувати їх дотримання у своїй системі.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 року № 232/94-ВР із змінами державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство (Міністерство інфраструктури України).

Нагляд, який здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, переслідує спеціальні цілі і цим відрізняється від загального нагляду за законністю з боку органів прокуратури. Він стосується порівняльно вузької області суспільного виробництва – мореплавства, проте виходить за межі нагляду тільки за дотриманням законів, постанов, розпоряджень, наказів та інших нормативних актів України, оскільки включає в себе нагляд за дотриманням міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, численних технічних правил (у тому числі прийнятих у міжнародному масштабі), а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною службою та підприємством, що надає лоцманські послуги.

Важливою частиною обов'язків центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, з державного нагляду за торговельним мореплавством є

узагальнення ним практики застосування законодавства України, міжнародних договорів і угод з питань торговельного мореплавства, а також розробка пропозицій щодо їх вдосконалення та подання цих пропозицій у встановленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України.

§2. Відповідно до статті 16-3 Закону України «Про транспорт» державний нагляд у сфері морського та річкового транспорту здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, який:

- веде облік і здійснює аналіз причин катастроф, аварій, пригод на морському та річковому транспорті;
- розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, пригод на морському та річковому транспорті та контролює їх виконання;
- веде облік пожеж на морському та річковому транспорті;
- здійснює контроль за укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом;
- здійснює нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським та річковим транспортом;
- здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства і стандартів на морському та річковому транспорті;
- готує пропозиції щодо призначення органів з оцінки відповідності на проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері морського та річкового транспорту, бере участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організовує підготовку та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності;
- веде журнал обліку суден (крім риболовних суден), зареєстрованих у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, розміщує зазначені дані на своєму офіційному веб-сайті;
- здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням законодавства про судноплавство на судах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України;
- здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових судах;
- здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті;
- здійснює контроль навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах України;
- реєструє судна в Державному судовому реєстрі України з видачею свідоцтва про право плавання під Державним прапором України (судновий патент) та реєструє судна в Судновій книзі України з видачею судового білета і видає свідоцтва про виключення відповідних суден з Державного судового реєстру України та Суднової книги України (крім риболовних суден) у порядку, визначеному законодавством;
- здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним прапором України, незалежно від форми власності (крім риболовних суден);
- здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного

- середовища із суден;
- перевіряє готовність аварійно-рятувальних служб, служб загальної безпеки відомчої пожежної охорони на морському та річковому транспорті до проведення робіт із запобігання і ліквідації наслідків аварій, пожеж, актів тероризму, піратства, катастроф та інших пригод;
 - здійснює контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та проведення дипломування плавскладу морських, річкових і маломірних суден, працівників берегових підприємств морського і річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден;
 - здійснює видачу посвідчення судноводія малого/маломірного судна, торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами України, посвідчення морського лоцмана, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана - оператора служби регулювання руху суден;
 - погоджує правила плавання маломірними суднами на водних об'єктах;
 - організовує навчання та перевірку знань посадових осіб, до функціональних обов'язків яких належать організація роботи із забезпечення безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті і державний нагляд;
 - здійснює реєстрацію баз для стоянки маломірних (малих) суден з розміщенням інформації на своєму офіційному веб-сайті;
 - здійснює нагляд за функціонуванням служби регулювання руху суден та лоцманського проведення;
 - здійснює державний нагляд за дотриманням правил реєстрації операцій із шкідливими речовинами на суднах, морських установках;
 - здійснює видачу синопсиса судна;
 - здійснює контроль за функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, у тому числі Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки;
 - здійснює контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт, пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України;
 - здійснює контроль і нагляд за забезпеченням функціонування системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням суден під Державним прапором України;
 - здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту;
 - реєструє лінії закордонного плавання та розміщує відповідну інформацію на своєму офіційному веб-сайті;
 - видає відповідно до законодавства судові документи;
 - виконує функції експертної організації з питань безпеки судноплавства, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, надає експертні висновки із зазначених питань щодо проектів правил, норм, стандартів, планів і проектів будівництва, реконструкції і модернізації об'єктів морського та річкового транспорту, у тому числі судноплавних шляхів, портів, гідротехнічних споруд водотранспортного комплексу різного функціонального призначення, що використовуються з метою забезпечення безпеки судноплавства, судноплавних шлюзів, мостів, підводних та надводних переходів, баз для стоянок суден, берегових об'єктів зв'язку, навігації, спостереження тощо;
 - видає дозволи суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України;
 - здійснює інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Президентом України.

Рішення центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, прийняті в межах його компетенції, обов'язкові для виконання посадовими особами місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій незалежно від форми власності, та фізичними особами.

Питання безпеки руху транспортних засобів на території і у водах України, пов'язані з діяльністю транспорту інших держав, регулюються на основі норм, прийнятих в Україні, та міжнародних договорів України.

§3. Державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових і позапланових перевірок.

Планові та позапланові перевірки за додержанням суб'єктами господарювання, фізичними особами та юридичними особами вимог законодавства про транспорт проводяться на підставі переліку питань, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Для проведення заходу державного нагляду (контролю) оформлюється посвідчення (направлення).

Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, мають право:

- безперешкодного доступу до всіх транспортних засобів і об'єктів суб'єктів господарювання, юридичних і фізичних осіб з метою перевірки додержання вимог законодавства та міжнародних договорів України з питань безпеки на транспорті;
- перевіряти в робочий час суб'єктів господарювання, юридичних та фізичних осіб з питань, віднесених до їх компетенції;
- пред'являти суб'єктам господарювання, фізичним та юридичним особам вимоги щодо здійснення передбачених законодавством заходів з питань безпеки на транспорті;
- одержувати від суб'єктів господарювання, юридичних і фізичних осіб письмові чи усні пояснення, висновки експертних обстежень, аудиту, матеріали та інформацію з відповідних питань;
- складати акти перевірок суб'єктів господарювання, юридичних і фізичних осіб;
- видавати в установленому порядку обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень і недоліків, пов'язаних з порушенням правил безпеки на транспорті;
- забороняти експлуатацію транспортних засобів (крім автомобільного транспорту), виконання робіт та надання послуг;
- направляти в установленому законодавством порядку матеріали про порушення вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки руху до відповідних органів для вирішення питання щодо притягнення винних осіб до адміністративної або кримінальної відповідальності;
- залучати до перевірок представників центральних і місцевих органів виконавчої влади, громадських організацій, науково-дослідних, дослідно-конструкторських та проектних установ, експертних організацій тощо (за згодою);
- здійснювати інші повноваження, визначені законами та покладені на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, Президентом України.

§4. Судна, що використовуються для рибних та інших морських промислів, знаходяться в оперативному управлінні підприємств і організацій рибного господарства, державний нагляд за якими здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Виходячи з цього державний нагляд за безпекою мореплавства флоту рибного господарства, державний контроль за функціонуванням системи моніторингу риболовних суден та її складових частин, а саме: дистанційний контроль риболовних суден, підготовку та сертифікацію їх екіпажу, технічний нагляд та нагляд за дотриманням вимог міжнародних договорів України щодо технічного стану суден рибного господарства здійснює центральний

орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§5. Основною функцією державного нагляду за торговельним мореплавством безумовно є контроль за дотриманням суб'єктами господарювання (юридичними та фізичними особами), що здійснюють перевезення пасажирів, пошти і вантажів (у тому числі небезпечних), вимог чинних нормативних документів і рекомендацій доброї морської практики з забезпечення безпеки мореплавства. І якщо в статті 1 Кодексу торговельного мореплавства України вказано, що розуміється під «торговельним мореплавством», то немає відповідних пояснень, що розуміється під «безпекою мореплавства». Таким чином, є доцільним надати необхідні пояснення з цього питання.

В науково-практичних колах в галузі торговельного мореплавства головних промислово-розвинутих держав світу використовується поняття «безпека», сформульоване професором Chengi Kuo в його фундаментальній роботі «Managing Ship Safety», а саме:

- *«Безпека – це відчутна якість (ощутимое или измеримое качество), яка визначає, до якого ступеню менеджмент, інжиніринг і функціонування системи вільні від небезпеки для життя людей, власності і навколишнього середовища / Safety is perceived quality that determines to what extent the management, engineering and operation of a system is free of danger to life, property and the environment».*

У цьому визначенні є деякі вирішальні слова, які потребують додаткового пояснення, а саме:

- *якість (quality):* безпека це не дещо абсолютне – це категорія, яка повинна бути точно визначена і вимірна відповідно до даних обставин, її рівень може постійно зростати з часом у результаті набуття досвіду функціонування в нових умовах і прогресу в розвитку технологій;
- *відчутне (perceived):* відчутність (вимірність) безпеки залежить від конкретних обставин, а також від суб'єктивної думки, компетентності і досвіду осіб, причетних до даної ситуації;
- *система (system):* це поняття використовується для представлення завершеної структури, такої як судно або його функціональний елемент, а також будь-якого іншого об'єкту, процесу або проекту. Сюди ж, безумовно, слід віднести і поняття «система управління»;
- *менеджмент (management):* управлінська діяльність, спрямована на досягнення певних цілей, яка здійснюється керівництвом організації, що діє в сфері торговельного мореплавства. Управлінські рішення, які приймаються керівництвом організації, дозволяють контролювати функціонування системи і впливати на неї;
- *інжиніринг (engineering):* безліч технічних факторів, включаючи проектування і конструкторські розробки, що впливають на функціонування системи;
- *функціонування (operation):* функціональні аспекти важливі у зв'язку з тим, що навіть в найбільш ретельно розробленій системі може виникнути збій через операційні помилки. Це особливо справедливо для таких складних систем як судно;
- *небезпека (danger):* ситуація, яка має неприпустимий рівень ризику, розцінюється як небезпека.

У зв'язку з тим, що поняття «безпека» є сукупністю як зазначених вище, так і інших можливих факторів, то найкращим є його розгляд і оцінка з позицій *системного підходу* (тобто підходу, коли будь-який об'єкт і/або процес розглядається як система). Таким чином, підбиваючи підсумок вищевикладеному, поняття «безпека мореплавства» можна представити так:

- *безпека мореплавства – це відчутна якість (ощутимое или измеримое качество) систем управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забруднення навколишнього середовища, яка визначає ступінь стійкості цих систем від впливу існуючих і потенційних небезпек.*

Слід також враховувати, що розглядаючи процес управління судном, можна виділити три аспекти забезпечення безпеки його використання як транспортного засобу, кожний з яких має специфічні методи і засоби, які необхідно застосовувати для вирішення поставлених завдань. Такими аспектами є:

- *навігаційна безпека – це відчутна якість (ощутимое или измеримое качество) системи управління відповідними процесами, яка визначає здатність цієї системи надійно забезпечувати перехід судна з порту відходу до порту призначення зі збереженням його цілісності як транспортного засобу;*

- *експлуатаційна безпека* – це відчутна якість (ощутимое или измеримое качество) системи управління відповідними процесами, яка забезпечує здатність судна протидіяти зовнішнім збуренням (возмущениям) і зберігати необхідні параметри ходкості, плавучості, остійності і міцності за будь-яких умов експлуатації;
- *безпека водних шляхів* – це відчутна якість (ощутимое или измеримое качество) системи управління водними і береговими засобами навігаційного обладнання (ЗНО), яка визначає здатність цієї системи надійно забезпечувати справну роботу ЗНО у будь-яких умовах, необхідну для моніторингу навігаційної обстановки, контролю за судноплаством і управління рухом суден.

Під *доброю* або *звичайною морською практикою (Good Seamanship)* прийнято розуміти сформовані на практиці правила поведінки навігаційного характеру, які узгоджуються з досвідом мореплавства, здоровим глуздом і станом навігаційної науки. Добра або звичайна морська практика є основою забезпечення безпеки мореплавства. Вона передбачає виконання правил запобігання зіткненню, головним чином *Міжнародних правил з запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (МППЗС-72)* із змінами, з одночасним урахуванням накопиченого століттями досвіду і дотриманням запобіжних заходів в особливих обставинах для уникнення безпосередньої небезпеки. Принципи доброї або звичайної морської практики враховуються уповноваженими органами нагляду (інспекціями), суднами, арбітражами при розслідуванні причин та обставин аварійних подій. Добра або звичайна морська практика має міжнародний статус і впливає на зміст конвенцій та розроблених ІМО рекомендацій в сфері безпеки мореплавства.

Стаття 11. «Тарифи». Тарифи на морське перевезення пасажирів і багажу в прибережному плаванні, а також правила застосування цих тарифів затверджуються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

§1. Відповідно до статті 7 «Тарифи і платежі на транспорті» Закону України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України. Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

Збір за користування шляхами сполучення України транспортними засобами іноземних власників і плата за транзитні перевезення здійснюються в порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України.

§2. Відповідно до статті 21 «Тарифи на послуги, що надаються у морському порту» Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України. Відповідно до статті 21 Закону України «Про морські порти України» постановою Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 року № 405 було затверджено перелік спеціалізованих послуг, що надаються суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню. Такими спеціалізованими послугами є:

- забезпечення лоцманського проведення;
- регулювання руху суден;
- забезпечення проведення криголамних робіт;
- забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства.

Відповідно до статті 1 «Визначення термінів» Закону України від 20.04.2000 року № 1682-III

«Про природні монополії»:

- **природна монополія** – стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги);
- **суб'єкт природної монополії** – суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії.

Порядок справляння та розмірів ставок портових зборів затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462.

Тарифи на послуги з регулювання руху суден затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 966, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671.

Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670.

Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 року № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053.

§3. Тарифи на інші послуги, крім визначених вище, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником на підставі статті 11 «Вільні ціни» Закону України від 21.06.2012 року № 5007-VI «Про ціни і ціноутворення».

Стаття 12. «Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства». **Відведення землі та акваторії для торговельного мореплавства, а також для реалізації проектів здійснення будівництва або проведення будь-яких робіт у зоні дії навігаційного обладнання та морських шляхів здійснюється в порядку, встановленому Земельним і Водним кодексами України.**

Юридичні і фізичні особи, які порушили правила цієї статті, зобов'язані на вимогу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, здійснити в зазначений ним термін за власний рахунок знесення, перенесення або необхідні зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або дії засобів навігаційного обладнання.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, погоджує відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства, а також для будівництва або виконання будь-яких робіт в зоні дії навігаційного обладнання і морських шляхів за наявності висновку центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Пропозиції щодо знесення, перенесення або необхідності зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або дії засобів навігаційного обладнання, подає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

§1. Статтею 12 Кодексу торговельного мореплавства України передбачені заходи, спрямовані на забезпечення нормального функціонування засобів навігаційного обладнання (ЗНО) морських шляхів, тобто різного роду споруд і знаків, які виставляються на березі або на воді для позначення фарватерів, узкоствей, різних небезпек (мілини, банки, затонулі об'єкти тощо), для розпізнання судном свого місця і з іншими цілями безпеки мореплавства. Ці заходи мають на меті запобігання та усунення перешкод, створюваних (шляхом зведення інших

споруд, зміни рельєфу місцевості тощо) у межах простору, на який розрахована дія відповідного засобу навігаційного обладнання (ЗНО), тобто в зоні його дії.

§2. Стаття 12 поширюється на всі землі і водні простори, що знаходяться в межах території України, які опинилися в зоні дії ЗНО морських шляхів, незалежно від цільового призначення цих земель і водних просторів, і від того, в чиєму користуванні вони знаходяться.

§3. Відведення землі та акваторії для торговельного мореплавства, а також для реалізації проектів здійснення будівництва або проведення будь-яких робіт у зоні дії навігаційного обладнання та морських шляхів здійснюється в порядку, встановленому Земельним і Водним кодексами України.

Кодекс не вирізняє землі морського транспорту від інших видів земель і встановлює вимогу щодо погодження відведення земельних ділянок в зоні дії ЗНО з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту за наявності висновку центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. При цьому відповідно до статті 25 «Землі морського транспорту» Закону України «Про транспорт» до земель морського транспорту належать землі, надані в користування під:

- морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту;
- гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

Штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду (див. частину 2 статті 24 Закону України «Про морські порти України»).

Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

Відведення земельної ділянки з порушенням порядку, передбаченого статтею 12 Кодексу є підставою для скасування постанови про відвід.

§4. Правила статті 12 Кодексу повинні застосовуватися до будівництва і зведення будь-яких споруд (будівель, мостів, нафтових вишок тощо). Слід за аналогією застосовувати ці правила і до випадків розробки родовищ корисних копалин відкритим способом, оскільки це також може створити перешкоди дії ЗНО.

Глава 2. Сфера дії Кодексу торговельного мореплавства України.

Стаття 13. «Застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України». **Правила цього Кодексу поширюються:**

на морські судна - під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо спеціальним законодавством чи міжнародними договорами України не встановлено інше;

на судна внутрішнього плавання - під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт і у випадках, передбачених статтями 297 і 327 цього Кодексу.

Правила цього Кодексу, за винятком передбачених у ньому випадків, не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України.

До морських військових перевезень правила цього Кодексу застосовуються в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює ці перевезення.

До перевезень у прямому змішаному і прямому водному сполученні, що здійснюються за участю морського транспорту, правила цього Кодексу застосовуються в зазначених у ньому випадках, а також в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення.

§1. У статті 13 Кодексу торговельного мореплавства України містяться правила, що розмежовують сферу дії Кодексу, з одного боку, і законодавства про внутрішній водний транспорт з іншого. В основу цього розмежування покладено принцип, згідно з яким судно, яке здійснює плавання частково морем, а частково внутрішніми водними шляхами, повинне на всьому шляху прямування підпорядковуватися єдиному правовому режиму.

§2. Відповідно до статті 13 правила Кодексу поширюються на морські судна незалежно від того, якими водними шляхами вони здійснюють плавання. Це означає, що в тих випадках, коли судно здійснює плавання внутрішніми водними шляхами, воно повністю підпадає під дію всіх правил Кодексу торговельного мореплавства України. Виключення з цього правила можливе тільки в силу спеціального закону або угоди України з іншою державою. До числа подібних угод відносяться головним чином угоди, які встановлюють особливі правила плавання і перевезень міжнародними і прикордонними річками (наприклад, Дунаєм) і виключають тим самим повністю або частково застосування до українських суден, що заходять у ці річки, норм Кодексу торговельного мореплавства України.

§3. В тих випадках, коли судна внутрішнього плавання здійснюють плавання частково морем, а частково внутрішніми водними шляхами і забезпечують при цьому перевезення (вантажів або пасажирів) із заходом до іноземного морського порту (до такого порту або з нього), на ці судна на всьому шляху їхнього проходження поширюються правила Кодексу торговельного мореплавства України.

Правила Кодексу також поширюються на судна внутрішнього плавання і у випадках, передбачених статтями 297 «Сфера застосування відшкодування збитків від зіткнення суден» і 327 «Застосування права у разі рятування».

§4. Відповідно до частини другої статті 13 Кодексу торговельного мореплавства України виключається його застосування до будь-яких (тобто як до українських, так і до іноземних) суден, що плавають під військово-морським прапором.

До українських суден, що плавають під військово-морським прапором, відносяться, по-перше, військові кораблі, катери і шлюпки, що несуть військово-морський прапор України, і, по-друге, допоміжні судна і базові плавучі засоби Військово-морських сил Збройних Сил (ВМС ЗС) України, що носять прапори допоміжних суден ВМС. Порядок підіймання і спуску прапора ВМС ЗС України та інших прапорів на кораблі викладено у *Положенні про корабельну службу у ВМС ЗС України*, затвердженому наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 року № 415.

Частиною другою статті 13 передбачена можливість винятків з встановленого нею загального правила в силу прямих приписів Кодексу. Єдине виключення визначено в частині першій статті 327 «Застосування права у разі рятування», згідно з якою правила глави 6 «Винагорода за рятування на морі» розділу IX «Надзвичайні морські події» Кодексу торговельного мореплавства України поширюється на судна, що плавають під військово-морським прапором України.

§5. Відповідно до частини другої статті 13 Кодексу торговельного мореплавства України до перевезень, що здійснюються на суднах, які плавають під військово-морським прапором, його правила не застосовуються у всіх випадках, незалежно від майна, що перевозиться, та інших умов перевезення.

По-іншому складається з «морськими військовими перевезеннями», тобто з перевезеннями військ і військових вантажів, які здійснюються на суднах, що підпадають під дію частини першої цієї статті Кодексу. До військових відносяться вантажі:

- перевезення яких оформлено військовими перевізними документами в пунктах відправлення та призначення, незалежно від того, хто є відправником вантажу;
- що відправляються військовими частинами, установами і організаціями або підприємствами Міністерства оборони України, які оплачують вартість перевезення відповідно до чинного законодавства.

Такі перевезення повинні регулюватися в першу чергу «спеціальним законодавством», тобто нормативними актами, спеціально виданими для регулювання відносин з цих перевезень, зокрема спеціальними правилами перевезення військ, озброєння і військового

спорядження. Разом з цим усі питання, пов'язані із здійсненням таких перевезень, які не можуть бути вирішені на підставі спеціального законодавства, підлягають вирішенню за правилами Кодексу торговельного мореплавства України. Інакше кажучи, Кодекс застосовується до відносин, що виникають при здійсненні морських військових перевезень, але застосовується субсидіарно.

До перевезень, що не відносяться до військових, Кодекс торговельного мореплавства України застосовується повною мірою, навіть якщо одержувачами перевезених вантажів є військові організації, а також якщо в якості пасажирів перевозяться військовослужбовці.

§6. Перевезеннями у прямому змішаному сполученні є перевезення, що здійснюються за єдиним перевізним документом організаціями не менше ніж двох різних видів транспорту, за винятком перевезень, що здійснюються організаціями тільки водного транспорту. Перевезення, які здійснюються організаціями тільки морського і річкового транспорту, є перевезеннями у прямому водному сполученні.

При перевезеннях у прямому змішаному сполученні виникає ряд складних правових питань, пов'язаних головним чином з взаємодією організацій різних видів транспорту [«співперевізників» («соперевозчиків»)]. Для регулювання в першу чергу цих взаємовідносин видаються спеціальні нормативні документи (правила перевезень). Разом з цим специфіка перевезень в прямому змішаному сполученні обумовлена головним чином участю у перевезенні кількох перевізників, перевалкою вантажів з одного виду транспорту на інший, тривалістю перевезення, що вимагає для цих перевезень дещо іншої регламентації відносин вантажовласника з перевізником у порівнянні з тим, як регулюються перевезення, які здійснюються одним видом транспорту. Така інша регламентація встановлюється у вже згаданих спеціальних правилах перевезень, або в окремих нормах галузевого транспортного законодавства.

Щодо іншого, при перевезенні у прямому змішаному і прямому водному сполученні застосовується законодавство, яке регулює перевезення відповідним видом транспорту. Це означає, що до відносин вантажовласників з організаціями морського транспорту, які беруть участь у прямому сполученні, повинні застосовуватися правила Кодексу торговельного мореплавства України і видані в його розвиток акти.

Стаття 14. «Колізійні норми». Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:

1) у розділі II «Судно» (за винятком статті 40 цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» - до суден, що зареєстровані в Україні;

2) у розділі IV «Мореплавство у територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів» - до морських невійськових портів України;

3) у главі 3 «Морські лоцмани» розділу IV - до відносин, що виникають у зв'язку з проведенням суден морськими лоцманами України на підходах до портів України, в межах акваторій цих портів, а також між цими портами;

4) у главі 6 «Майно, що затонуло в морі» розділу IV - до відносин, що виникають у зв'язку з затонувим майном у межах територіального моря і внутрішніх морських вод України;

5) у главі 7 «Морські протести» розділу IX - у разі, коли морський протест заявляється нотаріусу або іншій посадовій особі;

6) у главі 1 «Межі відповідальності судновласника» розділу X - до судновласників, судна яких плавають під Державним прапором України.

Межі відповідальності судновласника та оператора ядерного судна, що плаває під прапором іноземної держави, регулюються законом держави, під прапором якої плаває судно. Якщо ці межі нижчі від установлених цим Кодексом, то під час розгляду спору про відповідальність у суді або господарському суді України застосовуються положення цього Кодексу;

7) у главі 2 «Привілейовані вимоги» розділу X - у разі, коли спір розглядається в Україні;

8) у розділі XI «Претензії та позови» - у тому разі, коли відповідні відносини регулюються правилами цього Кодексу.

Відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, морського страхування регулюються законодавством держави за згодою сторін, а за договором морського перевезення пасажирів і морського круїзу - також тим, що зазначено у пасажирському квитку.

У разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є:

- а) перевізником - у договорі морського перевезення і морського круїзу;
- б) судовласником - у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу;
- в) лізингодавцем - у договорі лізингу;
- г) власником судна, що здійснює буксирування, - у договорі буксирування;
- д) страховиком - у договорі морського страхування.

Сторони мають право відійти у договорі від правил цього Кодексу, що стосується відповідного договору, якщо цими правилами не встановлено інше.

§1. В Кодексі торговельного мореплавства України містяться норми різних галузей права, і одні з цих норм підпорядковані принципу територіальної дії закону, тоді як інші, головним чином цивільноправові, можуть мати і екстериторіальну дію. Відповідно і правила статті 14, з допомогою яких визначається сфера застосування інших норм Кодексу, істотно різняться між собою за своїм характером. Одні з них, наприклад, у пунктах 2, 3 і 4, лише визначають різними способами межі територіальної дії статей Кодексу. Інші ж є колізійними нормами, що встановлюють, який закон підлягає застосуванню до відносин, передбачених Кодексом. Серед цих колізійних норм є односторонні колізійні норми (див., наприклад, пункти 6, 7, 8 та інші частини 1 статті 14 КТМУ), в яких передбачені лише випадки, коли відповідні відносини підпорядковуються дії Кодексу. У той же час дія Кодексу поширюється на праовідносини, в яких колізійні норми дають загальне рішення питання про те, який закон (точніше закон якої держави) підлягає застосуванню до відповідних відносин.

§2. Суднами, які плавають під Державним прапором України (див. пункт 1 статті 14), слід вважати судна, які мають право плавання під цим прапором відповідно до статей 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України» і 33 «Одержання права плавання під Державним прапором України» Кодексу. Незаконний підйом Державного прапора України тягне за собою відповідальність винних у цьому осіб (див. частину третю статті 33) і не є підставою для застосування до цього судна правил, що містяться в розділах II «Судно» і III «Екіпаж судна». З іншого боку, якщо судно, що має право плавання під Державним прапором України, з незалежних від судовласника причин (наприклад, незаконного захоплення або затримання) не плаває під цим прапором, дія по відношенню до цього судна розділів II і III Кодексу не обмежується. Такий висновок підтверджується тим, що право плавання під Державним прапором України пов'язане з реєстрацією судна в Україні, а внесення українського судна до реєстру інеземної держави без викличення його у встановленому в Україні порядку із Державного судового реєстру України або Суднової книги України, Україною не визнається (див. статтю 29 КТМУ «Умови і наслідки реєстрації»).

§3. Правила, що містяться в розділах II і III, застосовуються лише до тих суден, що плавають під Державним прапором України, на які поширюється дія Кодексу торговельного мореплавства України. Тому відповідно до статті 13 «Застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України», ці правила поширюються на судна внутрішнього плавання і на судна, що плавають під військово-морським прапором, лише в точно окреслених Кодексом межах і випадках (див. коментар до статті 13).

§4. До морських невійськових портів, на які поширюється дія розділу IV «Мореплавство у територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів» Кодексу торговельного мореплавства України, належать, по-перше, морські порти, по-друге, окремі спеціалізовані

термінали, призначені для обслуговування потреб відповідних галузей народного господарства (нафтові, лісові тощо).

§5. Межі дії глави 3 «Морські лоцмани» розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України окреслені точними географічними межами: правила стосовно лоцманського проведення суден, що містяться в цій главі, застосовуються при проведенні суден «на підходах» до морських портів, в межах вод цих портів, а також «між» цими портами. При цьому маються на увазі морські невійськові порти, зазначені в пункті 2 статті 14 (див. вище, § 4). Лоцманське проведення суден у цих районах здійснюється у випадках, коли вони віднесені до районів обов'язкового чи необов'язкового лоцманського проведення суден (див. статтю 94 «Обов'язкове і необов'язкове лоцманське проведення суден»).

Правила глави 3 розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України поширюються на правовідносини, що виникають у зв'язку з проведенням морськими лоцманами суден під будь-яким прапором, якщо тільки це проведення здійснюється в районах, зазначених вище, в § 5.

§6. Відповідно до односторонньої колізійної норми, яка міститься в пункті 6 статті 14, межа відповідальності українських судноплавних компаній, організацій рибного господарства та інших власників суден, що плавають під Державним прапором України, визначається за правилами Глави 1 «Межі відповідальності судновласника» Розділу X «Обмеження відповідальності судновласника» Кодексу торговельного мореплавства України. Про те, які судна повинні вважатися у розумінні пункту 6 статті 14 такими, що плавають під Державним прапором України, див. вище, §§ 2, 3.

§7. Правила, що містяться в розділі XI «Претензії та позови», не можуть мати сферу застосування, відмінну від правил Кодексу, які регулюють правовідносини, у зв'язку з якими пред'являються претензії або позови. Тому вони застосовуються тільки тоді, коли до відповідних відносин (стосовно перевезення, рятування, буксирування, страхування, відносин, що впливають із зіткнення суден тощо) в силу інших пунктів статті 14 або угоди сторін підлягає застосуванню Кодекс торговельного мореплавства України.

§8. В основу другої частини статті 14 покладено правило, встановлене статтею 647 «Місце укладення договору» Цивільного кодексу України, яка передбачає, що «договір є укладеним у місці проживання фізичної особи або за місцезнаходженням юридичної особи, яка зробила пропозицію укласти договір, якщо інше не встановлено договором». Договори, перелічені в статті 14, в тих випадках, коли вони створюють правовідносини між юридичними і фізичними особами різних держав, з точки зору їх економічної сутності є правочинами по так званому «невидимому» експорту чи імпорту і можуть розглядатися як різновид зовнішньоторговельних правочинів.

Поряд з колізійною нормою, яка вирішує проблему вибору закону, що підлягає застосуванню до перелічених в частині другій статті 14 договорів, шляхом відсилання до законодавства тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування одна із сторін, перелічених в пунктах а) – д) статті 14, в цій же частині статті 14 сформульований і принцип «автономії волі». Згідно з цим принципом сторони, що укладають договір, мають право за угодою між собою обрати право (закон), яке (який) підлягає застосуванню до правовідносин між ними. Цей принцип виражений шляхом доповнення статті 14 останньою частиною (нормою) диспозитивного характеру: закон місця укладання договору дозволяється застосовувати, «коли сторони можуть відповідно до Кодексу відступати від його правил».

§9. Разом з правилами статті 14 Кодексу торговельного мореплавства України колізійні норми визначаються Законом України «Про міжнародне приватне право» від 23.06.2005 року № 2709-IV (далі в цьому параграфі – *Закон*), який встановлює порядок урегулювання приватноправових відносин, які хоча б через один із своїх елементів пов'язані з одним або кількома правопорядками, іншими, ніж український правопорядок. *Закон* застосовується до таких питань, що виникають у сфері приватноправових відносин з іноземним елементом (див. статтю 2 *Закону*), а саме:

- визначення застосовуваного права;

- процесуальна правоздатність і дієздатність іноземців, осіб без громадянства та іноземних юридичних осіб;
- підсудність судам України справ з іноземним елементом;
- виконання судових доручень;
- визнання та виконання в Україні рішень іноземних судів.

Відповідно до статті 43 «Вибір права за згодою сторін договору» *Закону* сторони договору згідно із статтями 5 та 10 *Закону* можуть обрати право, що застосовується до договору, крім випадків, коли вибір права прямо заборонено законами України.

Згідно з частиною 1 статті 44 «Право, що застосовується до договору за відсутності згоди сторін про вибір права» *Закону* (який у свою чергу узгоджується із частиною третьою статті 14 КТМУ) у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, що підлягає застосуванню до цього договору, застосовується право відповідно до частин другої і третьої статті 32 *Закону*, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є:

- продавець – за договором купівлі-продажу;
- дарувальник – за договором дарування;
- одержувач ренти – за договором ренти;
- відчужувач – за договором довічного утримання (догляду);
- наймодавець – за договорами найму (оренди);
- позикодавець – за договором позички;
- підрядник – за договором підряду;
- виконавець – за договорами про надання послуг;
- перевізник – за договором перевезення;
- експедитор – за договором транспортного експедирування;
- зберігач – за договором зберігання;
- страховик – за договором страхування;
- повірений – за договором доручення;
- комісіонер – за договором комісії;
- управитель – за договором управління майном;
- позикодавець – за договором позики;
- кредитодавець – за кредитним договором;
- банк – за договором банківського вкладу (депозиту), за договором банківського рахунку;
- фактор – за договором факторингу;
- ліцензіар – за ліцензійним договором;
- праволоділець – за договором комерційної концесії;
- заставодавець – за договором застави;
- поручитель – за договором поруки.

Правом, з яким договір найбільш тісно пов'язаний, вважається (див. частину 2 статті 44 *Закону*):

- щодо договору про нерухоме майно – право держави, у якій це майно знаходиться, а якщо таке майно підлягає реєстрації, – право держави, де здійснена реєстрація;
- щодо договорів про спільну діяльність або виконання робіт – право держави, у якій провадиться така діяльність або створюються передбачені договором результати;
- щодо договору, укладеного на аукціоні, за конкурсом або на біржі, – право держави, у якій проводяться аукціон, конкурс або знаходиться біржа.

Відповідно до частини 1 статті 47 «Сфера дії права, що застосовується до договору» *Закону* право, що застосовується до договору згідно з положеннями Розділу VI «Колізійні норми щодо договірних зобов'язань» *Закону*, охоплює:

- дійсність договору;
- тлумачення договору;
- права та обов'язки сторін;

- виконання договору;
- наслідки невиконання або неналежного виконання договору;
- припинення договору;
- наслідки недійсності договору;
- відступлення права вимоги та переведення боргу згідно з договором.

Якщо при визначенні способів та порядку виконання договору, а також заходів, які мають бути вжиті в разі невиконання або неналежного виконання договору, неможливе застосування права, зазначеного в частині першій статті 47 *Закону*, може бути застосоване право держави, у якій здійснюється виконання договору (див. пункт 2 статті 47 *Закону*).

Право, що застосовується до форми договору, визначається відповідно до статті 31 *Закону* (див. частину 3 статті 47 *Закону*).

Розділ II. СУДНО

Глава 1. Загальні правила

Стаття 15. «Поняття судна». Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

- 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;
- 2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);
- 3) для наукових, навчальних і культурних цілей;
- 4) для спорту;
- 5) для інших цілей.

Риболовне судно у цьому Кодексі - це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно в цьому Кодексі - це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

§1. Визначення поняття «судно» має чи не вирішальне значення для з'ясування сфери застосування Кодексу торговельного мореплавства України, оскільки він регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства, а «під торговельним мореплавством в цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням судна...» (див. статтю 1 КТМУ).

Крім того Кодекс містить ряд правил про судна (про їх реєстрацію, про технічний нагляд за ними, про судові документи тощо), застосування яких вимагає чіткої відповіді на питання про те, які об'єкти є суднами. Настільки ж необхідним є чітке визначення поняття «судно» для застосування правил про наслідки зіткнення суден (Глава 3 «Відшкодування збитків від зіткнення суден» Розділу IX), про право на винагороду за рятування судна (Глава 6 «Винагорода за рятування на морі» Розділу IX) і цілого ряду інших правил Кодексу, що регулюють відносини, учасниками яких можуть виявитись не тільки судна у звичайному, загальноповживаному сенсі цього слова, а й інші об'єкти, що плавають в морі.

Питання це набуває особливої гостроти у зв'язку з тим, що в Кодексі поряд з поняттям «судно» вживаються також поняття «інший плавучий об'єкт» (пункт 1 статті 15; стаття 222) та «будь-які плаваючі об'єкти або такі, що буксируються» (стаття 326).

§2. Перелік цілей, що міститься в пунктах 1-5 статті 15, для яких можуть використовуватися судна, що підпадають під дію Кодексу, не має істотного значення для з'ясування змісту поняття «судно», тому що цей перелік не є вичерпним: судном в сенсі КТМУ має вважатися також і судно, що використовується «для інших цілей» (див. пункт 5 статті 15).

Призначення цього переліку полягає головним чином у тому, щоб охарактеризувати основні цілі, для яких можуть бути використані судна в торговельному мореплавстві. Ці цілі переважно співпадають з тими, які вказані в частині другій статті 1. Проведене в статті 15 розмежування суден на категорії у залежності від цілей, для яких вони використовуються, має обмежене правове значення. Лише в окремих статтях Кодексу з цим розмежуванням пов'язуються певні правові наслідки (див., наприклад, статті 35-37 Глави 2 «Суднові документи» Розділу II). У більшості випадків ж Кодекс встановлює для суден єдиний правовий режим незалежно від цілей їх використання, якщо ці цілі охоплюються поняттям торговельного мореплавства (див. частину другу статті 1).

§3. Як зазначено у статті 15 під судом в Кодексі розуміється «плавуча споруда». Ці слова мають найбільш істотне значення для визначення судна.

По-перше, судом може бути визнана лише «споруда», тобто штучно і цілеспрямовано створений об'єкт, а не який-небудь природний предмет, що опинився в морі.

По-друге (і це найголовніше), судом є тільки «плавуча» споруда, тобто споруда, яка не лише плаває в даний момент, але й призначена для плавання. Не може бути визнане судом майно, яке випадково опинилося плаваючим у морі, але взагалі за своїм призначенням для цього не пристосоване і не має застосовуватись (вантаж, що знаходиться на плаву, знесена в море будова тощо). Такі «плаваючі об'єкти» теж в певних випадках можуть підпадати під дію Кодексу (див., наприклад, статтю 326 «Сфера застосування правил щодо винагороди за рятування на морі»), але саме в цій якості, а не в якості судна. Так само не можуть вважатися судом споруди, які, хоча і знаходяться в морі, але не є «плавучими», так як жорстко закріплені на морському дні. Однак, до суден відносяться такі споруди, як плавучий маяк, морська пересувна бурова установка [відповідно до пункту 7 Правила 1 «Визначення» Глави IX «Управління безпечною експлуатацією суден» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з доповненнями «морская передвижная буровая установка (ПБУ - Mobile offshore drilling unit - MODU) означает судно, способное производить буровые операции по разведке и разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль»].

Найбільш складним є розмежування судна як «плавучої споруди» та інших «плавучих об'єктів» (див. вище, §1). Мабуть, найбільш правильно вважати «іншими плавучими об'єктами» споруди чи інші предмети, які на відміну від суден не призначені для постійного перебування в плавучому стані, а приводяться в такий стан для їх разового переміщення або для виконання конкретної роботи. З цієї точки зору не повинні розглядатися як судна ставні знаряддя лову, плоти, герметизовані ємності, що буксируються до місця їх установки (труби, цистерни, понтони), металеві конструкції (нафтові вишки, мостові прольоти тощо), які доставляються на буксирі в плавучому стані. Навпаки, споруди які хоч і не призначені для постійного переміщення морем, але спеціально створені для перебування в плавучому стані, такі як плавучі доки, плавкрани, земснаряди, плавучі перевантажувачі можуть розглядатись як судна.

§4. Для визнання плавучої споруди судом не має значення, є воно самохідним або несамохідним (стаття 15). Так само не має значення знаходиться на такій споруді екіпаж або не знаходиться, є воно жилим або ні. У разі зіткнення законвертованого судна, яке буксирується, з третім судом повинні застосовуватися правила Кодексу торговельного мореплавства України відносно зіткнення суден, а судно, залишене (кинуте) екіпажем, може бути об'єктом рятування тощо.

Разом з тим, **найважливішим чинником, що допускає можливість використання плавучої споруди в якості судна як у наведених в пунктах 1-5 статті 15 цілях зокрема, так і в торговельному мореплаванні в цілому, є наявність у судна діючих реєстраційних, класифікаційних і конвенційних (для суден, що здійснюють міжнародні рейси) судових свідоцтв (сертифікатів), відповідних до його призначення, без яких судну капітаном порту не надається дозвіл на вихід з порту в море, а також забороняється робота (експлуатація) такого судна в межах акваторії порту (для суден допоміжного і технічного флоту).** У статті 35 «Суднові документи» Кодексу перелічені основні судові документи, які повинно мати судно, **але не визначається головне: експлуатація судна неможлива без наявності діючих реєстраційних, класифікаційних і конвенційних судових свідоцтв (сертифікатів), відповідних його призначенню.** Також про це не йдеться в статтях 36 «Винятки щодо наявності судових документів» і 37 «Документи риболовних суден» Кодексу (див. коментар до статей 35, 36 і 37 Кодексу).

Неусвідомлення цього факту відповідними учасниками правовідносин, причетними до торговельного мореплавства (судновласники, фрахтувальники, оператори), призводить до виникнення серйозних проблем: затримання і простоїв суден, заборони на вихід суден з портів (див. статтю 91 «Заборона на вихід судна з морського порту» КТМУ та Додаток X «Критерії для затримання суден» до Директиви 2009/16/ЄС від 23.04.2009 року – для вступу України в ЄС законодавство має бути приведене у відповідність до норм ЄС), заборони експлуатації

суден в межах акваторії порту, відмови суднам у заході до порту (див. Додаток VIII «Положення про відмову в заході» до Директиви 2009/16/ЄС від 23.04.2009 року), наслідком чого є значні збитки, пов'язані з усуненням зазначених проблем. У зв'язку з цим фахівцями служби капітана порту і юридичної служби Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) у відповідь на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 27.09.2013 року було направлено проект доповнень до статей 15, 35, 178 і 358 (див. коментар до цих статей) Кодексу торговельного мореплавства України, який було прийнято до розгляду і подальшого включення до Закону про внесення змін до деяких чинних нормативних актів України. Але внаслідок загострення політичної кризи в країні і подальшої зміни влади зазначений проект доповнень не було розглянуто.

Так, поняття «судно» і «ядерне судно», наведені у статті 15 Кодексу було запропоновано доповнити наступним:

- «Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, яка має діючі судові свідоцтва (реєстраційні, класифікаційні та конвенційні), відповідні до її призначення, що використовується: ... (і далі за змістом)»;
- «...Ядерне судно в цьому Кодексі - це судно, яке має діючі судові свідоцтва (реєстраційні, класифікаційні та конвенційні), відповідні до його призначення, що обладнане ядерною енергетичною установкою.»

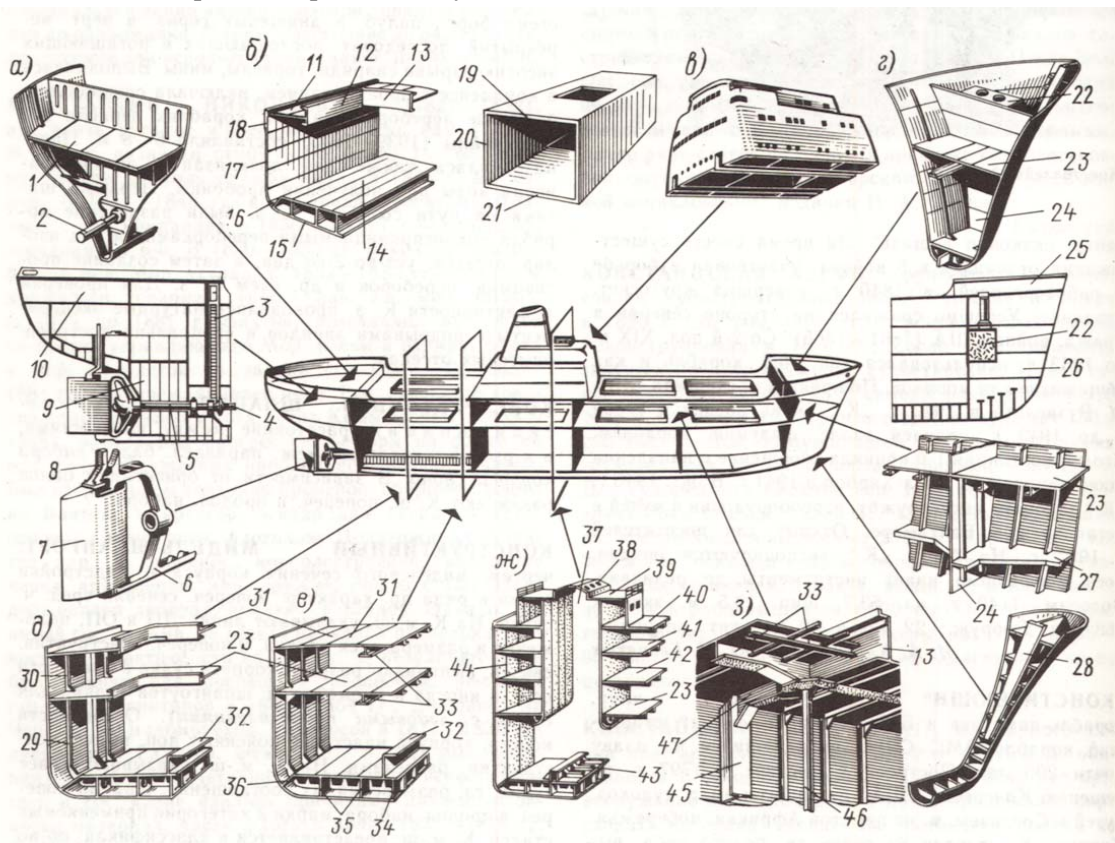


Схема 1. Конструкція корпусу конвенційного суховантажного двопалубного (твіндечного) судна:

а) – кормовая оконечность; б) – корпус в виде трубчатой балки; в) – надстройка; г) – носовая оконечность; д) – трюм в районе люка; е) – трюм в районе межлюковой перемишки; жс) – машинное отделение (МО) с шахтой; з) – палуба в районе угла люка; 1 – платформа ахтерпика; 2 – дейдвудная труба; 3 – аварийный выход из туннеля гребного вала; 4 – гребной вал; 5 – дейдвудное устройство; 6 – ахтерштевень; 7 – перо руля; 8 – баллер; 9 – ахтерпик; 10 – ют; 11 – палуба; 12, 13 – продольный и поперечный комингсы; 14 – настил второго дна; 15 – днищевая обшивка; 16 – скуловой пояс; 17 – бортовая обшивка; 18 – ширстрек; 19 – верхний пояс эквивалентного бруса; 20 – стенка эквивалентного бруса; 21 – нижний пояс эквивалентного бруса; 22 – цепной ящик; 23 – нижняя палуба; 24 – таранная переборка; 25 – бак; 26 – форпик; 27 – бортовой стрингер; 28 – форштевень; 29, 30 – трюмный и твиндечный шпангоуты; 31 – верхняя палуба; 32 – туннель гребного вала; 33 – карлингс; 34 – вертикальный киль; 35 – днищевой стрингер; 36 – крайний междудонный лист; 37 – шахта МО; 38 – световой (светлый) люк; 39 – крыша рубки; 40 – шлюпочная палуба; 41 – палуба надстройки; 42 – верхняя палуба в районе надстройки; 43 – фундамент под главный двигатель; 44 – бортовая переборка надстройки; 45 – рамный шпангоут; 46 – пиллерс; 47 – концевой бимс.

§5. Слід відзначити, що в морському праві судно розглядається не тільки як продукт суднобудівництва (див. вище, схема 1) або майно, але й як організація, наділена певними

правами і обов'язками (див. нижче, схема 2). Так, у ряді випадків морське судно, відповідно до законодавства деяких держав, як організація може бути визнано винним або невинним. До нього можуть бути застосовані адміністративні санкції, штрафи тощо.

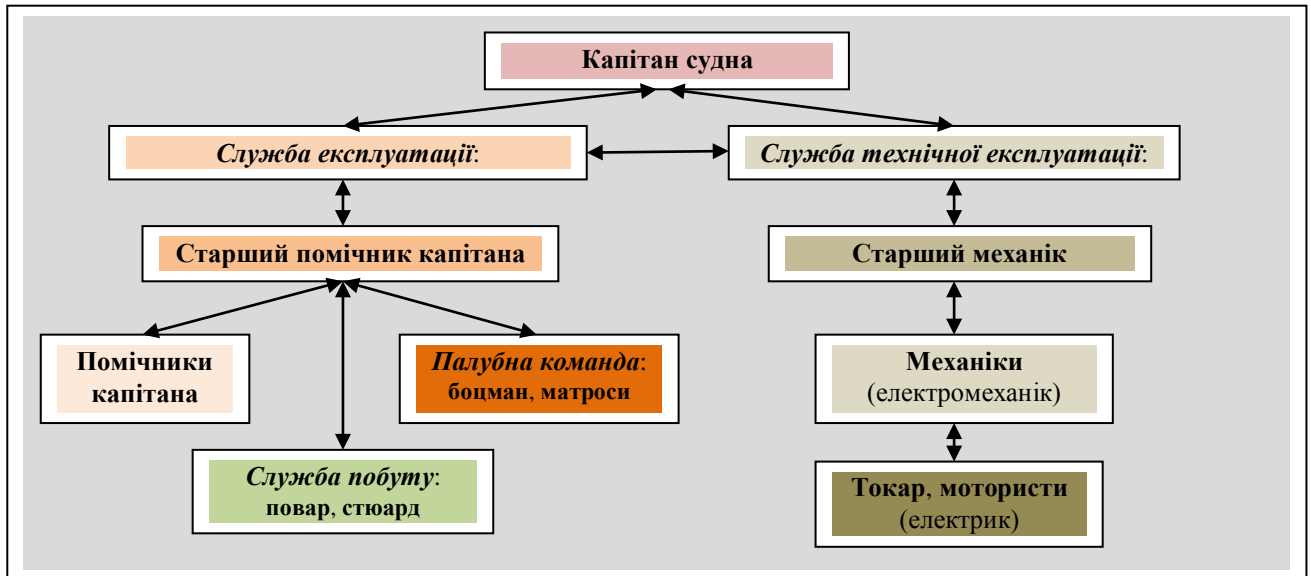


Схема 2. Загальна суднова структурна організація

(за винятком пасажирських і пасажирських накатних суден, які мають значно складнішу структурну організацію, а також крім маломірних суден).

На судно у відкритому морі поширюються закони тієї держави, під прапором якої воно плаває. При заході морського торговельного судна до іноземних портів, внутрішні води або територіальне море воно підпадає під дію суверенної влади прибережної держави.

§6. Велика кількість багатосторонніх міжнародних договорів також містять визначення поняття судна, яке в залежності від цілей конкретного договору може бути більш широким, або, навпаки, більш вузьким, ніж в національному законодавстві. Наприклад, Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 року судном визнається лише таке морське судно або інший плавучий засіб, яке фактично перевозить нафту наливом в якості вантажу. В той же час, відповідно до Міжнародної конвенції з запобігання зіткнень суден в морі 1972 року, судном визнаються усі види плавучих засобів, включаючи гідролітаки, які використовуються або можуть бути використані в якості засобів переміщення по воді.

З наведених вище прикладів вбачається, що визначення поняття судна може мати як широке, так і вузьке тлумачення, залежно від передбачених цілей. Таким чином, ані національне законодавство, ані міжнародні договори універсального визначення поняття судна не містять.

§7. Разом з цим слід зазначити, що досить часто в процесі судового розгляду спорів, які виникають з правовідносин сторін, причетних до торговельного мореплавства, з'являється необхідність додаткового визначення поняття судна за його типом і призначенням. Так, наприклад, виникла необхідність надати суду визначення «пасажирського судна» і «вантажного судна». Ці поняття наведені в Правилі 2 «Визначення» Глави I «Загальні положення» частини А «Застосування, визначення тощо» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з доповненнями, а саме: «пасажирське судно означає судно, перевозящее более двенадцати пассажиров» і «грузовое судно означает судно, не являющееся пассажирским». Між тим, таке визначення суден учасників судового процесу не задовольняло, оскільки таке формулювання не відображає особливостей типу і призначення таких суден. Тому, як вже зазначалося вище, фахівцями адміністрації Одеського морського порту у відповідь на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 03.10.2013 року було направлено додаток до проекту доповнень до статті 15 Кодексу торговельного мореплавства України в такій редакції:

- *«Пасажирське судно в цьому Кодексі означає торговельне судно, призначене для перевезення пасажирів (не менше 12 осіб) та їх багажу на морських і*

океанських сполученнях, внутрішніх водних шляхах, а також для відпочинку та туристичних мандрівок – круїзів»;

- «Вантажне судно в цьому Кодексі означає торговельне судно, призначене для перевезення різноманітних вантажів, конструкція і обладнання якого відповідають вимогам діючих правил перевезення та обробки цих вантажів».

Щодо інших визначень поняття судна за його класом, типом і призначенням, які доводилося використовувати в судових процесах, найбільш коректними були визнані відповідні визначення, що містяться в *Правилах класифікації і побудови морських суден*, які видаються класифікаційними товариствами. Доречним є привести в цьому коментарі визначення з «Правил класифікації і побудови морських суден» Регістру судноплавства України (видання 2002 року з доповненнями), для забезпечення їх застосування широким колом заінтересованих користувачів, а саме:

Клас Регістру (клас) – сукупність умовних символів і словесних характеристик, що присвоюються суднам, іншим плавучим спорудам, а також морським стаціонарним платформам і характеризують їх конструктивні особливості, призначення й умови експлуатації, визначені правилами;

Судно спеціального призначення – самохідне судно з механічним двигуном, що з огляду на своє призначення має на борту спеціальний персонал понад 12 чол., включаючи пасажирів (під зазначеними суднами розуміються науково-дослідницькі, експедиційні, гідрографічні, навчальні судна, китобазы, рибобазы та інші судна, які використовуються для переробки живих ресурсів моря і не зайняті їхнім виловом, тощо);



Фото 1. Комірки з направляючими у вантажному трюмі контейнеровозу типу *Cellular Container Carrier*.

Контейнеровоз – судно, що призначене для перевезення вантажів у контейнерах міжнародного зразка і має коміркові напрямні конструкції в трюмах (див. вище, фото 1);



Фото 2. Накатне судно (*Freight Con-Ro carrier*) третього покоління «ATLANTIC COMPANION»: дедвейт 37 000 т, судно може перевозити контейнери 2 139 TEU, 1 607 легкових автомобілів, 2 620 трейлерів.

Накатне судно – судно, спеціально призначене для перевезення різноманітної колісної техніки (автомобілів, залізничного рухомого складу, гусеничної техніки, трейлерів з вантажем і без вантажу), вантажні операції на яких проводяться переважно горизонтальним способом – накатом (див. вище, фото 2);



Фото 3. Пасажирське накатне судно «MONT S MICHEL» [автомобільно-пасажирський пором (passenger go-go ship) типу *Ro-Pax* з носовими розпашними воротами та кормовою апареллю].

Пасажирське накатне судно – пасажирське судно, яке має закриті чи відкриті вантажні приміщення з горизонтальним способом навантаження та вивантаження або приміщення спеціальної категорії, визначення яких наведено в частині VI "Протипожежний захист" Правил. До пасажирських накатних суден належать також судна, які здійснюють на поромних переправах регулярні перевезення пасажирів та перевезення на відкритій палубі колісної техніки з паливом у баках і/або залізничного рухомого складу з горизонтальним способом навантаження та вивантаження (див. вище, фото 3);



Фото 4. Вивантаження катерів з трюму наплавного судна (типу *Ro-Flow*) «СТАХАНОВЕЦ ПЕТРАШ» методом докування з використанням синхронної роботи судових 350-тонних мостових кранів.

Наплавне судно – суховантажне судно, призначене для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням способу докування в портах та захищених акваторіях (див. вище, фото 4).

Наливне судно – судно, призначене для перевезення рідких вантажів наливом, у тому числі (див. нижче, фото 5):

- *нафтоналивне судно* – судно, призначене для перевезення наливом сирої нафти і нафтопродуктів з температурою спалаху 60 °С і нижче для морських суден, 55 °С і нижче для суден внутрішнього плавання і з тиском пару за Рейдом нижче атмосферного;
- *нафтоналивне судно (> 60 °С)* – морське судно, призначене для перевезення наливом нафтопродуктів з температурою спалаху більше 60 °С;
- *нафтоналивне судно (> 55 °С)* – судно внутрішнього плавання, призначене для перевезення наливом нафтопродуктів з температурою спалаху більше 55 °С;
- *нафтозбірне судно* – судно, яке призначене для збирання з поверхні моря сирої нафти та нафтопродуктів з температурою спалаху 60 °С і нижче;
- *нафтозбірне судно (> 60 °С)* – судно, яке призначене для збирання з поверхні моря сирої нафти та нафтопродуктів з температурою спалаху більше 60 °С;
- *наливне (спеціалізоване) судно* – судно, призначене для перевезення наливом рідких вантажів, інших, ніж нафта і нафтопродукти. Конкретне призначення спеціалізованого наливного судна вказується у словесній характеристиці символу класу відповідно до 2.2.9 частини I "Класифікації" Правил класифікації та побудови морських суден".

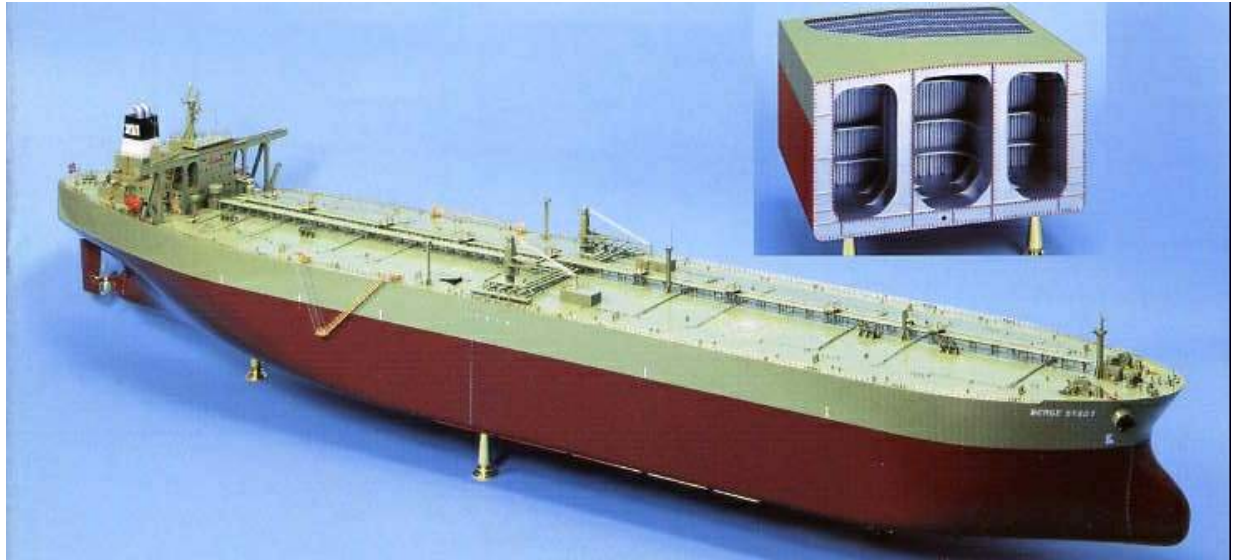


Фото 5. Загальний вигляд і поперечний переріз сучасного наливного судна (танкера).

Газовоз – судно, призначене для перевезення наливом зріджених газів (див. нижче, фото 6);
Хімовоз – судно, призначене для перевезення наливом небезпечних хімічних вантажів;



Фото 6. Сучасний великотоннажний газовоз для перевезення наливом зріджених природних газів (LNG – Liquefied Natural Gas).

Навалочне судно – судно, в конструкцію якого входить одна палуба, бортові підпалубні танки і бортові скулові танки у вантажних приміщеннях і яке призначене переважно для перевезення навалочних вантажів (рудовози тощо) [див. нижче, фото 7];



Фото 7. Великотоннажні навалочні судна (балкери) в процесі вантажних операцій, які забезпечуються береговими крановими перевантажувачами типу *Gantry* на спеціалізованому вантажному терміналі для перевалки навалочних (насипних) вантажів.

Рудовоз – однопалубне судно, що має дві поздовжні перебірки і подвійне дно за всією довжиною району вантажних приміщень та призначене для перевезення руди тільки в центральних відсіках.

Комбіноване судно – судно, призначене для перевезення наливом сирої нафти і нафтопродуктів, а також насипних вантажів (нафторудовози, нафтонавалочні судна тощо);

Суднова баржа – несамохідне вантажне судно, експлуатоване без екіпажу і пристосоване для транспортування на спеціально обладнаних судах (баржевозах) і буксирування (штовхання) у межах встановленого обмеженого району плавання (див. нижче, фото 8);



Фото 8. Завантаження барж [ліхтерів типу *ЛЕШ (LASH – Lighter Aboard Ship)*] в трюм - докову камеру баржевозу (ліхтеровозу) «БОРИС ПОЛЕВОЙ» з допомогою штатного судового буксиру.

Буксир – судно, призначене для буксирування і кантування інших суден і плавучих споруджень;
Плавучий кран (плавкран) – кранова споруда на плавучій основі понтонного або близького до нього за формою типу, призначене для здійснення вантажопідйомних операцій, що може бути використане для транспортування вантажів на палубі;

Кранове судно – судно, яке несе на собі кранову споруду, призначену для виконання спеціалізованих вантажопідйомних операцій, у тому числі і монтажних, підводних, трубоукладальних тощо;

Суховантажне судно – судно, призначене для перевезення різноманітних вантажів (генеральних, контейнерів, лісу, вантажів насипом тощо), крім рідких вантажів наливом (див. нижче, фото 9);

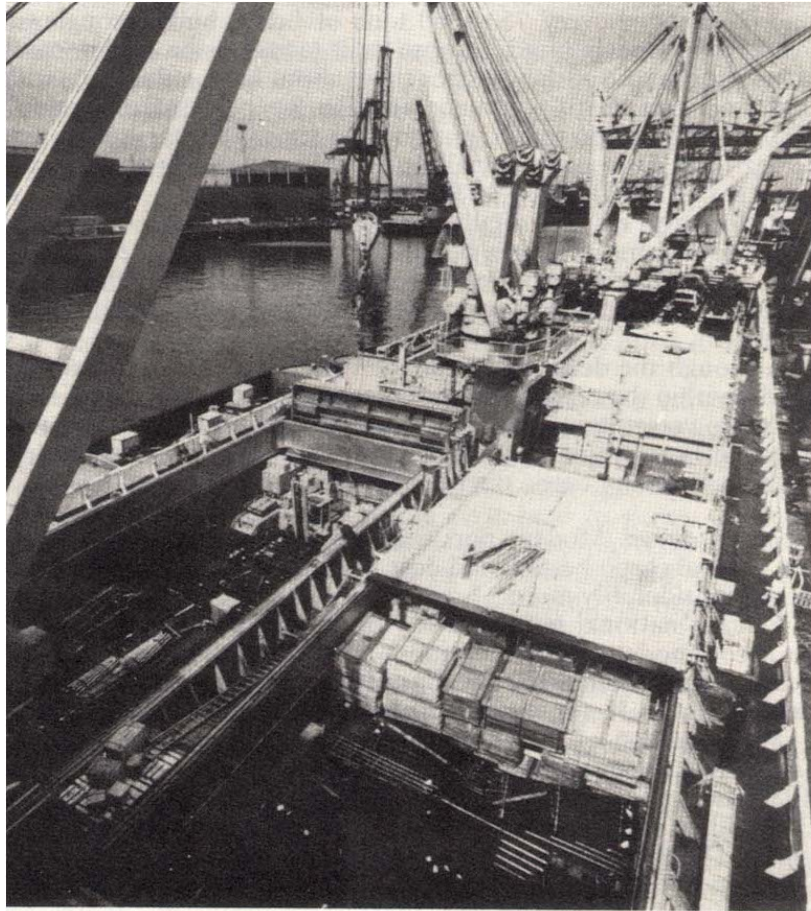


Фото 9. Сучасне *Two hatch type* суховантажне судно з комбінованим вантажним пристроєм – вантажною стрілою для великовагових вантажів і палубними поворотними вантажними кранами.

Судно забезпечення – судно, призначене переважно для перевезення забезпечення і вантажів до морських плавучих і стаціонарних установок різноманітного призначення і яке має, як правило, надбудову в носовій і відкрити вантажну палубу в кормовій частині для обробки вантажу в морі. При виконанні відповідних вимог Правил Регістру судно може бути використане для буксирувальних робіт;

Плавуча бурова установка – судно (плавуча споруда), призначене для виконання бурових робіт з розвідки і/або видобутку підземних ресурсів морського дна;

Судно змішаного (ріка - море) плавання – самохідне вантажне судно, яке призначене для перевезень вантажів морськими та внутрішніми водними шляхами;

Високошвидкісне судно – судно, яке здатне розвивати максимальну швидкість в метрах на секунду, яка дорівнює або більша

$$3,7 \times \Delta 0,1667 ,$$

де Δ – водотоннажність, що відповідає розрахунковій ватерлінії, м³;

Стоянкове судно – несамохідна плавуча споруда з корпусом понтонного типу або суднових обводів, яке, як правило, експлуатується біля причальної стінки (берега). До таких суден належать плавучі гуртожитки та готелі, плавучі майстерні, плавучі силові установки, плавучі судна-склади, причальні понтони, дебаркадери, судна для підготовки спеціалістів і плавскладу суден, судна для зберігання горючих і мастильних матеріалів, судна для збирання стічних вод і їх переробки, для збирання і переробки сміття, плавресторани (бари, казино, дискотеки, ігрові зали), тощо;

Судно з динамічним принципом підтримання (СДПП) – судно, вага або значна частина ваги якого в експлуатаційному режимі врівноважується силами, що не є гідростатичними;

Прогулянкове судно – судно, що використовується виключно з метою відпочинку (без комерційних цілей) і має на борту не більше 12 чоловік.

Судно у побудові – судно, яке будується, з моменту закладання кіля до отримання основних документів, що видаються на судно. Під моментом закладання кіля розуміється така стадія:

- початок побудови, який можна визначити як такий, що належить до даного судна;
- маса складеної частини корпусу судна становить не менше 50 т або 1 % розрахункової маси усіх матеріалів корпусу, залежно від того, яке із цих значень менше.

Судно в експлуатації – судно, що не є судном у побудові.

Також досить часто виникає необхідність роз'яснень в судових та інших інстанціях поняття судна у зв'язку з його класом, типом і призначенням, які надаються нижче, у формулюваннях, наведених у галузевих нормативних документах, а саме:

Мале судно – судно, найбільша довжина корпусу якого не перевищує 24 метрів, за винятком буксирів, штовхачів, криголамів, пасажирських, стоянкових суден більш ніж з 12 пасажирами на борту, вантажних суден, що перевозять небезпечні вантажі, вітрильних і вітрильно-моторних суден з потужністю первинних двигунів 100 кВт і більше, несамохідних суден, плавкранів і суден технічного флоту (плавмайстерні, земснаряди) [див. пункт 1.4 «Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій з суднами», затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 516 (ПРАМП-2006)];

Маломірне судно – самохідне судно з головними двигунами потужністю менш ніж 55 кВт, несамохідні і вітрильні судна валовою місткістю менш ніж 80 одиниць, а також веслові і надувні судна [див. пункт 1.4 «Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій з суднами», затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 516 (ПРАМП-2006)];

Також доцільно надати визначення судна портового флоту (судно портофлоту), запропонованого у пункті 1.2.1.110 проекту «Загальних правил морських портів України», який наразі знаходиться на розгляді у Міністерстві інфраструктури України (проект підготовлено автором цього коментаря), відповідно до якого:

Судно портового флоту (судно портофлоту) – неофіційна назва самохідного або несамохідного судна, призначеного для забезпечення безпечного маневрування, швартовних операцій і стоянки суден, їх обробки і обслуговування, а також запобігання і усунення наслідків забруднення морського середовища в межах акваторії морського порту.

Стаття 16. «Форми власності на судно». Судна України можуть перебувати у всіх формах власності, якщо інше не передбачено законодавчими актами України.

Ядерне судно має перебувати тільки у державній власності.

§1. Положення КТМ СРСР 1968 року передбачали, що морські судна можуть знаходитись у власності:

- радянської держави без обмежень;
- колгоспів, інших радянських кооперативних і суспільних організацій (згідно з Положенням про ці організації і їх статутами);
- окремих громадян (для задоволення особистих потреб).

Як відомо, у власності держави в радянській час знаходився весь водний транспорт. Це означало, що державі належала єдина система споруд і засобів, призначених для переміщення вантажів і пасажирів водними шляхами. При цьому об'єктами державної власності могли бути будь-які морські судна незалежно від їх типів, розмірів, призначення тощо. В той же час у власності колгоспів та інших кооперативних, суспільних організацій міг знаходитися не морський транспорт, а лише окремі судна, необхідні для здійснення діяльності цих організацій, яка була передбачена їх статутами.

На морські судна, які знаходились у власності радянської держави, колгоспних, кооперативних та інших суспільних організацій, не могли бути звернені стягнення за претензіями кредиторів. При цьому судна, що належать на праві власності радянській державі, колгоспам, кооперативним та іншим суспільним організаціям, що опинилися в чісму-небудь незаконному володінні, могли бути витребувані від будь-якого набувача, незалежно від того сумлінно або недобросовісно діяла ця особа набуваючи судно у володіння. Що стосується державних суден, то вони могли бути витребувані з незаконного володіння навіть добросовісного набувача і незалежно від закінчення строку позовної давності. Щодо

можливості громадян мати в особистій (личной) власності морські судна, радянське законодавство встановлювало, що валова місткість одного такого судна не повинна була перевищувати 10 реєстрових тонн. При цьому в особистій (личной) власності могли бути судна, що використовувалися для спортивних, а також інших правомірних цілей, як то, для прогулянок, туризму, відпочинку тощо.

У статті 20 КТМ СРСР 1968 року був закріплений принцип імунітету радянських державних морських суден. Відповідно до цієї статті, застосування однією державою примусових заходів (арешту, затримання тощо) по відношенню до власності іншої держави (суден) у зв'язку з майновими претензіями, на судна не міг бути накладений арешт або звернено стягнення без згоди Ради Міністрів СРСР. Більше того, стаття 21 КТМ СРСР 1968 року встановлювала, що відчуження іноземній державі, іноземній організації або іноземному громадянину судна, що знаходиться у власності радянської держави, колгоспу, іншої кооперативної або суспільної організації допускалося тільки з дозволу Ради Міністрів СРСР.

Таким чином, відповідно до КТМ СРСР 1968 року більшість морських суден, зайнятих в перевезенні вантажів, пасажирів, багажу тощо, перебувало в державній власності і було розподілено між державними підприємствами – морськими пароплавствами Міністерства морського флоту (ММФ) СРСР [див. нижче, схема 3]. На них не могло бути звернено стягнення або накладено арешт, а також вони не могли бути передані у власність іноземної держави, іноземної організації або іноземного громадянина без згоди уряду.

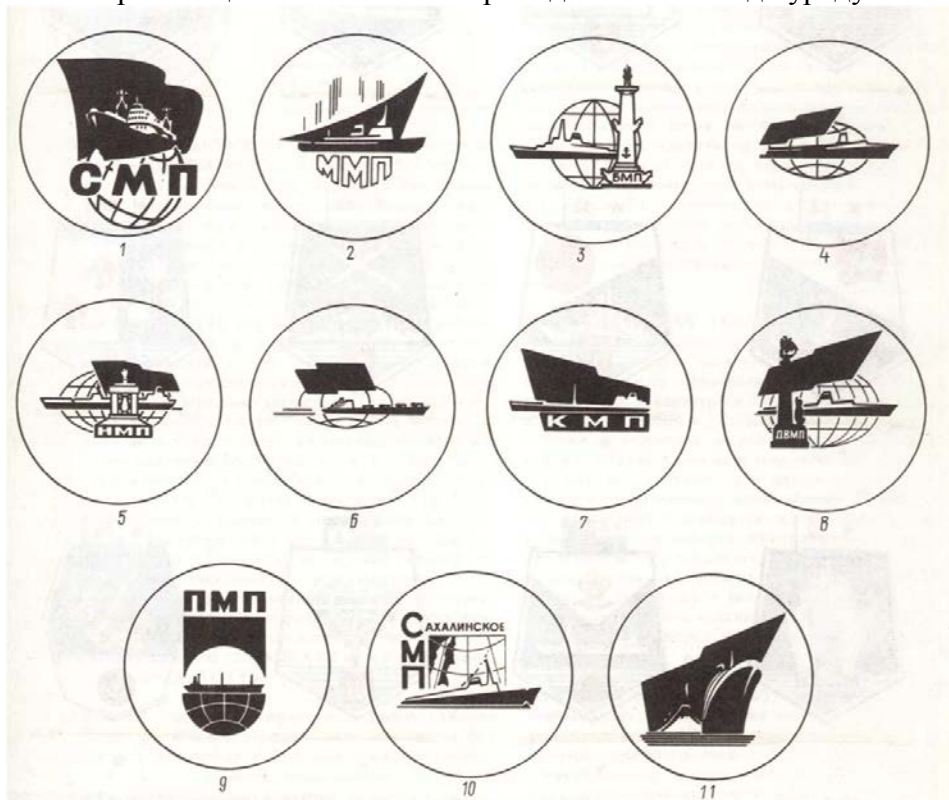


Схема 3. Емблеми основних (найбільш великих) морських пароплавств ММФ СРСР:

1 – Північного морського пароплавства (Архангелськ); 2 – Мурманського морського пароплавства (Мурманськ); 3 – Балтійського морського пароплавства (Ленінград); 4 – Чорноморського морського пароплавства (Одеса); 5 – Новоросійського морського пароплавства (Новоросійськ); 6 – Азовського морського пароплавства (Жданів); 7 – Каспійського морського пароплавства (Баку); 8 – Далекосхідного морського пароплавства (Владивосток); 9 – Приморського морського пароплавства (Находка); 10 – Сахалінського морського пароплавства (Холмськ); 11 – Камчатського морського пароплавства (Петропавлівськ-Камчатський) [не показані емблеми Грузинського (Батумі), Естонського (Таллін), Латвійського (Рига), Литовського (Клайпеда) і Радянського Дунайського (Ізмаїл) морських пароплавств та Північно-східного управління морського флоту (Тіксі), які мали незначну кількість морських торговельних суден у своєму складі в порівнянні з основними морськими пароплавствами ММФ СРСР].

§2. На відміну від норм КТМ СРСР 1968 року, згідно з якими була встановлена фактична монополія юридичних осіб державної форми власності у здійсненні діяльності, що входить у поняття «торговельне мореплавання», положення статті 2 Кодексу торговельного мореплавання України не передбачають стану державної природної монополії у такій сфері діяльності, що закріплено Конституцією України, якою встановлено:

- забезпечення державою захисту прав усіх суб'єктів права власності і господарювання;
- право кожного володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю;
- визнання усіх суб'єктів права власності рівними перед законом, непорушності права приватної власності;
- право кожного на підприємницьку діяльність, не заборонену законом;
- визначення виключно законом правових засад і гарантій підприємництва;
- забезпечення державою захисту конкуренції у підприємницькій діяльності, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірного обмеження конкуренції та недобросовісної конкуренції, визначення правил конкуренції та норм антимонопольного регулювання виключно законом.

Таким чином, законодавство України стосовно захисту прав усіх суб'єктів права власності і господарювання відповідає чинним міжнародним нормам, зокрема, положенням *Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються імунітету державних суден*, 1926 року, яка врівноважує державні морські торговельні судна з приватновласницькими відносно юрисдикції та відповідальності і передбачає збереження імунітету лише за державними суднами, що несуть спеціальну службу і не використовуються в комерційних цілях.

§3. Питання, пов'язані з правом власності, регулюються цивільним законодавством України, згідно з яким правом власності є право особи на річ (майно), яке вона здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб (див. частину 1 статті 316 «Поняття права власності» Глави 23 «Право власності» Цивільного кодексу України). Власникові належать права володіння, користування та розпоряджання своїм майном. При цьому на зміст права власності не впливають місце проживання власника, та місцезнаходження майна (див. статтю 317 «Зміст права власності» Цивільного кодексу України).

§4. Згідно ж із статтею 9 «Майно підприємств транспорту» Закону України «Про транспорт» транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи.

У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів, належать до комунальної власності.

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій приватної форми власності і громадян.

§5. Таким чином, були зняті будь-які обмеження прав фізичних та юридичних осіб як власників морських суден, і єдиним винятком з цього правила залишається право власності на ядерні судна. Керуючись міркуваннями безпеки, судна з ядерними енергетичними установками можуть знаходитись лише у власності держави. Знаходження суден у власності фізичних та юридичних осіб, широке залучення в перевізний процес судновласників, що володіють правом приватної власності на морські судна, означає появу все більшої кількості морських суден, що плавають під українським прапором, на які не поширюється державний імунітет. Таким чином, на морське судно, що належить судновласнику на праві приватної власності, може бути звернено стягнення за вимогами кредиторів. На такі судна може бути накладено арешт в якості забезпечення вимоги, і вони можуть бути відчужені іноземній державі, іноземній юридичній або фізичній особі. Іншими словами, на них поширюється режим права власності, передбачений цивільним законодавством України.

Стаття 17. «Відчуження державних суден». Відчуження іноземній державі, іноземній юридичній чи фізичній особі судна, що перебуває у державній власності, здійснюється згідно з чинним законодавством України.

§1. Відчуження морського судна іноземній державі, іноземній юридичній чи фізичній особі є переданням права власності на судно. Відповідно до підпункту 8) пункту 1 статті 346 «Підстави припинення права власності» Цивільного кодексу України право власності, серед іншого, може бути припинено у разі звернення стягнення на майно за зобов'язаннями власника. Щодо суден, які перебувають у державній власності, за винятком державних суден, на які поширюється судовий імунітет (див. статтю 18 КТМУ), відчуження здійснюється згідно з нормами Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України і/або інших нормативно-правових актів України, які підлягають застосуванню з урахуванням обставин кожного конкретного випадку відчуження судна.

§2. Згідно із статтею 75 «Особливості господарської діяльності державних комерційних підприємств» Господарського кодексу України відчуження морських суден і суден внутрішнього плавання здійснюється за умови додаткового погодження в установленому порядку з Фондом державного майна України.

При цьому стаття 141 «Особливості правового режиму державного майна у сфері господарювання» Господарського кодексу України встановлює, що види майна, яке може перебувати виключно у державній власності, відчуження якого недержавним суб'єктам господарювання не допускається, а також додаткові обмеження щодо розпорядження окремими видами майна, яке належить до основних фондів державних підприємств, установ і організацій, визначаються законом (див. пункт 5 статті 141). А відчуження суб'єктом господарювання державного майна, яке належить до основних фондів, здійснюється у порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України (див. пункт 6 зазначеної статті).

§3. Процедура відчуження державного майна в Україні детально регламентується постановою Кабінету Міністрів України від 06.06.2007 року № 803 «Про затвердження Порядку відчуження об'єктів державної власності» (далі – *Порядок*), згідно з яким поняття «об'єкти державної власності» і «відчуження майна» слід розуміти в наступному контексті:

- *об'єкти державної власності* (далі - майно) – матеріальні активи, які відповідно до законодавства визнаються основними фондами (засобами);
- *відчуження майна* – передача права власності на майно юридичним чи фізичним особам за процедурами та у спосіб, що передбачені цим *Порядком*;

Порядок регулює питання забезпечення прийняття рішення про відчуження майна, оцінки майна, що пропонується до відчуження (тобто процесу визначення його вартості на дату оцінки, яка збігається з датою інвентаризації, за процедурою, встановленою нормативно-правовими актами з оцінки майна: *Методикою оцінки майна*, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 року № 1891, *Національним стандартом № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав»*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 року № 1440 тощо), загальних вимог щодо процедури відчуження майна, підготовки до проведення аукціону, проведення аукціону у відповідності з умовами участі покупців в аукціоні, розрахунків за придбане майно.

Згідно з *Порядком* відчуження майна здійснюється шляхом його продажу на аукціоні, який проводиться організатором аукціону. Відчуження майна здійснюється безпосередньо суб'єктом господарювання, на балансі якого перебуває таке майно, лише після надання на це згоди або дозволу (далі – згода) відповідного суб'єкта управління майном, який є представником власника і виконує його функції у межах, визначених законодавчими актами (далі – суб'єкт управління).

Рішення про надання згоди на відчуження нерухомого майна, а також повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання та рухомого складу залізничного транспорту приймається суб'єктами управління лише за погодженням з Фондом державного майна.

Відчуження нерухомого майна, а також повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання та рухомого складу залізничного транспорту здійснюється лише за погодженням з Фондом державного майна.

Кабінет Міністрів України надає згоду на відчуження майна суб'єктам господарювання, стосовно яких виконує функції з управління, на підставі узгоджених пропозицій Фонду державного майна та інших заінтересованих органів виконавчої влади, визначених Кабінетом

Міністрів України.

Стаття 18. «Судновий імунітет державних суден». **На судна, що перебувають у державній власності, не може бути накладено арешт чи стягнення без згоди органу, який здійснює управління майном, що перебуває у державній власності, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби.**

§1. Фактично стаття 18 Кодексу торговельного мореплавства України приводить у відповідність питання імунітету морських суден, що перебувають у державній власності і використовуються в некомерційних цілях, до вимог *Конвенції ООН з морського права* 1982 року (КМП-82), а також інших міжнародно визнаних інструментів.

Стосовно як державних суден, які використовуються на некомерційній службі, так і у відношенні військових кораблів, держава прапора має абсолютний пріоритет у регулюванні вказаних об'єктів і несе відповідальність за всі наслідки діяльності, пов'язаної з їх використанням. КМП-82 не визначає поняття «державне судно, що експлуатується в некомерційних цілях», проте положення частини VII КМП-82 дозволяють із загального переліку виділити:

- судна, зайняті на державній службі;
- судна, належним чином уповноважені на здійснення «актів втручання» у відкритому морі.

Судна обох із зазначених категорій наділяються імунітетом, а останні – спеціальною компетенцією, порівнянною з тією, якою наділені у відкритому морі військові кораблі.

У контексті цієї статті та з урахуванням положень КМП-82 дана категорія суден може бути визначена таким чином: *під державними суднами, зайнятими на некомерційній службі, слід розуміти морські судна, які перебувають на службі у даної держави [її уряду, органів або установ, які діють від її (держави) імені], які несуть відповідний прапор (та інші розпізнавальні знаки, передбачені національним законодавством), та знаходяться під командуванням особи, уповноваженої і наділеної даною державою на здійснення конкретних державних функцій.*

§2. Правовий зміст імунітету полягає в тому, що в силу норм міжнародного права судно звільняється від примусових дій по відношенню до нього як до власності іноземної суверенної держави. Іншими словами, державне судно на некомерційній службі не може бути предметом майнового спору, порушеного в іноземному суді, і бути об'єктом похідних з цього спору заходів судового примусу – затримання, арешту, конфіскації.

У разі заподіяння цими суднами шкоди прибережній державі відповідальність за їх діяльність несе держава прапору, що закріплено в міжнародних конвенціях, угодах та національному законодавстві держав.

Крім того, державні судна, які використовуються на некомерційній службі, як правило, виключаються зі сфери дії не тільки публічного права, але й деяких приватноправових (наприклад, природоохоронних конвенцій), а також угод з торговельного мореплавства.

§3. Імунітет морського судна, як збірне поняття, що характеризує його статус, формувався як звичайна норма права з кінця вісімнадцятого сторіччя. Формуванню договірних норм щодо імунітету морських суден дали початок норми Міжнародної конвенції «Про уніфікацію деяких правил, що стосуються імунітету державних морських суден», прийнятої на дипломатичній конференції з морського права в Брюсселі 10 квітня 1926 року і згодом розвинених в Женевських конвенціях 1958 року «Про територіальне море та прилеглу зону» (див. статтю 22 цієї Конвенції) і «Про відкрите море» (див. статтю 9 цієї Конвенції), а також закріплених в *Конвенції ООН з морського права* 1982 року (КМП-82).

Якщо Конвенція 1926 року (і Протокол до неї 1934 року) пов'язувала надання імунітету державним некомерційним суднам, обмежуючи можливі дії щодо таких суден з боку іноземної держави, не ставлячи в залежність правовий режим району плавання, то як Женевські конвенції 1958 року, так і КМП-82, визнаючи імунітет у відкритому морі, допускають застосування прибережною державою заходів контролю і захисту своїх інтересів у територіальному морі.

При цьому у статті 3 Конвенції 1926 року зазначено, що судна, які належать будь-якій державі або експлуатуються нею і використовуються в момент виникнення підстав для позову виключно на урядовій або некомерційній службі, не можуть бути об'єктом конфіскації, арешту або затримання в рамках будь-якої правової процедури, а також не можуть бути об'єктом ніякого судового розгляду *in rem* (лат. – у відношенні речі).

§4. В силу положень Статті 96 КМП-82 «судна, що належать державі або експлуатуються нею і перебувають тільки на некомерційній державній службі, користуються у відкритому морі повним імунітетом від будь-якої держави, крім держави прапора» (див. статтю 96 КМП-82). Це право є одним з проявів виключної юрисдикції держави прапора судна, що становить основу правового режиму відкритого моря.

Державні судна (або літальні апарати), що мають чіткі зовнішні знаки, які дають можливість розпізнавати та ідентифікувати їх як такі, що перебувають на державній службі, і якщо вони уповноважені на такі цілі, мають право:

- здійснювати захоплення за піратство (див. КМП-82, стаття 107);
- виконувати функції з припинення незаконної торгівлі наркотиками та психотропними речовинами, а також з припинення несанкціонованого мовлення з відкритого моря, які здійснюються з порушенням міжнародних конвенцій (див. КМП-82, статті 108, 109);
- здійснювати у відкритому морі огляд суден, які не мають імунітету, якщо є розумні підстави вважати, що це судно займається піратством, работоргівлею, несанкціонованим мовленням, не має національності або, навіть якщо на ньому піднятий іноземний прапор або воно відмовляється підняти прапор, це судно насправді має ту ж національність, що і державне судно (див. КМП-82, стаття 110);
- переслідувати по «горячих слідах» іноземне судно, якщо компетентні органи влади прибережної держави мають достатні підстави вважати, що це судно порушило закони і правила цієї держави і знаходиться у внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні переслідуючої держави або економічній зоні, на континентальному шельфі, включаючи зони безпеки навколо установок на континентальному шельфі, законів і правил, що застосовуються відповідно до КМП-82 у відношенні зазначених просторів, включаючи зони безпеки (див. КМП-82, стаття 111).

Стаття 19. «Майнові права на судна, що будуються, і судна, що перебувають за межами України». **Право власності на судно, що будується, регулюється законодавством держави, на території якої перебуває таке судно, якщо договором на будівництво судна не встановлено інше.**

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.

§1. Частина перша статті 19 Кодексу торговельного мореплавства України юридично закріплює регулювання права власності на судно, що будується, законодавством держави, на території якої перебуває таке судно, якщо договором на будівництво судна не встановлено інше. Ця норма відповідає положенням *Міжнародної конвенції стосовно реєстрації прав на судна, що будуються*, прийнятої в Брюсселі 27.05.1967 року, відповідно до якої:

- «Договаривающиеся государства разрешат регистрировать права на строящиеся или принятые к постройке суда, какова бы ни была национальность или домицилий лица, требующего этой регистрации. Однако это не должно влиять на законодательство государства, в котором осуществляется регистрация, если оно ограничивает приобретение указанных прав иностранцами или регламентирует строительство судов.» (Стаття 2, частина друга);
- «Действие регистрации, осуществляемой в силу настоящей Конвенции, относительно национальности судна, определяется законодательством государства, в котором судно принято к постройке или строится.» (Стаття 2, частина третя);
- «Ни одно из Договаривающихся государств не разрешит осуществить на своей территории регистрацию прав на судно, принятое к постройке или строящееся на территории другого Договаривающегося государства.» (Стаття 3);
- «Регистрация прав на судно, принятое к постройке или строящееся, может производиться с момента подписания должным образом составленного договора о строительстве судна или (с

момента) заявлення судостроителя о том, что он решил строить судно за свой счет.» (Стаття 4, частина перша);

- «Однако национальное законодательство может поставить такую регистрацию в зависимость от закладки киля или выполнения других равнозначных работ по строительству судна в том месте, где судно должно быть спущено на воду.» (Стаття 4, частина друга);
- «Действие регистрации прав, перечисленных в ст. 5, включая очередность удовлетворения ипотечных и залоговых требований, определяется законодательством государства, в котором судно принято к постройке или строится; однако при условии соблюдения положений настоящей Конвенции процедура осуществления этих прав регулируется законодательством государства, в котором она проводится.» (Стаття 6).

При цьому у Статті 5 *Міжнародної конвенції стосовно реєстрації прав на судна, що будуються*, 1967 року перелічені: право власності, іпотеки та застави на судно, яке прийняте до побудови або будується.

При цьому Статтею 8 зазначеної Конвенції встановлено: у національному законодавстві може бути передбачено, що зареєстровані права на судно у побудові поширюються на обладнання, машини та апаратуру, що знаходяться на майданчику верфі та за своїми марками й іншими ознаками виразно вказують, що вони будуть використані при будівництві судна.

§2. У зв'язку з зазначеним вище є доцільним ще раз уточнити, що у галузевих нормативних документах розуміється під поняттям «судно у побудові» (див. також § 7 коментаря до ст. 15 КТМУ). Відповідні роз'яснення надаються в Міжнародній конвенції СОЛАС-74 з доповненнями і в Правилах класифікації і побудови морських суден, що видаються класифікаційними товариствами. Для порівняння нижче надаються визначення понять «подібна стадія побудови» і «судно у побудові» (див. нижче, фото 10 і 11), що представлені в обох зазначених вище нормативних документах, а саме:

«1.1 Данная глава, если специально не предусмотрено «Судно у побудові – судно, яке будується, з моменту иное, применяется к судам, кили которых заложены закладання кiля до отримання основних документів, що или которые находятся в подобной стадии постройки 1 видаються на судно. Під моментом закладання кiля розуміється така стадія:

1.2 Для целей данной главы термин *подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

1. начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном, и
2. начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.»

(Правило 1 Частины А Главы II-1 МК СОЛАС-74 з доповненнями)

- початок побудови, який можна визначити як такий, що належить до даного судна;
- маса складеної частини корпусу судна становить не менше 50 т або 1 % розрахункової маси усіх матеріалів корпусу, залежно від того, яке із цих значень менше.»

(Правила класифікації і побудови морських суден Регістру судноплавства України)



Фото 10. Судно у побудові:

об'ємна секція, підготовлена для урочистого закладання кiля (тобто основної поздовжньої днищової балки набору корпусу судна, розташованої в його діаметральній площині) пасажирського судна «*QUEEN ELIZABETH*», яке мало місце 06.07.2009 року.

Варто зазначити, що правовим механізмом, який нерідко використовується під час будівництва суден (зокрема, на замовлення) є лізинг. Так, відповідно до статті 806 Цивільного кодексу України за договором лізингу одна сторона (лізингодавець) передає або зобов'язується передати другій стороні (лізингоодержувачеві) у користування майно, що належить лізингодавцю на праві власності і було набуто ним без попередньої домовленості із лізингоодержувачем (прямий лізинг), або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов (непрямий лізинг), на певний строк і за встановлену плату (лізингові платежі). До відносин, пов'язаних з лізингом, застосовуються загальні положення про купівлю-продаж та положення про договір поставки, якщо інше не встановлено законом. Особливості окремих видів і форм лізингу встановлюються законом (див. коментар до статей Глави 2 «Договір лізингу судна» Розділу VI «Фрахтування суден» КТМУ).

Зручність цього механізму полягає у можливості сторін визначити вимоги до судна, яке має бути збудоване та передане у власність, передбачити у договорі зручні для обох сторін строки та умови оплати за товар (судно) (зокрема, строки внесення платежів, що пов'язано із дороговизною суднобудівельного промислу, а тому виправдано часто у договорах передбачається здійснення оплати за об'єкт декількома платежами), умови прставки товару та обов'язково умови і момент переходу права власності на новозбудований об'єкт (судно).

§3. Друга частина статті 19 Кодексу торговельного мореплавства України наголошує, що 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. Ця правова норма пов'язана з нормами державної реєстрації суден і права плавання під державним прапором (див. коментар до правил, що містяться в статтях Глави 2 «Реєстрація суден і право на прапор України» Розділу II «Судно» КТМУ).



Фото 11. Судно у побудові:
формування корпусу (формирование корпуса) пасажирського судна «*QUEEN ELIZABETH*» на будівельному місці (построечном месте).

Стаття 20. «Поняття судновласника і власника судна». Судновласником у цьому Кодексі визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

§1. Поняття «судновласник» вживається в Кодексі торговельного мореплавства України у зв'язку з регулюванням найрізноманітніших відносин, що виникають із торговельного мореплавства. Положеннями Кодексу судновласнику надається низка прав, у тому числі таких

суттєвих, як, наприклад, право на обмеження відповідальності (див. розділ X «Обмеження відповідальності судновласника»), і одночасно на нього покладається ряд обов'язків (див., наприклад, статті 56, 57, 118 тощо). Тому визначення поняття «судновласник», що міститься в статті 20, має важливе значення для правильного розуміння і застосування норм КТМУ.

§2. Відповідно до статті 20 Кодексу для визнання особи судновласником, тобто власником даного судна, необхідна наявність одночасно двох ознак, а саме судновласником в сенсі КТМУ визнається особа, яка:

- експлуатує судно від свого імені і
- використовує його на законних підставах.

§3. Експлуатація судна за призначенням можлива у формі використання його для надання послуг третім особам, або для задоволення власних потреб судновласника.

В тих випадках, коли морські судна експлуатуються для надання послуг третім особам (для перевезення вантажів, буксирування інших суден, перевезення пасажирів тощо), судновласником повинна вважатися особа, яка виступає від свого імені з такими третіми особами у правовідносини з приводу надання їм послуг.

У тих випадках, коли судно використовується для задоволення власних потреб, судновласником повинна вважатися особа, яка від свого імені вступає в правовідносини з приводу спорядження, устаткування цього судна і укомплектування його екіпажем.

§4. Експлуатація суден може здійснюватися на різних законних підставах. У випадку, коли судна знаходяться у державній власності, судновласниками виступають спеціалізовані державні організації та підприємства, за якими держава закріплює ці судна на праві оперативного управління чи праві господарського відання.

Так, відповідно до частини 5 статті 22 Господарського кодексу України держава реалізує право державної власності у державному секторі економіки через систему організаційно-господарських повноважень відповідних органів управління щодо суб'єктів господарювання, що належать до цього сектора і здійснюють свою діяльність на основі права господарського відання або права оперативного управління.

Відповідно до статті 136 Господарського кодексу України *право господарського відання* є речовим правом суб'єкта підприємництва, який володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника у випадках, передбачених цим Кодексом та іншими законами.

Власник майна, закріпленого на праві господарського відання за суб'єктом підприємництва, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства.

Щодо захисту права господарського відання застосовуються положення закону, встановлені для захисту права власності. Суб'єкт підприємництва, який здійснює господарську діяльність на основі права господарського відання, має право на захист своїх майнових прав також від власника.

Відповідно до статті 137 «Право оперативного управління» Господарського кодексу України *правом оперативного управління* визнається речове право суб'єкта господарювання, який володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом) для здійснення некомерційної господарської діяльності, у межах, встановлених Господарським кодексом України та іншими законами, а також власником майна (уповноваженим ним органом).

Власник майна, закріпленого на праві оперативного управління за суб'єктом господарювання, здійснює контроль за використанням і збереженням переданого в оперативне управління майна безпосередньо або через уповноважений ним орган і має право вилучати у суб'єкта господарювання надлишкове майно, а також майно, що не використовується, та майно, що використовується ним не за призначенням. Право оперативного управління захищається законом відповідно до положень, встановлених для захисту права власності.

Таким чином, права оперативного управління чи господарського відання і є тими «законними підставами», на яких підприємства та організації в якості судновласників експлуатують судна, які належать до державної властості.

§5. В той же час суб'єкти права власності володіють морськими суднами на праві комунальної (тільки юридичні особи – органи місцевого самоврядування) та приватної власності (як юридичні, так і фізичні особи) і, експлуатуючи їх на цій законній підставі, також виступають в якості судновласників в сенсі Кодексу торговельного мореплавства України.

§6. Законною підставою для експлуатації судна від свого імені може бути також договір про надання судна його власником, або особою, яка на праві оперативного управління чи праві господарського відання, у тимчасове користування третій особі (наприклад, тайм-чартер – див. коментар до статті 203 КТМУ «Поняття договору чартеру (фрахтування) суден»).

Стаття 21. «Ідентифікація судна». Судно повинно мати свою назву. Назву судну 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, ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв'язку, позивного сигналу і номера вибірного виклику суднової станції визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, та національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.

§1. Присвоєння суднам назви пов'язане із необхідністю ідентифікації кожного судна. Ця ідентифікація може здійснюватися шляхом присвоєння судну не назви, а певного номера, що часто практикується для малих суден, які будуються великими серіями. Ідентифікація судна є неодмінною умовою реєстрації судна (див. коментар до статті 26 КТМУ «Державна реєстрація суден»), здійснення над ним державного та технічного нагляду, права оперативного управління чи господарського відання судном або права власності на нього, а також планування та обліку діяльності судна.

§2. Назва судну присвоюється його власником. Суднам, що знаходяться у державній власності, назви присвоюються наказами (розпорядженнями) керівництва юридичних осіб, в оперативне управління чи господарське відання яких такі судна передаються державою. Суднам, що знаходяться у комунальній та приватній власності, назви присвоюються відповідними суб'єктами права власності.

Назва судна може бути змінена в разі перереєстрації, тобто при зміні прапора, під яким плаває судно, або при зміні власника судна. У деяких випадках при передачі судна у тайм-чартер умовою такого правочину є тимчасова зміна первісної назви судна на нову, вказану фрахтувальником. Так, наприклад, при передачі універсального суховантажного судна «*Katharina Oldendorff*» у тайм-чартер адміністрації судноплавної лінії *Zambia National Shipping Line (ZNSL)* судновласнику *Egon Oldendorff (H.K.) Ltd.* було висунуто умову змінити назву судна на «*Luangwa Bridge*» на період знаходження судна у тайм-чартері, наслідком чого була заміна назви судна як на бортах і кормі судна, на його рятувальних засобах, так і в судових свідоцтвах, офіційно оформлена інспектором *Germanischer Lloyd* – класифікаційного товариства, під технічним наглядом якого знаходилося судно, але із збереженням всіх інших засобів ідентифікації судна: позивного сигналу та ідентифікаційних номерів, предписаних судну чинними міжнародними нормативними документами.

§3. Крім зазначених у статті 21 Кодексу засобів ідентифікації судна: позивного сигналу, а також в залежності від його технічної оснащеності, – ідентифікаційного номеру суднової станції супутникового зв'язку і номеру вибірного виклику суднової радіостанції, відповідними правилами Міжнародної конвенції СОЛАС-74 (з доповненнями) з метою підвищення безпеки на морі до оснащення суден засобами ідентифікації було додатково висунуто такі вимоги:

Глава XI-1 «Спеціальні заходи по підвищенню безпеки на морі»
Правило 3 «Опознавательные номера судов»

- «Данное правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более».
- «Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который

соответствует системе опознавательных номеров ИМО, принятых Организацией [Резолюция ИМО А.600(15)]» (див. ниже, фото 12).

- «Опознавательный номер должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств...».
- «Опознавательный номер судна наносится постоянно на видном месте **на корпусе** судна (корме либо на каждом борту на миделе), **либо на надстройке** (на лобовом листе либо на каждом борту, либо на пассажирских судах - на горизонтальной поверхности, видимой сверху); и на легко доступном месте на одной из концевых поперечных переборок машинных помещений, либо на одной стороне грузовых люков, либо – на танкерах – в грузовом насосном отделении, либо – на судах ро-ро – на одной из концевых поперечных переборок помещений ро-ро...».



Фото 12. Засоби ідентифікації судна – назва, порт приписки і розпізнавальний номер ІМО: у відповідності з Правилем 3 Глави XI-1 МК СОЛАС-74 з поправками і доповненнями наступних років кожне судно повинно мати розпізнавальний номер, який відповідає системі розпізнавальних номерів ІМО, прийнятих Організацією [Резолюція ІМО А.600(15)], і який наноситься постійно на видному місці **на корпусі** судна (кормі або на кожному борті на міделі).

Глава XI-1,
Правило 3-1 «Идентификационный номер
компании и/или зарегистрированного
собственника»
(вимоги набули чинності з 1 січня 2009 року)

- «Настоящее правило применяется к компаниям и/или зарегистрированным собственникам судов, к которым применяется Глава I».
- «...зарегистрированные собственники устанавливаются Администрацией и компанией...»
- «Каждой компании присваивается идентификационный номер, соответствующий принятой Организацией идентификационной системе ИМО по присвоению компаниям и зарегистрированным собственникам уникальных идентификационных номеров» (Резолюция MSC.180(78) «Принятие системы ИМО по присвоению компаниям и зарегистрированным собственникам уникальных идентификационных номеров»).
- «Идентификационный номер компании включается в свидетельства и их заверенные копии...».
- «Настоящее правило начинает действовать при выдаче или возобновлении упомянутых в пункте 4 свидетельств 1 января 2009 года или после этой даты».

Глава XI-1,
Правило 5 «Журнал непрерывной
регистрации истории судна»

«...Каждое судно, к которому применяется Глава I, должно иметь *Журнал непрерывной регистрации истории судна* (Continuous Synopsis Records - CSR), выдаваемый Администрацией, который, для судов, построенных до 1 июля 2004 года, должен отражать историю судна, по меньшей мере, начиная с 1 июля 2004

года» (див. нижче, фото 13).

У 10 пунктах правила містяться вимоги до змісту, мови, ведення і зберігання Журналу.

 Bundesrepublik Deutschland Federal Republic of Germany Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Federal Maritime and Hydrographic Agency	 BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) document number 01 for the ship with the IMO number: IMO 9141807 Stammdatendokument (CSR) Nr. 01 für das Schiff mit der IMO-Nummer: IMO 9141807	
1. This document applies from (date) <i>Dieses Dokument gilt ab (Datum)</i>	2003-12-19
2. Flag State: <i>Flaggenstaat</i>	Federal Republic of Germany <i>Bundesrepublik Deutschland</i>
3. Date of Registration with the State indicated in 2: <i>Datum der Registrierung in dem unter 2 angegebenen Staat</i>	1998-05-11
4. Name of the ship: <i>Name des Schiffes</i>	DEUTSCHLAND
5. Port of registration: <i>Heimathafen</i>	Neustadt in Holstein
6. Name of the current registered owner(s) and their registered address(es): <i>Name des gegenwärtigen eingetragenen Eigners und eingetragene Anschrift(en)</i>	Schiffahrtsgesellschaft MS „Deutschland“ GmbH & Co. KG Am Holm 25 23730 Neustadt in Holstein
7. If applicable, name and address of current registered bareboat charterer(s): <i>Falls zutreffend, Name und Anschrift(en) des gegenwärtigen eingetragenen Bareboat-Charterers</i>	
8. a) Name of Company (International Safety Management) and its registered address(es): <i>a) Name des Unternehmens und eingetragene Anschrift(en)</i> b) Address(es) from where the Company carries out the safety management activities: <i>b) Anschrift(en) der (des) Unternehmens, bei denen (dem) Sicherheitsmaßnahmen initiiert werden:</i>	Peter Deilmann Reederei GmbH & Co. KG Am Holm 25 23730 Neustadt in Holstein
9. Name of all classification societies with which the ship is classed: <i>Name aller Klassifikationsgesellschaften, bei denen das Schiff klassifiziert wurde:</i>	Germanischer Lloyd
10. a) Administration/ Government/ Recognized organization issuing the Document of Compliance (DoC) specified in the ISM-Code: <i>a) Verwaltung/ Regierung/ Anerkannte Stelle, die das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt hat:</i> b) Body which carried out the audit on the basis of which the Document of Compliance was issued: <i>b) Stelle, die die Überprüfung durchgeführt hat (wenn unterschiedlich):</i>	See-Berufsgenossenschaft Germanischer Lloyd

Hamburg, 2003-12-19

Approved and issued by the
Federal Maritime and Hydrographic Agency,
Federal Republic of Germany
Genehmigt und ausgestellt vom
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
Bundesrepublik Deutschland


(Jürgen Fricke)



German Maritime Security Form CSR - Version 1.1 2003-12-19 No. 21311

Фото 13. Формат журналу *Continuous Synopsis Records (CSR)*, оформленого для т/х «DEUTSCHLAND».

Відповідно до підпункту 7 пункту 2.4 Правила 19 «Вимоги до оснащення суден навігаційними системами і обладнанням» Глави V «Безпека мореплавства» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 (з доповненнями) судна, побудовані 01.07.2002 року і після цієї дати, повинні бути обладнані *автоматичними ідентифікаційними системами (AIC)*. При цьому, судна, обладнані АІС, повинні тримати її постійно увімкненою, за винятком випадків, коли міжнародними угодами, законами або стандартами передбачається дотримання таємниці навігаційної інформації.

Таким чином, встановлені діючими міжнародними і національними правовими актами засоби ідентифікації суден дозволяють не тільки забезпечувати їх своєчасне розпізнавання, стежити за місцезнаходженням і переміщенням суден, але й контролювати життєвий цикл судна, у тому числі в частині інформації про зміну власників судна протягом терміну його експлуатації.

Стаття 22. «Технічний нагляд за морськими суднами». **Технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судовласником.**

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за:

1) пасажирськими, наливними суднами, суднами, призначеними для перевезень небезпечних вантажів, а також буксирами незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості;

2) самохідними суднами, не зазначеними в пункті 1 цієї статті, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше;

3) суднами, не зазначеними в пунктах 1 і 2 цієї статті, валовою місткістю 80 одиниць і більше.

Технічний нагляд за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Нагляд за виконанням на суднах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.

§1. Статтею 22 визначені основні функції класифікаційного товариства: технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація. При цьому на відміну від КТМ СРСР 1968 року, що надавав монопольне право класифікації і технічного нагляду за радянськими суднами виключно Регістру СРСР та іншим радянським наглядовим органам (статті 7 і 29 КТМ СРСР), статтею 22 Кодексу торговельного мореплавства України судновласнику надається право вільного вибору класифікаційного товариства.

§2. Відомо, що найважливішою частиною вимог безпеки мореплавства є вимоги, які забезпечують технічну безпеку транспортного процесу, тобто вимоги, що визначають належний, з точки зору безпеки плавання, охорони людського життя на морі і збереженого вантажів, технічний стан морських суден, їх обладнання та устаткування і обладнання рятувальними, протипожежними та іншими технічними засобами. Визначення вмісту цих вимог і контроль за їх дотриманням, що об'єднуються поняттям «технічного нагляду за морськими суднами», щодо основної частини морських суден покладаються на класифікаційні товариства.

Класифікаційне товариство встановлює технічні вимоги, які забезпечують умови безпечного плавання суден відповідно до їх призначення, охорони людського життя і надійного перевезення вантажів морем і внутрішніми водними шляхами, запобігання забрудненню з суден, здійснює технічний нагляд за виконанням цих вимог, здійснює класифікацію суден, встановлює валову та чисту місткості морських суден і обмірні характеристики суден внутрішнього плавання, що знаходяться під наглядом класифікаційного товариства, визначені в результаті обміру суден.

Наглядова діяльність проводиться на підставі виданих класифікаційним товариством Правил і має на меті визначити, чи відповідають Правилам і додатковим вимогам судна і контейнери, що підлягають нагляду, а також матеріали і вироби, призначені для побудови і ремонту суден і їх обладнання. Застосування і виконання Правил і додаткових вимог є обов'язком проектних організацій, судновласників, контейнеровласників, судноверфей, а також підприємств, які виготовляють матеріали і вироби, що підлягають нагляду класифікаційного товариства.

Тлумачення вимог Правил та інших нормативних документів, що видаються класифікаційним товариством, є компетенцією тільки класифікаційного товариства, яке видало Правила та інші обов'язкові документи.

Наглядова діяльність класифікаційного товариства не замінює діяльності органів технічного контролю судновласників, судноверфей і заводів-виробників.

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за судновими холодильними установками з точки зору безпеки суден, належного перевезення вантажів, запобігання озоноруйнівній дії холодильних агентів на навколишнє середовище. За особливою заявкою судновласника класифікаційне товариство здійснює класифікацію холодильних установок суден.

Класифікаційне товариство здійснює нагляд за судновими вантажопідіймними пристроями вантажопідіймністю 1 т і більше.

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за контейнерами при їх виготовленні й експлуатації, розглядає і погоджує проекти стандартів та інших нормативних документів, пов'язаних із його діяльністю, може здійснювати експертизи і брати участь в експертизах з технічних питань, що входять у коло його діяльності.

Класифікаційне товариство видає Регістрову книгу суден, у якій містяться основні технічні дані суден довжиною більше 20 м, що мають клас даного товариства.

За виконані роботи товариство отримує плату, що призначається відповідно до діючої системи ціноутворення класифікаційного товариства. У випадку невиконання або виконання неналежним чином обов'язків перед ним, у тому числі з оплати послуг, товариство має право не присвоювати клас або, коли клас вже присвоєно, припинити його дію або зняти клас судна, за яким не виконано або виконано неналежним чином обов'язок перед таким товариством, та вилучати (робити запис про недійсність) видані класифікаційним товариством документи.

§3. Кожне класифікаційне товариство у своїх Правилах наводить перелік суден, споруд та обладнання, за якими воно здійснює технічний нагляд. Загалом обсяг технічного нагляду і класифікації становлять:

- розгляд і схвалення технічної документації;
- нагляд за виготовленням передбачених Правилами матеріалів і виробів, призначених для побудови і ремонту об'єктів нагляду;
- нагляд за побудовою, відновленням або переобладнанням суден, а також за виготовленням контейнерів;
- огляди суден в експлуатації;
- присвоєння, поновлення і відновлення класу, внесення відповідних записів у Регістрову книгу і видача документів класифікаційного товариства.

Нагляд за побудовою, відновленням або переобладнанням суден здійснюють інспектори (сюрвеєри) класифікаційного товариства на підставі схваленої таким товариством технічної документації. Обсяг оглядів, вимірів і випробувань, здійснюваних у процесі нагляду, встановлюється класифікаційним товариством на підставі чинних інструкцій і залежно від конкретних умов.

Судновласники і контейнеровласники зобов'язані дотримуватися строків періодичних та інших приписаних товариством освідчень та оглядів і відповідним чином готувати судно або контейнер до оглядів, а також терміново заявляти класифікаційному товариству про всі, що сталися в міжоглядовий період, аварійні випадки і ремонти корпусу судна або виробів, на які поширюються вимоги Правил.

При заміні пошкоджених або зношених понад допустиму межу елементів, на які поширюються вимоги Правил, нові елементи повинні бути виготовлені відповідно до вимог Правил і схвалені класифікаційним товариством.

§4. Провідні класифікаційні товариства входять до складу *Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (МАКТ – International Association of Classification Societies - IACS)*. МАКТ заснована в 1968 році зі штаб-квартирою в Лондоні, має консультативний статус в ІМО з 1969 року. Із близько ста неурядових організацій, що співпрацюють з ІМО, мабуть, тільки МАКТ, яка має статус *експерта ІМО*, може також розробляти і впроваджувати свої *Правила і Приписи (Rules & Regulations)*. Такі Правила і Приписи, прийняті класифікаційними товариствами-членами МАКТ, визнаються в морській галузі як технічні стандарти. Більше 90% тоннажу світового торговельного флоту знаходяться в класі і під технічним надглядом класифікаційних товариств-членів МАКТ. Нині членами цієї асоціації є 13 товариств, а саме:

 США	Американське Бюро Судноплавства	ABS	American Bureau of Shipping
 Франція	Бюро Верітас	BV	Bureau Veritas
 КНР	Китайське Класифікаційне Товариство	CCS	China Classification Society
 Хорватія	Хорватський Регістр Судноплавства	CRS	Croatian Register of Shipping
 Норвегія	Норвезьке товариство Верітас	DNV	Det Norske Veritas
 Німеччина	Германський Ллойд	GL	Germanischer Lloyd
 Індія	Індійський Регістр Судноплавства	IRS	Indian Register of Shipping
 Республіка Корея	Корейський Регістр Судноплавства	KR	Korean Register of Shipping
 Великабританія	Регістр Ллойда	LR	Lloyd's Register of Shipping
 Японія	Ніппон Кайджі Кюкай	NK	Nippon Kaiji Kyokai

 Польща	Польський Регістр Судноплавства	PRS	Polish Register of Shipping
 Італія	Італійський Морський Регістр	RINA	Registro Italiano Navale
 Росія	Російський Морський Регістр Судноплавства	RS	Russian Maritime Register of Shipping

МАКТ і класифікаційні товариства розробляють та видають правила і керівництва в частині проектування, побудови, ремонту суден і гідротехнічних споруд, а також технічного нагляду за ними. Ці документи ґрунтуються на вимогах, викладених в чинних міжнародних інструментах. Так, класифікаційними товариствами розроблені і впроваджені такі нормативні документи, як:

- Правила класифікації і побудови морських суден;
- Правила щодо обладнання і постачання морських суден;
- Правила щодо вантажопідійомних пристроїв морських суден;
- Правила технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів для суден;
- Правила класифікаційних освідчень суден;
- Правила щодо запобігання забруднення з суден;
- Правила обміру суден;
- Правила щодо надання послуг операторами змішаних (мультимодальних) перевезень;
- Правила щодо сюрвеєрського обслуговування;
- Правила щодо шипчандлерського обслуговування;
- Керівництво з технічного нагляду за застосуванням зварювання в суднобудуванні та судноремонті;
- Керівництво з технічного нагляду за промисловою безпекою небезпечних виробничих об'єктів та їх технічних пристроїв;
- Керівництво з розроблення настанов по кріпленню вантажів;
- Керівництво з технічного нагляду за виготовленням контейнерів і багато інших.

Класифікаційні товариства є науково-технічними наглядовими організаціями, кожна з яких має розгалужену мережу своїх представництв в різних країнах світу, які забезпечують незалежну оцінку технічного стану суден та їх обладнання, гідротехнічних споруд, контейнерів, багатообігових засобів кріплення вантажів, а також матеріалів, що використовуються у суднобудуванні та судноремонті. Виходячи з самої назви цих організацій, однією з основних їх функцій є *класифікація суден*. Відповідно до роз'яснень, наданих в «Rules and Regulations for the classification of ships» Регістра Ллойду, *класифікацію суден* можна охарактеризувати наступним чином:

«Класифікація суден – це розробка і впровадження в міжнародному масштабі видаваних правил і приписів, які разом з ретельно організованим наглядом класифікаційних товариств за технічним станом суден та їх обладнанням, а також за технічним наглядом за суднами та їх обладнанням з боку судновласників і операторів, належним чином забезпечують:

- *структурну міцність і водонепроникність корпусу судна і суднових конструкцій;*
- *безпеку і надійність пропульсивних і рульових суднових систем,*
- *безпеку і надійність інших суднових систем, пристроїв і механізмів, які дозволяють ефективно підтримувати необхідні умови проживання і безпечної діяльності екіпажу та збереженої доставки вантажів протягом всього часу, коли судно знаходиться на переході морем, на якорі або біля причалу.»*

Класифікація суден передбачає присвоєння класу, його відновлення і видачу відповідних документів. При цьому:

- *присвоєння судну класу* означає підтвердження класифікаційним товариством відповідності судна вимогам, що до нього пред'являються, і прийняття судна під нагляд на обумовлений час зі здійсненням у визначені терміни відповідних освідчень;
- *наявність у судна діючого класу* означає, що судно знаходиться під встановленим Правилами наглядом за його технічним станом і повністю або на визнаному

класифікаційним товариством як достатній рівні відповідає тим вимогам Правил, які на нього поширюються згідно з призначенням, умовами експлуатації і символом класу судна;

- *відновлення класу* означає підтвердження класифікаційним товариством відповідності технічного стану судна присвоєному класу і продовження нагляду на визначений період часу;
- *наявність у судна діючого класу засвідчується наявністю на судні чинного Класифікаційного свідоцтва.*

В Україні існує національний орган технічного нагляду і класифікації – Регістр судноплавства України (далі – Регістр). Регістр є державним органом технічного нагляду і класифікації цивільних суден. Він є членом Міжнародної асоціації органів технічного нагляду і класифікації (ОТНК) і враховує у своїй діяльності рішення ОТНК і норми етики ОТНК. Регістр має систему якості, яка відповідає вимогам Міжнародного стандарту ISO 9001. Крім того, Регістр за дорученням і від імені уряду України або за дорученням урядів інших країн здійснює в межах своєї компетенції технічний нагляд за виконанням вимог міжнародних конвенцій, угод і договорів, у яких беруть участь ці країни.

Місцем знаходження Головного управління Регістру судноплавства України є місто Київ. Регістр має свої інспекції в найбільших портах України, а в низці невеликих портів і на заводах – інспекторські ділянки.

Регістр несе відповідальність за невиконання або за виконання своїх обов'язків неналежним чином тільки за наявності вини (наміру або необережності). Регістр відшкодовує збитки особам, які перебувають з ним у договірних відносинах, що пов'язані з Правилами Регістру, і зазнали збитків внаслідок невиконання або виконання неналежним чином Регістром договірних обов'язків з необережності, у розмірі, що не перевищує плати за договором відповідно до діючої системи ціноутворення Регістру, і тільки у випадку, якщо доведено причинний зв'язок між невиконанням або виконанням неналежним чином Регістром договірних обов'язків та збитками, що виникли.

Кожне класифікаційне товариство у своїх Правилах визначає межі своєї відповідальності стосовно виконання функцій з технічного нагляду і класифікації.

§5. Загалом технологічні і спеціальні пристрої суден промислових, риболовецьких, кабельних, технічного флоту і спеціального призначення не підлягають нагляду класифікаційного товариства, за винятком обладнання, зазначеного у відповідних частинах Правил, якщо в Правилах конкретного класифікаційного товариства не зазначено інше.

Тому в передостанній частині статті 22 Кодексу торговельного мореплавства України зазначається, що технічний нагляд за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. При цьому мова йде про «Порядок здійснення технічного нагляду за суднами рибного господарства України, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27.08.1999 року № 1583 (далі – *Порядок*).

Порядок встановлює єдині правила технічного нагляду за суднами рибного господарства, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, з головним двигуном до 55 кВт або валовою місткістю до 80 реєстрових тонн та огляду місць їх базування.

Дія цього нормативного документу поширюється на судна юридичних і фізичних осіб, які залучаються до вирощування, вилову, обробки, транспортування, зберігання і охорони риби та інших водних живих ресурсів.

Технічний нагляд за суднами здійснюється щороку територіальним органом Держрибагентства з питань державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства.

Інструкція з проведення технічного нагляду за суднами та огляду місць базування суден затверджується Міністерством аграрної політики України за поданням Держрибагентства.

Згідно з *Порядком* технічному нагляду підлягають такі судна рибного господарства:

- самохідні і несамохідні палубні судна;
- самохідні і несамохідні безпалубні судна;
- самохідні судна з підвісним двигуном.

За проведення технічного нагляду суден та оформлення відповідних документів справляється плата, розмір якої встановлюється відповідно до законодавства.

§6. Як зазначено в останній частині статті 22 Кодексу торговельного мореплавства України нагляд за виконанням на суднах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.

У відповідних Правилах класифікаційних товариств враховано вимоги міжнародних документів та поправок до них, зокрема: положення Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі 1974 року, Протоколів 1978 та 1988 років до неї, Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року та Протоколу 1978 року до неї, Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року, Міжнародної конвенції щодо обміру суден 1969 року, Міжнародної конвенції 1979 року про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах (МОП–152), Міжнародної конвенції щодо безпечних контейнерів 1972 року, Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1972 року, Конвенції про режим судноплавства на Дунаї 1975 року, Конвенції щодо обміру суден внутрішнього плавання 1966 року, Міжнародних правил щодо запобігання зіткнень суден в морі 1972 року, Регламенту радіозв'язку 1997 року, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом, Кодексу ІМО щодо безпеки високошвидкісних суден, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання плавучих бурових установок, Кодексу ІМО щодо безпеки суден спеціального призначення, Кодексу ІМО щодо безпеки водолазних комплексів, діючих міжурядових угод про вантажну марку та низки інших нормативних документів, що використовуються у міжнародній та судновій практиці. Положення зазначених конвенцій і угод застосовуються до суден, що здійснюють міжнародні рейси.

Слід відзначити, що при будь-якій передачі повноважень визнаній організації (у тому числі класифікаційним товариствам) держава має офіційно опублікувати перелік таких організацій, які уповноважені займатися інспекційною діяльністю від імені та за дорученням цієї держави, а також надавати таку інформацію в ІМО. Так, наприклад, у розпорядженні Кабінету Міністрів України від 06.03.1996 року № 172 наводився перелік визнаних організацій, які мали доручення уряду України на здійснення конвенційного нагляду за суднами, що плавають під Державним прапором України, з видачею відповідних свідоцтв (сертифікатів), а саме:

- *Американське Бюро Судноплавства (American Bureau of Shipping) – ABS;*
- *Бюро Veritas (Bureau Veritas) – BV;*
- *Германський Ллойд (Germanischer Lloyd) – GL;*
- *Російський морський реєстр судноплавства (Russian Maritime Register of Shipping) – RS;*
- *Реєстр судноплавства України (Ukrainian Shipping Register) – RU;*
- *Державний комітет рибного господарства України (State Committee of Fisheries of Ukraine) – SCFU;*
- *Турецький Ллойд (Turkish Lloyd) – TL.*

Перелік визнаних організацій, яким доручено здійснювати конвенційний нагляд за суднами держави, повинен переглядатися і перевидаватися в міру внесення до нього змін. Інформація про визнані організації, уповноважені Адміністраціями прапора здійснювати конвенційний нагляд за їх суднами, систематично оновлюється і доступна на сайті ІМО: www.imo.org.

Стаття 23. «Допуск судна до плавання». **Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.**

§1. Норма, встановлена статтею 23 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідає чинним вимогам міжнародно-визнаних інструментів і національних нормативних актів з питань забезпечення безпеки мореплавства. Допуск судна до плавання здійснюється на підставі систематичного контролю за станом відповідності судна вимогам безпеки

мореплавства, охорони людського життя на морі і навколишнього середовища, який забезпечується відповідними наглядовими органами, уповноваженими державою.

Належний технічний стан судна є необхідним елементом його загального морехідного стану (див. коментар до статті 143 КТМУ «Морехідний стан судна») і має істотне юридичне значення. Зокрема, надання перевізником для перевезення судна, яке не задовольняє відповідним технічним вимогам, може прирівнюватися до непред'явлення тоннажу з усіма правовими наслідками, що з цього випливають. Якщо причиною зіткнення суден є незадовільний технічний стан одного з них, на це судно може бути покладена відповідальність за аварійну подію, що сталася.

§2. Відповідно до Правила 6 Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС – 74 з поправками і доповненнями, *перевірки і освідчення суден здійснюються посадовими особами Адміністрації прапору, яка, проте, може доручити перевірки і освідчення призначеним для цієї цілі інспекторам і/або визнаним організаціям* (у тому числі – класифікаційним товариствам). Адміністрація прапору, призначаючи інспекторів або визнаючи організації для проведення перевірок і освідчень, як мінімум, уповноважує призначеного інспектора або визнану організацію:

- вимагати, якщо це необхідно, ремонту судна;
- виконувати перевірки і освідчення на прохання відповідних органів влади держави порту.

При цьому Адміністрація прапору повідомляє ІМО про конкретні обов'язки і умови повноважень, які надаються призначеним інспекторам або визнаним організаціям. Практика здійснення контролю з боку Адміністрації прапору показує, що, як правило, перевірки суден доручаються призначеним інспекторам, а освідчення усіх видів – визнаним організаціям, тобто класифікаційним товариствам.

Слід враховувати, що є суттєва різниця між специфікою і об'ємом освідчення (в оригінальному англійському тексті МК СОЛАС використовується термін *survey*, яке в перекладі на українську мову має інтерпретуватися як *освідчення*) і перевірки судна. Тому видається доречним розглянути поняття «освідчення» (на прикладі визначення початкового освідчення) і «перевірка», на прикладі їх визначення Правилом 7 (b, i) Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС – 74 з поправками і *Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства*, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545 (далі – *Правила*). З урахуванням того факту, що *Правила* розроблені на підставі відповідних конвенцій і резолюцій ІМО, то видається можливим використовувати визначення з цього нормативного документу. Отже:

- « i) *первоначальное освидетельствование* включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения судна, а также его подводной части, внутренний и наружный осмотр котлов. Это освидетельствование должно удостоверить, что устройства, материалы и размеры элементов конструкции, котлы и другие сосуды под давлением и их арматура, главные и вспомогательные механизмы, электрическое оборудование, радиоустановки, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, противопожарная защита, противопожарные системы и средства, спасательные средства и устройства, судовое навигационное оборудование, навигационные издания, средства для посадки лоцманов и иное оборудование и снабжение судна, полностью отвечают требованиям настоящих правил, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией исходя из настоящих правил, для судов того вида эксплуатации, для которого они предназначены. Это освидетельствование должно также удостоверить, что качество изготовления всех частей судна, его оборудование и снабжение во всех отношениях удовлетворительны и что судно обеспечено сигнально – отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия, предписанными положениями настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновения судов в

море;» (Правило 7 (b) Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС – 74 з поправками і доповненнями наступних років);

- «**перевірка** – відвідання судна для перевірки дійсності відповідних свідоцтв та інших документів, а також загального стану судна, його устаткування і екіпажу» (Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства»).

Контролю підлягають усі судна, на які поширються положення наступних міжнародних документів:

- Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (МК СОЛАС-74) з поправками;
- Міжнародної конвенції з запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненою Протоколом 1978 року до неї (МК МАРПОЛ-73/78) з поправками;
- Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року (МК КГМ-66);
- Міжнародної конвенції про стандарт підготовки, дипломування моряків і несенню вахти (МК ПДНВ-78) з поправками 1995 року (Кодекс ПДНВ-95);
- Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (МПЗЗС-72) з поправками;
- Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року;
- Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення (МКУБ та Глава IX МК СОЛАС-74 з поправками);
- Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ та Глава XI-2 МК СОЛАС-74 з поправками).

Правовою підставою безпосереднього здійснення перевірок суден в портах є наступні міжнародні інструменти:

- Резолюція А.787(19) «Процедури контролю Державою порта», прийнята в листопаді 1995 року на 19-й Асамблеї ІМО (виправлена);
- Меморандум про взаєморозуміння з контролю суден державою порта (Європейський регіон), прийнятий 02.12.1980 року у Парижі (Паризький меморандум);
- Меморандум про взаєморозуміння з контролю суден державою порта (Азіатсько-Тихоокеанський регіон), підписаний 01.12.1993 року у Токіо (Токійський меморандум), прийнятий 01.04.1994 року;
- Меморандум про взаєморозуміння з контролю суден державою порта (Чорноморський регіон), підписаний 07.04.2000 року у Стамбулі (Чорноморський меморандум) [та меморандуми про взаєморозуміння з контролю суден державою порта щодо інших регіонів Світового океану];
- Директива Ради Європейського Союзу 95/21/ЕС, виправлена Директивами 98/25/ЕС и 98/42/ЕС, яка застосовується до всіх суден та їх екіпажів, які заходять в порти держави-члена ЄС.

§3. Кожне судно, яке знаходиться в порту, підлягає контролю відповідно до Правила 19 Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС – 74 з поправками і доповненнями. Такий контроль здійснюють представники (інспектори – officers) *контролю Державою прапору (Flag State – FS)* і *контролю Державою порту (Port State Control – PSC)*, які є офіційними представниками уряду країни, порт якої відвідало судно. В Україні контроль суден, що знаходяться в портах, здійснюється відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» (*Правила*). Правила передбачають, що контроль суден, які знаходяться в портах України покладається на державних інспекторів. В контексті *Правил державний інспектор* – це посадова особа Держфлотінспекції України, Держрибінспекції або Інспекції державного портового нагляду морського порту України, яка має відповідну кваліфікацію і атестована у відповідному порядку для здійснення контролю і державного нагляду за виконанням на

суднах чинного законодавства, правил мореплавства і вимог міжнародних конвенцій, учасницею яких є Україна (далі – міжнародних конвенцій України), а також для встановлення готовності судна до виходу в море. Державними інспекторами є:

- *Інспектор контролю державою порту* – це державний інспектор Держфлотінспекції України (нині Укртрансбезпеки), атестований у встановленому порядку для здійснення контролю за виконанням на *іноземних* суднах вимог міжнародних конвенцій України.

- *Інспектор держави прапору* – це державний інспектор Держфлотінспекції України (нині Укртрансбезпеки), атестований у встановленому порядку для здійснення контролю за виконанням на *українських* суднах законодавчих актів та вимог міжнародних конвенцій України.

- *Інспектор державного портового нагляду* морського порту України – це державний інспектор служби капітана порту, який має відповідну кваліфікацію і атестований у встановленому порядку для:

- здійснення нагляду за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України стосовно торговельного судноплавства на *іноземних і українських* суднах, що знаходяться в порту;
- оформлення приходу суден в порт та їх виходу з порту в порядку, встановленому Міністерством транспорту України;
- перевірки судових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв (сертифікатів) членів екіпажів суден.

В загальному випадку перевірка судна може бути ініційована:

- з ініціативи Держави порту (портових властей);
- за вимогою або на підставі інформації, одержаної від іншої сторони (наприклад, іншої держави або властей іншого порту);
- з ініціативи портових властей на підставі інформації, одержаної від члена(ів) екіпажу судна, професійних організацій, асоціацій або інших заінтересованих сторін.

§4. Перевірка може проводитися за двома рівнями: *загальна перевірка* та більш детальна перевірка. *Більш детальна перевірка (more detailed inspection)* – перевірка, що виконується за наявності «явних підстав» (*Clear grounds*), тобто у випадку, якщо стан судна, його обладнання або його екіпаж в значній мірі не відповідають відомостям, які містяться в судових свідоцтвах, чи того факту, що капітан або екіпаж не знайомі з найважливішими судовими процедурами. За нормальних обставин загальна перевірка проводиться **не менше одного разу за шість місяців**, за виключенням суден, для яких чинними правилами визначена більш детальна перевірка.

В межах проведення загальної перевірки судна державним інспектором після його прибуття на судно та подання капітану судна або відповідальній особі командного складу, можуть здійснюватися наступні дії:

- обхід судна для того, щоб отримати перше враження і загальне уявлення про його технічний (стан корпусу і механізмів: стан їх пофарбування, змащення, наявність іржі тощо) і санітарний стан;
- уточнення дати побудови судна, його типу, призначення і розмірів з метою встановлення, які конвенційні вимоги можуть бути застосовані до судна;
- перевірка усіх необхідних судових сертифікатів та документів.

Якщо після попередньої перевірки з'являться «явні підстави» для встановлення, що стан судна і судового обладнання не відповідає конвенційним вимогам, державний інспектор може ініціювати більш детальну перевірку судна.

Проте, для деяких типів суден більш детальна перевірка визначена вимогами *Меморандумів про взаєморозуміння з контролю державою порту (Memorandum of Understanding on Port State Control – MoU)*. До таких суден належать:

- танкери, вік яких 5 років або менш дати, вказаної у Правилі 13 G, Додатку 1 до Міжнародної конвенції МАРПОЛ-73/78 з поправками;

- балкери старше 12 років як це визначено у судовому свідоцтві про безпеку;
- пасажирські судна;
- газовози і хімовози старше 10 років як це відзначено у судовому свідоцтві про безпеку.

Державним інспектором, якщо він приймає рішення про затримання судна, враховуються наступні два основні чинники, а саме:

- має судно чи ні відповідні чинні документи;
- укомплектовано судно чи ні достатнім і відповідним екіпажем як це вимагається документом (свідоцтвом) про мінімальний склад екіпажу.

The image shows two versions of the 'ACT PEREVRKI SUDNA' (Ship Inspection Act) form, labeled 'Форма А' and 'Форма В'. Both forms are for the vessel 'AKKORD' with IMO number 8276807. Form A is dated 30.05.12 and Form B is dated 07.10.12. The forms contain detailed information about the vessel, including its name, type, flag, and crew. They also include sections for cargo inspection and official stamps from the port captain and the state inspector. The forms are handwritten and signed by the relevant officials.

Фото 14. Форма Акта перевірки суден ІДПН встановленого зразка – форми А і В (додатки 2 і 3 до п. 2.1.9, п. 2.3.6 Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки судноплавства), оформленого для судна, що плаває під Державним прапором України.

§5. Результати перевірок суден відображаються державними інспекторами у формалізованих актах встановленого зразка. На фото 14 в якості прикладу представлені форми актів перевірок суден ІДПН (форми А і В), встановленого зразка.

Судну, допущеному до плавання (в процесі перевірки судна зауважень виявлено не було, або виявлені під час перевірки зауваження було усунуто), капітаном порту надається дозвіл на вихід в море. Дозвіл на вихід для суден під українським прапором засвідчується спеціальним штампом встановленого зразка (див. нижче, фото 15), який проставляється на судовій ролі начальником зміни або змінним інспектором ІДПН. Суднова роль повертається капітану судна через судового агента.

Вихід суден під іноземним прапором підтверджується бланком «Дозвіл на вихід судна» («Port clearance certificate») встановленого зразка, який готує судовий агент, перевіряє інспектор ІДПН, який оформлює відхід судна, завіряє його підписом і штампом капітана порту. Завірених в ІДПН «Дозвіл на вихід судна» передається капітану судна через судового агента. «Дозвіл на вихід судна» може також передаватися через судових агентів капітанам українських суден, які виходять у закордонні рейси, за їх замовленням.

Одеський морський порт	
Вихід № _____	дата _____ 20____ р.
Судно _____	
Кількість екіпажу _____ пасажирів _____	
Порт призначення _____	
Вантаж (наймен., кільк.) _____	
Оформлений « ____ » _____ 20____ р.	
Начальник зміни (інспектор) ІДПН _____	

Фото 15. Штамп капітана морського порту встановленого зразка для оформлення виходу судна з порту (на прикладі Одеського морського порту).

§6. Разом з тим слід відзначити, що найбільш об'єктивною і показовою оцінкою технічного стану судна є наявність класу, присвоєного класифікаційним товариством. Присвоєння судну класу означає, що технічний стан судна повністю або у достатній мірі відповідає вимогам правил і норм класифікаційного товариства, тобто забезпечується надійність і безпека судна в експлуатації. **Класифікаційне освідчення** судна або об'єкту – це комплекс заходів (огляди, заміри, перевірки в дії, іспити судна/об'єкта або його окремих елементів, устаткування тощо) для присвоєння або підтвердження класу судна і здійснення технічного нагляду за виконанням вимог, що забезпечують безпеку плавання, охорону людського життя, збережене перевезення вантажів і запобігання забрудненню навколишнього середовища. Вимоги до класифікаційних освідчень суден регламентуються відповідними правилами кожного класифікаційного товариства, а також Керівництвом МАКТ «*The Enhanced Survey Requirements*» (IACS UR Z10.2), виданим відповідно до рекомендацій Резолюції ІМО А.713(17).

Відповідно до вимог Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі 1974 року з поправками, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом, Кодексу ІМО щодо конструкції та обладнання пересувних плавучих бурових установок, Кодексу ІМО щодо безпеки суден спеціального призначення, Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року та Протоколу 1978 року до неї, судна підлягають таким освідченням:

- *початковому (первинному) освідченню* для видачі відповідних свідоцтв. Початковому освідченню підлягають судна при побудові та переобладнанні за Правилами класифікаційного товариства та під його наглядом, а також судна, побудовані не за Правилами класифікаційного товариства, без його нагляду або нагляду органу, уповноваженого класифікаційним товариством до заміщення. Початкове освідчення означає ретельний і повний огляд і, у випадку необхідності, випробування корпусу, механізмів, обладнання і забезпечення судна з метою пересвідчитися, що вони цілком відповідають вимогам міжнародних конвенцій та угод, а також визначити можливість видачі відповідних свідоцтв;
- *періодичним освідченням* для відновлення відповідних свідоцтв. Періодичне освідчення означає ретельний і повний огляд і, у випадку необхідності, випробування корпусу, механізмів, обладнання і забезпечення судна з метою пересвідчитися, що вони знаходяться в задовільному стані і відповідають вимогам міжнародних конвенцій і угод для передбаченої експлуатації, а також відновити відповідні свідоцтва. Періодичні освідчення проводяться через установлені регулярні періоди в строки, передбачені міжнародними конвенціями й угодами;
- *проміжним освідченням* для підтвердження дії відповідних свідоцтв. Проміжні освідчення судна і його обладнання проводяться між періодичними оглядами замість другого або третього щорічного огляду. Загалом проміжним освідченням підлягають наливні судна віком 10 років і більше або дедвейтом більше 10000 т;
- *обов'язковим щорічним освідченням* для підтвердження дії свідоцтв. Обов'язкове щорічне освідчення або періодична перевірка означають загальний огляд судна і його механізмів та обладнання, що може включати перевірки в дії судових систем, механізмів і обладнання в

обсязі, необхідному для підтвердження того, що судно, його механізми й обладнання продовжують відповідати вимогам міжнародних конвенцій і угод для передбаченої експлуатації. Обов'язкові щорічні освідчення або періодичні перевірки проводяться щороку в межах 3 місяців до або після кожної щорічної дати свідоцтва;

- *додатковим освідченням* у випадку необхідності. Додаткове (позачергове) освідчення судна, його конструкції, механізмів, обладнання і забезпечення повинно проводитися щоразу в випадку аварії або при виявленні дефекту, що впливає на безпеку судна або на якість чи комплектність його рятувальних засобів, на інше устаткування, а також при здійсненні ремонту або заміні старого обладнання новим з метою визначення відповідності його вимогам міжнародних конвенцій та угод. Освідчення після аварійного випадку має бути проведено в порту, в якому судно знаходиться, або в першому порту, в який воно зайде після аварії. Це освідчення здійснюється з метою виявлення ушкоджень, узгодження обсягу робіт з усунення наслідків аварійних випадків і визначення можливості й умов збереження дії документів, виданих відповідно до вимог міжнародних конвенцій і угод. Додаткове (позачергове) освідчення може проводитися за заявкою судовласника або страховика між строками періодичних й обов'язкових щорічних освідчень або періодичних перевірок. Освідчення проводиться з метою встановлення відповідності фактичного технічного стану конструкції, механізмів, обладнання або устаткування судна вимогам міжнародних конвенцій і угод. Додаткове (позачергове) освідчення може проводитися за ініціативою класифікаційного товариства між строками періодичних й обов'язкових щорічних освідчень або періодичних перевірок.

Відповідно до вимог Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року судна підлягають таким освідченням:

- початковому освідченню для видачі свідоцтва;
- періодичним освідченням для відновлення свідоцтва;
- періодичним перевіркам для підтвердження дії свідоцтва;
- додатковим освідченням у випадках необхідності.

Стаття 24. «Допуск суден внутрішнього плавання до виходу в море». Вимоги, яким повинні відповідати судна внутрішнього плавання України, що виходять в море, а також межі районів морського плавання цих суден устанавлює класифікаційне товариство.

§1. Норма статті 24 Кодексу торговельного мореплавства України, підтверджує можливість класифікаційного товариства встановлювати вимоги, яким повинні відповідати судна внутрішнього плавання України, що виходять у море, тобто судна змішаного (ріка-море) плавання, які плавають під Державним прапором України, а також визначати межі районів морського плавання цих суден за дорученням держави.

§2. Вимоги, яким повинні відповідати будь-які судна, які знаходяться під технічним наглядом класифікаційних товариств, включаючи судна змішаного (ріка-море) плавання, містяться в нормативних документах, що офіційно видаються класифікаційними товариствами, таких як:

- Правила класифікації і побудови морських суден;
- Правила щодо обладнання і постачання морських суден;
- Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден тощо.

В цих правилах визначаються не тільки вимоги до корпусу різних типів суден і їх конструктивних елементів, матеріалів, з яких вони виготовляються, судових систем, пристроїв, механізмів, обладнання і постачання суден, але й вимоги до поділу суден на відсіки, а також загальні і додаткові вимоги до остійності суден відносно до їх спеціалізації (призначення).

§3. Відповідно до конструктивних особливостей і призначення судна, наявності або відсутності у нього льодового підсилення тощо, йому призначається певний клас. Клас, що присвоюється судну або плавучій споруді, складається з основного символу та додаткових знаків і словесних характеристик, які визначають конструкцію та призначення судна або плавучої споруди.

Якщо будь-яким суднам, включаючи судна змішаного (ріка-море) плавання, відповідно до призначеного їм класу дозволяється плавання в льодових умовах, це відображується в символі класу судна відповідним знаком категорії льодових підсилень. Знаки категорій льодових підсилень встановлюються для криголамів (тобто спеціалізованих суден, призначених для виконання різноманітних видів криголамних операцій: проведення суден у льоду, подолання льодових перемичок, прокладання каналу, буксирування, околювання, виконання рятувальних робіт) та суден льодового плавання – суден, призначених для самостійного плавання у льоду (з можливим подоланням льодових перемичок) або плавання у льоду під проведенням криголама.

Якщо самохідне судно льодового плавання задовольняє відповідним вимогам Правил, наприклад, Регістру судноплавства України, до основного символу класу додається один з наступних знаків категорій льодових підсилень: ЛП1, ЛП2, ЛП3, ЛП4, ЛП5, ЛП6. До основного класу несамохідного судна знак категорії льодових підсилень не додається. При цьому категорії ЛП1, ЛП2, ЛП3, що належать до групи *неарктичних* категорій, поширюються на судна, які призначені тільки для плавання в замерзаючих неарктичних морях (неарктичні судна).

Якщо судно відповідає вимогам частини «Поділ на відсіки» Правил класифікації і побудови морських суден, що до нього можуть бути застосовані, і повною мірою відповідає вимогам зазначеної частини у разі затоплення одного будь-якого, або будь-яких двох чи трьох суміжних відсіків по всій довжині судна при розрахункових пошкодженнях борту, до основного символу класу додається знак поділу на відсіки [1], [2] або [3], відповідно.

§4. Якщо будь-які судна, включаючи судна змішаного (ріка-море) плавання, відповідають вимогам правил, що відносяться до суден, експлуатація яких передбачається тільки в обмежених районах плавання, до основного символу класу додається один з відповідних знаків I, II, ПЗП, ШЗП, Ш (знаки представлені на прикладі тих, що встановлені Правилами класифікації і побудови морських суден Регістру судноплавства України), які вказують на наступні відповідні кожному знаку обмеження:

I – плавання в морських районах з висотою хвилі 3 %-ї забезпеченості 8,5 м, з віддаленням від місця укриття не більше 200 миль з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 400 миль;

II – плавання в морських районах з висотою хвилі 3 %-ї забезпеченості 7,0 м, з віддаленням від місця укриття не більше 100 миль з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль; при цьому обмеження для плавучих кранів встановлюються Регістром у кожному випадку;

ПЗП – змішане (ріка-море) плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3 %-ї забезпеченості 6,0 м, з віддаленням від місця укриття:

- у відкритих морях не більше 50 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 100 миль;
- у закритих морях не більше 100 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль;

ШЗП – змішане (ріка-море) плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3 %-ї забезпеченості 3,5 м, з урахуванням конкретних обмежень, що обумовлені вітрохвильовими режимами басейнів, зі встановленням при цьому максимально допустимого віддалення від місця укриття, яке не повинно перевищувати 50 миль;

Ш – прибережне, рейдове та портове плавання у межах встановлених Регістром у кожному випадку

Примітка. *Висота хвиль 3%-ї забезпеченості* - середнє арифметичне від найбільших висот хвиль, обмірюваних між підшовою і вершиною хвилі, число яких становить 5-6 % від загального числа хвиль при нетривалому спостереженні.

Передбачені обмеження визначають допустимі умови плавання конкретного судна, обумовлені його остійністю та міцністю, що вказуються у *Свідоцтві про придатність до плавання* та в *Класифікаційному свідоцтві* цього судна (див. нижче, фото 15).

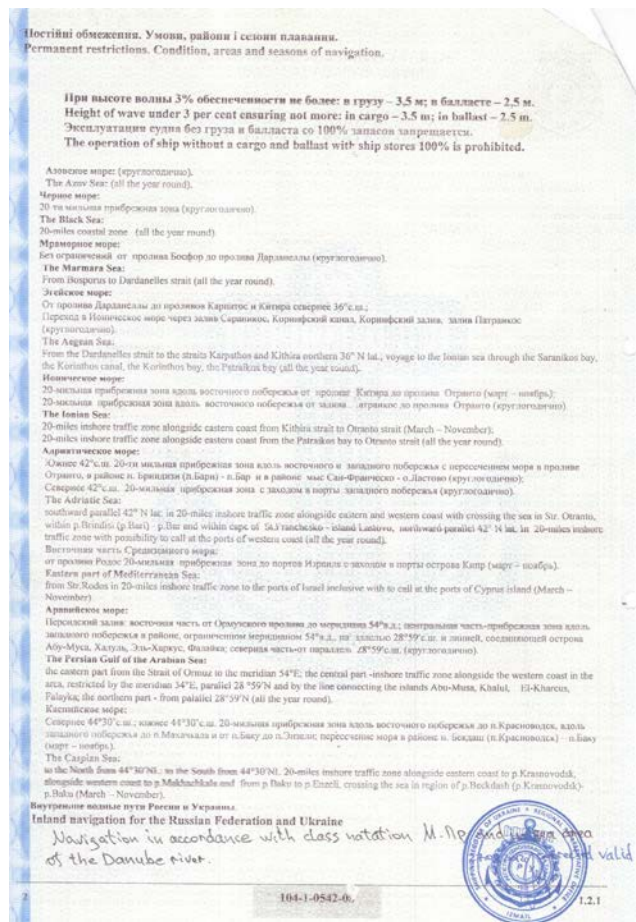
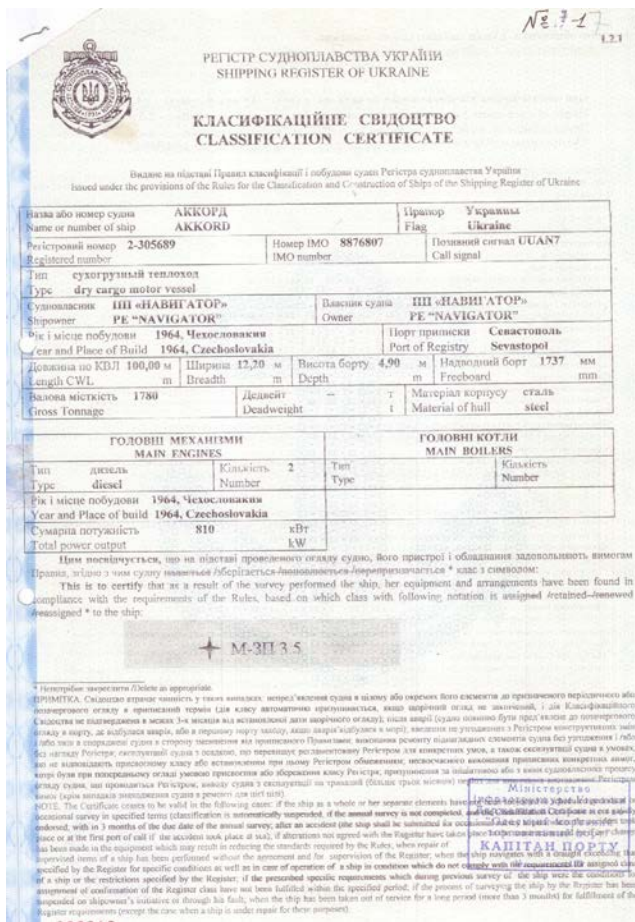


Фото 15. Копія Класифікаційного свідоцтва судна змішаного (ріка-море) плавання, на зворотній стороні якого перелічені дозволені райони плавання і обмеження щодо висоти хвилі 3%-ї забезпеченості в 3,5 метри для судна з вантажем та 2,5 метри – для судна в баласті.

Конкретні обмеження щодо району та умов плавання суднам змішаного (ріка- море) плавання ПЗП встановлюються у вигляді географічної назви басейнів або їх частин із зазначенням у необхідних випадках географічної межі району плавання всередині басейну, обмежень щодо віддалення від місця укриття та обмежень експлуатації календарними строками, або у вигляді зазначення рейсу між кінцевими портами. При цьому для встановлення обмежень, що враховують вітрохвильові режими басейнів, використовуються таблиці, що містяться в Правилах класифікації і побудови морських суден, в яких вказані найменування басейну, географічні обмеження і пора року, або дані з наданих класифікаційному товариству обґрунтувань можливості експлуатації судна у визначеному районі або рейсі, які виконані за схваленню класифікаційним товариством методикою.

Стаття 25. «Заходження ядерного судна у води України». **Ядерне судно має право зайти в територіальне море України за усіх таких умов:**

- а) якщо порт оголошено відкритим для заходження ядерних суден;
- б) якщо інформацію про безпеку цього судна заздалегідь подано центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки використання ядерної енергії;
- в) якщо центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки використання ядерної енергії, не забороняють це заходження.

§1. Відповідно до статті 25 Кодексу торговельного мореплавства України для здійснення заходження ядерного судна у територіальне море України необхідна одночасна наявність трьох ознак (ядерне судно може зайти у води та в порт України, якщо):

- порт оголошено відкритим для заходження ядерних суден;

- інформацію про безпеку ядерного судна заздалегідь подано відповідним центральним органам виконавчої влади, вказаним в пункті б) статті 25 Кодексу;
- відповідні центральні органи виконавчої влади, вказані в пункті в) статті 25 Кодексу не забороняють таке заходження.

§2. Взагалі перелік портів, портових пунктів і рейдів, відкритих для заходу іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та публікується в офіційних державних виданнях. Так, в «Правилах плавання у водах України», що містяться в «Лоції Чорного та Азовського морів на води України», надається в табличній формі перелік портів, портових пунктів і рейдів, відкритих для заходу іноземних суден, де зазначається назва порту, категорія порту та номер і дата постанови Кабінету Міністрів України про відкриття порту (див. стор. 25-26 *Лоції Чорного та Азовського морів на води України*, № 101, видання Міністерства транспорту та зв'язку України, Державного департаменту морського і річкового транспорту та Державної установи «Держгідрографія», 2009 рік).

Перелік портів України, в які дозволяється заходження суден та інших плавзасобів з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання, окремо визначається Кабінетом Міністрів України.

§3. Норма, встановлена пунктом б) статті 25 Кодексу, відповідає положенням Глави VIII «Ядерні судна» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, Правилем 6 «Радіаційна безпека» якої встановлено, що Адміністрація вживає заходів, щоб в морі або в порту гарантувати відсутність надмірної радіаційної чи іншої небезпеки, що загрожує екіпажу, пасажиром, населенню, водним шляхам, продовольчим чи водним ресурсам. При цьому відповідно до Правила 2 Частини А Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС-74 (з поправками) термін «адміністрація» означає уряд держави, під прапором якої судно має право плавання.

Чинним національним законодавством державний нагляд за вирішенням питань щодо заходження ядерних суден у води України покладений на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки використання ядерної енергії. Тому саме до цих центральних органів виконавчої влади повинна заделегідь подаватись інформація про безпеку ядерного судна, заходження якого передбачається у воді і в порт України.

Вимога заздалегідь надавати інформацію про безпеку ядерного судна відповідає положенням Правила 7 «Інформація про безпеку» Глави VIII Міжнародної конвенції СОЛАС-74 (з поправками), згідно з яким *Інформація про безпеку* готується для оцінки ядерної силової установки і безпеки судна, з тим, щоб у морі або в порту гарантувати відсутність надмірної радіаційної чи іншої небезпеки, що загрожує екіпажу, пасажиром, населенню, водним шляхам, продовольчим чи водним ресурсам. Така Інформація завжди повинна відображати фактичний стан [див. пункт а) Правила 7]. Інформація про безпеку заздалегідь надається урядам тих країн, в які передбачається заходження ядерного судна, для оцінки ними безпеки судна [див. пункт б) Правила 7].

§4. Відповідно до Правила 10 «Свідоцтва» Глави VIII Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з доповненнями свідоцтво, яке називається *Свідоцтвом про безпеку ядерного пасажирського судна*, видається ядерному пасажирському судну після його перевірки і освідчення, якщо воно відповідає вимогам глави II-1, II-2, III і VIII, а також будь-яким іншим вимогам МК СОЛАС-74 (з доповненнями), що застосовуються [див. пункт б) Правила 10].

Свідоцтво про безпеку ядерного вантажного судна видається ядерному вантажному судну після його перевірки і освідчення, якщо воно відповідає вимогам, що містяться у правилі I/10 (стосовно освідчення вантажних суден), вимогам глави II-1, II-2, III, IV і VIII, а також будь-яким іншим вимогам МК СОЛАС-74 з доповненнями, що застосовуються [див. пункт с) Правила 10].

В зазначених вище свідоцтвах визначається, що «судно, будучи ядерним судном, відповідає всім вимогам глави VIII Конвенції і відповідає Інформації про безпеку, схваленої для судна». Термін дії зазначених свідоцтв не може перевищувати 12 місяців. Зазначені свідоцтва видаються або Адміністрацією, або особою чи організацією, належним чином на те нею

уповноваженим. В будь-якому випадку Адміністрація несе повну відповідальність за ці свідоцтва [див. пункти d), е) і f) Правила 10].

§5. Відповідно до Правила 11 «Спеціальний контроль» Глави VIII Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з доповненнями ядерні судна підлягають спеціальному контролю до заходження в порти урядів країн, які домовляються, з метою встановлення наявності на борту діючого Свідоцтва про безпеку ядерного судна і відсутності підвищеної радіаційної чи іншої ядерної небезпеки, яка загрожує екіпажу, пасажиром, населенню, водним шляхам, продовольчим чи водним ресурсам.

§6. Визначеному пунктом в) частини першої статті 25 Кодексу торговельного мореплавства України центральному органу виконавчої влади фактично надається право забороняти заходження ядерних суден у води і в порти України за наявності достатніх для цього підстав (заздалегідь не надано Інформацію про безпеку ядерного судна та не представлено копію діючого Свідоцтва про безпеку ядерного судна тощо).

Глава 2. Реєстрація суден і право на прапор України.

Стаття 26. «Державна реєстрація суден». **Українські судна, технічний нагляд за якими здійснюють класифікаційні товариства, підлягають реєстрації у Державному судовому реєстрі України.**

Українські судна, що не підлягають реєстрації у Державному судовому реєстрі України, реєструються у Судновій книзі України.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартером (стаття 203 цього Кодексу), за заявою фрахтувальника може бути тимчасово, але не більше терміну дії договору, зареєстровано у Державному судовому реєстрі України або в Судновій книзі України, якщо на момент фрахтування воно не було внесено в судовий реєстр іншої держави та якщо таке судно внесено в судовий реєстр іншої держави, але запис, зроблений в судовому реєстрі цієї держави, зупинено, про що судовласник повинен подати відповідний сертифікат.

У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в декілька судових реєстрів, від цієї вимоги можна відмовитися.

Судно, побудоване на території України, підлягає реєстрації в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Порядок ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§1. Реєстрація морських суден має істотне юридичне значення, оскільки тільки за умови реєстрації судно має право плавати під Державним прапором України (див. статті 29 «Умови і наслідки реєстрації» і 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України» КТМУ). Реєстрація здійснюється також з метою обліку флоту, контролю за безпекою судноплавства і дотриманням законодавства України та міжнародних договорів, в яких бере участь Україна, що регулюють торговельне мореплавство.

§2. На відміну від статті 24 Кодексу торговельного мореплавства СРСР 1968 року, відповідно до якої внесенню в Державний судовий реєстр підлягали судна, що знаходяться під технічним наглядом Регістру СРСР, частина перша статті 26 Кодексу торговельного мореплавства України встановлює необхідність реєстрації в Державному судовому реєстрі українських суден, технічний нагляд за якими здійснюють класифікаційні товариства. Тобто Кодексом торговельного мореплавства України судовласникам надається право вільного вибору класифікаційного товариства, під технічним наглядом якого мають знаходитись його судна (див. § 1 коментаря до статті 22 КТМУ).

Всі українські судна, що знаходяться під технічним наглядом класифікаційних товариств, підлягають реєстрації в Державному судовому реєстрі України.

При вирішенні питання про те, в яких випадках ті чи інші плавучі засоби слід відносити до тих, що належать суднам, необхідно керуватися статтею 186 «Головна річ і приналежність» Цивільного кодексу України, згідно з якою приналежністю визнається «річ, призначена для

обслуговування іншої (головної) речі і пов'язана з нею спільним призначенням» (див. частину першу статті 186 Цивільного кодексу України). Приналежностями судна можуть бути визнані такі плавучі засоби, що призначені виключно для обслуговування саме даного судна. Ці плавучі засоби не підлягають внесенню до Державного суднового реєстру України незалежно від їх місткості і потужності. До реєстру не вносяться, наприклад, дрібні рибальські судна, що належать плавучим базам, які несуть такі судна на своєму борту і спускають на воду при здійсненні лову.

§3. Українські судна, що не підлягають реєстрації в Державному судновому реєстрі України, реєструються в Судновій книзі України. У другій частині статті 26 Кодексу, яка встановлює цю норму, маються на увазі українські маломірні судна, тобто самохідні судна з головними двигунами потужністю менш ніж 55 кВт, несамохідні і вітрильні судна валовою місткістю менш ніж 80 одиниць, а також веслові і надувні судна (див. § 7 коментаря до статті 15 КТМУ), що не підлягають технічному нагляду класифікаційних товариств (див. частину другу статті 22 КТМУ).

§4. Норма, встановлена в третій частині статті 26 Кодексу відповідає нормам міжнародного права, закріпленим у *Конвенції про умови реєстрації суден* 1986 року, згідно з якою перед тим, як внести судно в свій судновий реєстр, держава повинна упевнитися в анулюванні попередньої реєстрації (якщо така є), а у разі фрахтування судна без екіпажу – в тому, що право плавання під прапором колишньої держави прапора призупинено.

При цьому для забезпечення виконання вимог *Конвенції про умови реєстрації* 1986 року в разі фрахтування судна без екіпажу фрахтувальник розглядається як власник. Однак, зазначена Конвенція не передбачає будь-яких прав власності на зафрахтоване судно, крім тих, які обумовлені конкретним договором фрахтування судна без екіпажу. Держава повинна забезпечити, щоб судно, яке зафрахтоване без екіпажу і плаває під її прапором, знаходилося під її повною юрисдикцією та контролем.

§5. Одночасно частина четверта статті 26 Кодексу дає можливість відмовитись від виконання вимоги стосовно надання судновласником відповідного сертифікату про призупинення запису в судновому реєстрі колишньої держави прапора, якщо в іншій державі законодавством дозволено внесення судна в декілька суднових реєстрів.

§6. Предостанньою частиною статті 26 Кодексу унормовано, що порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України встановлюється Кабінетом Міністрів України. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069 затверджено *Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України* (далі – *Порядок*).

Цей *Порядок* встановлює вимоги до реєстрації та обліку торговельних суден в Україні. Дія *Порядку* не поширюється на:

- військові кораблі та судна;
- катери, шлюпки та інші плавучі засоби, що належать будь-якому судну;
- спортивні судна, перелік видів яких затверджує МОНмолодьспорт за погодженням з Міністерством інфраструктури України;
- веслові судна, що використовуються без двигуна, довжиною до 2,5 метра.

Згідно з *Порядком* державну реєстрацію суден в Україні мають здійснювати:

- морських суден – капітани морських портів [постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» від 11.02.2015 року № 103 функція реєстрації суден в Державному судновому реєстрі з видачею Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України та реєстрацію в Судновій книзі України передана Державній службі України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеці – див. підпункт 25 пункту 4 Положення)];
- річкових суден та суден, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством – Укрморрічінспекція (нині Укртрансбезпека);
- риболовних суден, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством, – територіальний орган Держрибагентства з питань державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства.

Реєстрація торговельних суден здійснюється в морських портах, перелік яких визначається Міністерством інфраструктури України. Реєстрація риболовних суден, що підлягають нагляду класифікаційним товариством, здійснюється в будь-якому морському рибному порту.

Реєстрація судна в Україні полягає у внесенні відомостей про нього до Державного судового реєстру України, що ведеться за встановленою формою (див. Додаток 1 до *Порядку*), або Суднової книги України, що ведеться за встановленою формою (див. Додаток 2 до *Порядку*), та отримання цим судном *Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України*.

Реєстрація здійснюється на підставі погодженої в Укрморречінспекції (нині Укртрансбезпеці), а для риболовних суден – Держрибагентстві та Укрморречінспекції (нині Укртрансбезпеці) письмової заяви судовласника, зразок якої затверджується Міністерством інфраструктури України, що подається до органу державної реєстрації. До заяви додаються такі документи:

- а) заповнена судовласником анкета Державного судового реєстру України, зразок якої затверджується Міністерством інфраструктури України;
- б) копія документа, що підтверджує право власності на судно;
- в) копія обмірного свідоцтва;
- г) копія свідоцтва про придатність судна до плавання або документи, що підтверджують проходження судном технічного нагляду, зразок яких затверджується Міністерством інфраструктури України, а для риболовних суден – Держрибагентством;
- д) копія пасажирського свідоцтва (для пасажирського судна);
- е) копія свідоцтва про мінімальний склад екіпажу;
- є) копія страхового полісу або іншого документа із зазначенням умов забезпечення цивільної відповідальності судовласника за шкоду від забруднення нафтою, передбачених міжнародними договорами (угодами), до яких приєдналася Україна;
- ж) свідоцтво про тимчасове право на плавання під Державним прапором України, якщо воно видавалося;
- з) документи, що підтверджують наявність або відсутність заставних зобов'язань;
- й) копія документа, що підтверджує особу власника та його громадянство (у разі належності судна фізичній особі);
- к) документ, що свідчить про виключення судна з реєстру попереднім органом реєстрації (у разі коли судно було зареєстроване).

Додатково подається документально підтверджена інформація про призначення судна, наявність у нього ідентифікаційних ознак та знімки судна (вигляд з правого та лівого борту).

Для реєстрації риболовного судна крім зазначених документів подаються документально підтверджена інформація про його призначення (траулер кормового тралення, сейнер кошелевого лову тощо) і добову потужність технологічного обладнання, фотокартки судна (вигляд з правого та лівого борту), відомості про попереднього власника.

§7. Всі зміни основних даних про судно повинні доводитися його власником до відома органу реєстрації в порту приписки судна та вноситися в Державний судовий реєстр України (Суднову книгу України).

Стаття 27. «Умови реєстрації». **Судно може бути зареєстровано у Державному судовому реєстрі України або Суднової книзі України тільки в одному морському порту України.**

Порт реєстрації судна може бути змінено за бажанням власника з дотриманням вимог частини першої цієї статті.

§1. Норма, встановлена частиною першою статті 27 Кодексу торговельного мореплавства України, дозволяє здійснювати реєстрацію судна в Державному судовому реєстрі України або в Суднової книзі України тільки в одному морському порту України.

§2. Відповідно до частини другої статті 27 Кодексу порт реєстрації судна може бути змінено за бажанням власника лише за умови дотримання вимог пункту 53 *Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України*, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069 (далі – *Порядок*).

§3. Пункт 53 Порядку передбачає, що у разі зміни органу державної реєстрації судна в межах України судовласник одночасно подає до відповідного органу державної реєстрації судна за місцем його реєстрації, погоджену Укрморречінспекцією (нині Укртрансбезпекою) в установленому порядку, заяву про перереєстрацію судна із зазначенням органу державної реєстрації, в якому він має намір зареєструвати судно, та заяву до органу державної реєстрації судна, в якому має намір перереєструвати його, з додаванням документів, передбачених пунктами 13 або 34 Порядку. Після видачі нових документів, які засвідчують факт державної реєстрації судна, орган державної реєстрації судна, в якому судно перереєстровано, повідомляє у триденний термін орган попередньої реєстрації судна.

Стаття 28. «Судновий патент, судновий білет». Реєстрація судна у Державному судовому реєстрі України засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація у Судновій книзі України - судновим білетом.

За реєстрацію судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України і будь-яких подальших змін раніше зроблених записів у них про зареєстроване судно стягується збір, порядок справляння та розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.

§1. Як вже вище зазначалося, реєстрація морських суден має істотне юридичне значення, оскільки тільки з моменту реєстрації в Державному судовому реєстрі України та одержання Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України (суднового патенту) або реєстрації в Судновій книзі України та одержання суднового білету судно набуває національну приналежність – право плавати під Державним прапором України.



Фото 16. Копія Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України, видане судну Регістром судноплавства України, під технічним наглядом якого воно знаходилось.

§2. Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України засвідчує (див. вищче, фото 16):

- право плавання судна під Державним прапором України,
- належність судна на праві власності певному суб'єкту,
- призначення і тип судна;

- рік та місце побудови судна;
- основний матеріал, з якого виготовлені корпус судна і його конструктивні елементи;
- головні розміри (довжина, ширина, осадка) і місткість судна відповідно до обмірного свідоцтва, виданого класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно;
- тип, кількість та потужність головних двигунів судна.

На відміну від двох свідоцтв: Свідоцтва на право плавання під Державним прапором України і Свідоцтва про право власності на судно, що видаються на українські судна, на іноземні судна, в загальному випадку, видається одне свідоцтво, яке засвідчує як право плавання судна під прапором держави, так і належність судна на праві власності певному суб'єкту – *Certificate of Registration* (або *Permanent Patent of Navigation*) [див. нижче, фото 17].

INTERNATIONAL MERCHANT MARINE REGISTRY OF BELIZE
"IMMARBE"
REGISTRATION OF MERCHANT SHIPS ACT, 1989
PERMANENT PATENT OF NAVIGATION

NAME OF VESSEL
AVIVA

CALL LETTERS V3MX5	IMO no. 8030283	REGISTRATION № 370830041
-----------------------	-----------------	-----------------------------

NAME AND ADDRESS OF OWNERS
STONEHILL MARITIME S.A. – 80, BROAD STREET, MONROVIA, LIBERIA

DESCRIPTION OF VESSEL				
TYPE OF VESSEL	MATERIAL OF THE HULL	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	UNDER DECK
DRY CARGO (RO-RO-CARGO)	STEEL	10957	3664	=====

No. DECKS	No. MASTS	No. BRIDGES	No. FUNNELS	NAME OF BUILDERS	YEAR BUILT
FIVE	TWO	ONE	ONE	ASTILLEROS DE SANTANDER, S.A.	1983

LENGTH	BREADTH	DEPTH	TYPE OF ENGINES	NAME OF ENGINES MAKERS	SPEED
130.70	18.35	11.35	5296kw	BARRERAS DEUTZ	13.00 Knots

PREVIOUS NAME: DON FERNANDO PREVIOUS NATIONALITY: SPAIN

TYPE OF RADIO EQUIPMENT: GMDSS EQUIPPED FOR SEA AREA A1+A2 +A3

ENTITY RESPONSIBLE FOR RADIO ACCOUNTS: MARLINK SA, BE 02

COMPLETE ADDRESS OF ENTITY RESPONSIBLE FOR RADIO ACCOUNTS: 80, AVENUE GUILLAUME HERINCKX, B-1180, BRUSSELS, BELGIUM

RESIDENT AGENT: MORGAN & MORGAN TRUST CORPORATION (BELIZE) – 35A REGENT STR., BELIZE CITY, BELIZE

DATE OF ISSUANCE 05 TH JANUARY 2009	DATE OF EXPIRATION PERMANENT VALIDITY
---	--

The Registrar of the International Merchant Marine Registry of Belize, by the powers vested thereupon by the Registration of Merchant Ships Act, 1989 and amendments thereto, hereby authorizes and extends this Permanent Patent of Navigation.

Міністерство інфраструктури України
Державне підприємство "Одеський морський торговельний порт"
КАПІТАН ПОРТУ

DR. KEVIN SINGLI - DEPUTY REGISTRAR
Registrar

Фото 17. Копія *Certificate of Registration* (або *Permanent Patent of Navigation*).

У разі реєстрації судна, що експлуатується на умовах бербоут-чартеру, Свідоцтво на право плавання під Державним прапором України видається незалежно від того, переходить до судовласника України право власності на судно, чи судно після закінчення терміну договору підлягає поверненню власникові. Свідоцтво про право власності на судно видається тільки після переходу цього права на законних підставах до судовласника України і постійної реєстрації судна (див. пункт 26 *Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України*, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069, далі – *Порядок*).

До цього моменту на судні зберігаються документи на право власності, видані компетентним іноземним органом, і належним чином засвідчені документи чи їх копії, які підтверджують передачу судовласнику України права на користування судном.

Судновий білет засвідчує право плавання під Державним прапором України, належність судна на праві власності певному суб'єкту і місткість судна.

§3. Відповідно до пункту 25 *Порядку* для реєстрації судна та отримання судових реєстраційних документів судовласник подає копії платіжних документів, що свідчать про сплату відповідних зборів в установленому розмірі. Зазначене положення прямо кореспондується із частиною другою статті 28 Кодексу. Ставки, порядок нарахування, стягнення, призначення збору за реєстрацію суден у Державному судовому реєстрі України і Судновій книзі України, а також порядок обліку та контролю за використанням коштів збору визначається *Положенням про збір за реєстрацію суден у Державному судовому реєстрі України і Судновій книзі України*, затвердженим наказом Міністерство транспорту України від 27.03.1998 року № 93.

Орган державної реєстрації після надходження висновку Укрморрічінспекції (нині Укртрансбезпеки), а для риболовних суден – Держрибагентства та Укрморрічінспекції (нині Укртрансбезпеки) у триденний строк видає судовласнику такі реєстраційні документи:

- свідоцтво на право плавання під Державним прапором України;
- свідоцтво про право власності на судно (у разі тимчасової реєстрації судна свідоцтво про право власності на судно не видається).

І відповідно до пункту 42 *Порядку* за наявності документа, що підтверджує сплату зборів за реєстрацію судна у Судновій книзі України та за видачу судових документів, після державної реєстрації у п'ятиденний термін з моменту прийняття заяви судовласникові видаються такі судові документи:

- судновий білет, зразок якого затверджується Міністерством інфраструктури України;
- довідка про зареєстровані іпотеки за наявності звернення про це судовласника, заставодавця або заставодержателя.

Стаття 29. «Умови і наслідки реєстрації». **З моменту реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України всі раніше зроблені записи щодо цього судна в судових реєстрах зарубіжних держав Україною не визнаються.**

Таким же чином Україною не визнається внесення судна України у судовий реєстр іноземної держави, якщо судно не виключено у встановленому порядку із Державного судового реєстру України або Суднової книги України.

Судно виключається із Державного судового реєстру України або Суднової книги України у разі:

- 1) визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;**
- 2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;**
- 3) загибелі судна або пропажі його безвісти.**

§1. В частині першій статті 29 Кодексу торговельного мореплавства України маються на увазі, зокрема, випадки придбання Україною або юридичними та фізичними особами – резидентами України суден за кордоном.

Після внесення придбаного судна в Державний судовий реєстр України або його реєстрації в Судновій книзі України всі раніше зроблені записи в судових реєстрах інших держав вважаються анульованими і не мають юридичної сили.

§2. Норма, встановлена в частині другій статті 29 Кодексу, направлена проти протиправного присвоєння за кордоном суден, що належать Україні і юридичним та фізичним особам – резидентам України. Реєстрація незаконно привласнених українських суден не може мати, відповідно, будь-якого правостановлюючого значення.

§3. В частині другій статті 29 Кодексу підкреслюється, що необхідною умовою реєстрації в іноземній державі судна, що мало раніше право плавати під Державним прапором України, є попереднє виключення цього судна з Державного судового реєстру України або Суднової книги України. Це положення відповідає нормам міжнародного права, зокрема, *Конвенції про відкрите море* 1958 року, в якій зазначено, що «судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода собственности или изменения регистрации» (див. статтю 6 Конвенції). Тому будь-яке судно, у випадку відсутності зміни реєстрації, не може бути зареєстроване в іншій державі.

§4. Предостання частина статті 29 Кодексу визначає три підстави, коли судно підлягає постійному виключенню з Державного суднового реєстру України або з Суднової книги України, а саме:

- визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;
- втрати судном права плавання під Державним прапором України;
- загибелі судна або пропажі його безвісти.

Відповідно ж до пункту 48 *Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України*, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069 (із змінами) постійне виключення з Державного суднового реєстру України та з Суднової книги України здійснюється також:

- у разі закінчення дії договору бербоут-чартеру іноземного судна;
- у разі зміни зареєстрованого власника судна, судовласника або фрахтувальника за бербоут-чартером.

У разі постійного виключення судна, за бажанням судовласника, орган реєстрації у п'ятиденний термін видає свідоцтво про виключення судна з Державного суднового реєстру України чи Суднової книги України, зразок якого затверджується Міністерством інфраструктури України (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2006 року № 1151 «Про затвердження бланків типових реєстраційних судових документів»).

Стаття 30. «Інформування про зміни відомостей, що вносяться в реєстри суден». **Про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в Державний судновий реєстр України або Суднову книгу України, власник судна або фрахтувальник за бербоут-чартером протягом двох тижнів з дня цих змін повинен повідомити орган реєстрації судна.**

§1. Норма, визначена статтею 30 Кодексу торговельного мореплавства України, покладає на власника судна або фрахтувальника за бербоут-чартером обов'язок повідомляти орган реєстрації судно про будь-які зміни, що підлягають внесенню в Державний судновий реєстр України або в Суднову книгу України, протягом двох тижнів з дня цих змін.

§2. Процедура внесення зазначених змін в Державний судновий реєстр України та в Суднову книгу України регламентується *Порядком ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України «Про» від 26.09.1997 року № 1069 (далі – *Порядок*).

Так, відповідно до частини другої пункту 29 *Порядку*, у разі виникнення змін, що викликають необхідність виправлення відомостей, внесених до Державного суднового реєстру, орган державної реєстрації, що видав реєстраційні документи, на підставі письмового погодження Укрморрічінспекції (нині Укртрансбезпеки), а для риболовних суден – Держрибагентства та Укрморрічінспекції (нині Укртрансбезпеки) видає нові документи та вносить відповідні зміни до Державного суднового реєстру України. При цьому документ, що підлягає заміні, здається органу державної реєстрації.

Стаття 31. «Відповідальність за порушення правил реєстрації судна». **Особи, які ухиляються від обов'язкової реєстрації судна, або зареєстрували його у Державному судновому реєстрі України чи Судновій книзі України незаконним шляхом, або які порушили вимоги статті 30 цього Кодексу, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.**

§1. Статтею 31 Кодексу торговельного мореплавства України унормовано, що особи, які порушують діючі вимоги правил реєстрації суден, притягаються до відповідальності згідно з чинним законодавством України. При цьому визначено такі види правопорушень:

- ухилення від обов'язкової реєстрації суден;
- реєстрація судна в Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України незаконним шляхом;
- порушення вимог статті 30 КТМУ, тобто неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в установленому порядку до Державного суднового реєстру України або Суднової книги України, протягом двох тижнів з дня цих змін.

§2. Зазначені правопорушення є адміністративними, за які, відповідно, передбачається адміністративна відповідальність, що регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі також КУАП). Відповідно до статті 9 «Поняття адміністративного правопорушення» КУАП *адміністративним правопорушенням* (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачена цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності.

§3. Відповідно до статті 116-3 «Порушення правил реєстрації торговельних суден» Кодексу України про адміністративні правопорушення ухилення від обов'язкової реєстрації судна тягне за собою накладення штрафу від двадцяти п'яти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Згідно з цією ж статтею КУАП неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в установленому порядку до Державного судового реєстру України або Судової книги України, протягом двох тижнів з дня цих змін тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Стаття 32. «Національна належність судна. Право плавання 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.

§1. Частиною першою статті 32 Кодексу торговельного мореплавства України розкривається зміст поняття «українське судно» або «судно України», що означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України.

§2. Як це вже зазначалося у цьому коментарі (див. § 1 коментаря до статті 26 і § 1 коментаря до статті 28), національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України, що відповідає вимогам міжнародно-визнаних інструментів. Прапор на морському судні є зовнішнім відображенням національної належності судна. Відповідно до *Конвенції про відкрите море* 1958 року «суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать» [див. статтю 5 Конвенції (див. також *Конвенцію ООН з морського права* 1982 року і *Конвенцію про умови реєстрації суден* 1986 року)]. Зазначена Конвенція встановлює, що кожна держава «определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом». При цьому між державою і судном, яке плаває під її прапором, повинен існувати реальний зв'язок, який полягає, зокрема, в ефективному здійсненні державою своєї юрисдикції і контролю над цим судном в технічній, адміністративній і соціальній сферах (див. статтю 5 Конвенції).

Кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, вправі, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. Право плавання під Державним прапором України означає, зокрема, що у відкритому морі українське судно підпорядковане виключній юрисдикції України, а під час перебування в іноземних водах воно, не втрачаючи постійного правового зв'язку з Україною, користується захистом і сприянням з боку консулів і дипломатичних представництв України.

§3. З урахуванням вищезазначеного Кодекс торговельного мореплавства України обумовлює надання суднам права плавання під Державним прапором України приналежністю судна на праві власності Україні (знаходиться у державній власності), українським

юридичним і фізичним особам, або суднам, що знаходяться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру. Місце побудови судна у даному випадку не має значення. Тому побудова судна за кордоном не перешкоджає можливості його плавання під Державним прапором України.

Стаття 33. «Одержання права плавання під Державним прапором України». Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України та свідоцтва про одержання права 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.

За підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором винні особи несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку.

§1. Реєстрація судна – одна з основних умов набуття судном національної належності і права плавання під прапором держави, яка сама встановлює порядок реєстрації. Це положення визнане міжнародним правом і підтверджене в *Конвенції про відкрите море* 1958 року (див. статтю 5 Конвенції).

§2. Порядок державної реєстрації суден розглянуто вище в коментарях до статей 26-29 Кодексу торговельного мореплавства України.

§3. Права і обов'язки консулів України щодо українських морських суден регламентуються *Консульським статутом України*, затвердженим указом Президента України від 02.04.1994 року № 127/94 (див. розділ V «Функції консула щодо суден України» Консульського статута України).

Слід відзначити, що процедура надання права плавання під Державним прапором України судну, придбаному за кордоном, регламентується також пунктом 28 *Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України*, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069 (із змінами), згідно з яким придбане за кордоном судно, тимчасово передане юридичній або фізичній особі в Україні, може набувати права підняття Державного прапора України з моменту видачі консулом України тимчасового свідоцтва про право плавання під Державним прапором України.

Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

§4. Підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором визнається чинним законодавством як злочин, який тягне за собою відповідальність згідно з кримінальним законодавством України. Відповідно до статті 11 «Поняття злочину» Кримінального кодексу України від 05.04.2001 року № 2341-III із змінами *злочин* є передбачене цим Кодексом суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину (тобто фізичною осудною особою, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до цього Кодексу може наставати кримінальна відповідальність – див. статтю 18 «Суб'єкт злочину»).

На відміну від кримінального законодавства колишнього СРСР і більшості союзних республік, яке передбачало, що підняття Державного прапора СРСР або союзної республіки на торговельному судні без права на цей прапор каралося позбавленням волі на строк до одного року з конфіскацією судна та штрафом у розмірі не більше вартості судна або без таких (стаття 201 Кримінального кодексу УРСР), відповідно до статті 339 «Незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні» Кримінального кодексу України підняття Державного прапора України на річковому або морському судні без права на цей прапор карається штрафом до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців.

Стаття 34. «Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України». Якщо власник українського судна передає його за бербоут-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може тимчасово втрачати право плавання під Державним прапором України за умови, що:

- 1) законодавство цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора;
- 2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави;
- 3) заставодержателі зареєстрованих застав судна згодні на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави.

§1. Норма, визначена у статті 34 Кодексу торговельного мореплавства України, передбачає можливість виключення українського судна, що передається власником судна іноземній юридичній або фізичній особі за бербоут-чартером, з Державного судового реєстру України або Суднової книги України.

§2. Процедура внесення суден до Державного судового реєстру України або Суднової книги України та виключення суден з останніх регламентується *Порядком ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 року № 1069 (далі – *Порядок*), згідно з яким виключення суден з Державного судового реєстру України або Суднової книги України може бути постійним (див. § 4 коментаря до статті 29 КТМУ) або тимчасовим.

Відповідно до *Порядку* тимчасове виключення українського судна з Державного судового реєстру України або Суднової книги України можливе тільки за згодою Укрморрічінспекції (нині Укртрансбезпеки) для морських і річкових суден, а для риболовних суден – Держрибагентства та Укрморрічінспекції (Укртрансбезпеки).

§3. Слід відзначити, що відповідно до пункту 51 *Порядку* тимчасове виключення судна з Державного судового реєстру України або Суднової книги України здійснюється в разі його передачі на законних підставах у тимчасове володіння чи використання іноземній державі, юридичній або фізичній особі, а також особі без громадянства, з тимчасовою заміною Державного прапора України на прапор іноземної держави, за умови, що:

- згідно із законодавством іншої держави дозволяється заміна прапора;
- судовласник згоден на тимчасову заміну прапора;
- заставодержатель зареєстрованих застав судна згоден на тимчасову заміну прапора.

У разі тимчасового виключення судна з Державного судового реєстру України чи Суднової книги України Укрморрічінспекція (нині Укртрансбезпека) видає свідоцтво про тимчасове виключення судна із Державного судового реєстру або Суднової книги України, зразок якого затверджується Міністерством інфраструктури України.

§4. Відповідно до пункту 52 *Порядку* тимчасове виключення судна з Державного судового реєстру України або Суднової книги України проводиться на підставі:

- а) письмової заяви судовласника до відповідного органу державної реєстрації із зазначенням причин, які викликають необхідність тимчасового виключення судна із Державного судового реєстру України або Суднової книги України, а також доданих до неї судових документів, передбачених пунктами 25 та 42 цього *Порядку* (за винятком свідоцтва про право власності на судно);
- б) письмового дозволу компетентного органу іноземної держави нової реєстрації судна на тимчасову реєстрацію судна в її судових реєстрах та на заміну на ньому прапора;
- в) копії договору фрахтування;
- г) письмового дозволу заставодержателя на тимчасове виключення судна з Державного судового реєстру України або Суднової книги України;
- д) документа, що підтверджує сплату встановлених зборів.

Глава 3. Суднові документи.

Стаття 35. «Суднові документи». Судно повинно мати такі основні суднові 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; список осіб суднового екіпажу (суднова роль); список пасажирів, що перебувають на судні; судновий журнал; машинний журнал (для суден з механічним двигуном); санітарний журнал; суднове санітарне свідоцтво; пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів; дозвіл на право користування судною радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку; свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу; журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, судновий радіо- і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, а на риболовних суднах - центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених у абзацах другому і третьому частини першої цієї статті, повинні мати судновий білет.

Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

§1. Суднові документи, засвідчуючи технічний стан судна або визначаючи його призначення і діяльність, мають важливе юридичне значення. Порушення вимог, встановлених законом до суднових документів, є підставою для відмови в дозволі на вихід судна з порту (див. § 4 коментаря до статті 15 КТМУ і коментар до статті 91 КТМУ).

§2. Перш за все слід відзначити, що судновими документами, які засвідчують технічний стан судна і визначають його призначення, є реєстраційні, класифікаційні та конвенційні суднові свідоцтва (сертифікати), що видаються на судно Державою прапора або визнаною організацією, уповноваженою на це Державою прапора (класифікаційним товариством або іншим уповноваженим наглядовим органом).

За критерієм важливості суднові свідоцтва поділяються на головні реєстраційні і класифікаційне суднові свідоцтва (сертифікати), які визначають національну належність, власника судна або його уповноваженого представника, клас, тип і призначення судна, та інші основні суднові свідоцтва (сертифікати), в яких тип судна повторюється (якщо це передбачено їх формою) відносно того, що встановлений головними судновими свідоцтвами. Головними судновими свідоцтвами є:

- Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент – див. фото 16 на стор. 78);

- Свідоцтво про право власності на судно (див. фото 18) [на іноземні судна, найчастіше видається одне свідоцтво, яке засвідчує як право плавання судна під прапором держави, так і належність судна на праві власності певному суб'єкту – *Certificate of Registration* (або *Permanent Patent of Navigation*) – див. фото 17 на стор. 78];

СВІДОЦТВО ПРО ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА СУДНО
SHIPS CERTIFICATE

Цим засвідчується, що відомості до записки, внесені у Державний судновий реєстр Миколаївського морського торговельного порту № 493 від 18 числа лютого місяця 2009 року, судновласник **СКОРИЙ** є **Зершаче підприємство «Зелета-шофман»** (юридична адреса судновласника) **54001, Україна, м. Миколаїв, вул. Ягрина, 27**

Відомості зазначеного судна у Державному судновому реєстрі України записано наступне:
The above ship has been notified in the State Register of ships of Ukraine as follows:

1. Призначення та тип судна	Зершаче, Тепловіз
2. Позивний сигнал	-
3. Ідентифікаційний номер IMO	-
4. Рік та місце побудови	2008, Естонія
5. Основний матеріал корпусу	ЖІЛТ
6. Головні розміри за об'ємним свідоцтвом, що видає Регістр судноплавства України	29 числа січня місяця 2009 року -

Technical specifications table (right page):

довжина / length	19,25 m	валова місткість / gross tonnage	59 ton
ширина / breadth	5,45 m	чиста місткість / net tonnage	- ton
осідка / draught	1,43 m		

7. Тип, кількість та потужність головних двигунів: **дизель, 1, 900 кВт**

8. Попередня назва судна, якщо раніше воно плавало під іноземним прапором, та попередній порт: **Україна**

Видано під № **002908** від **18** числа **лютого** місяця **2009** року.

Фото 18. Копія Свідоцтва про право власності на судно.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОВОДА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING
КЛАССИФИКАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
CLASSIFICATION CERTIFICATE

Наименование судна: **AVIVA**, Флаг: **Belize**

Регистрационный номер: **826031**, Номер IMO: **8030283**, Позывной сигнал: **V3MX5**, Дата постройки: **01.02.1983**

Порт прописки: **Belize City**, Место постройки: **Spain, Santander**

Собственник: **STONEHILL MARITIME S.A.**, Тип судна: **RoRo cargo**

Длина / Length	128.92 m	Ширина / Breadth	18.35 m	Высота борта / Depth	11.35 m	Осадка судна / Draught	5.97 m
Валовая вместимость / Gross tonnage	10957	Диспозитив / Displacement	5630	Материал корпуса / Material of hull	steel		

ГЛАВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ / MAIN ENGINES

Тип / Type	Internal combustion engine	Модель / Model	SBV 12M540	Число / Number	one
Суммарная мощность / Total power output	5296 кВт / kW	Год и место постройки / Year and place of build	1982, Spain, Vigo		

ГЛАВНЫЕ КОТЛЫ / MAIN BOILERS

Тип / Type	---	Число / Number	---
Год и место постройки / Year and place of build	---		

Настоящим удостоверяется, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройства и оборудование удовлетворяют требованиям Правил, на основании чего класс с символом: **retained**

Свидетельство действительно до: **30.09.2013**

Свидетельство выдано в порту: **Svatkopol, Ukraine**, Дата: **19.08.2011**

Дата завершения освидетельствования: **17.12.2008**

Фото 19. Копія Класифікаційного свідоцтва.

- Класифікаційне свідоцтво (див. фото 19).

Якщо судно не знаходиться під технічним наглядом класифікаційного товариства, іншим наглядовим органом, уповноваженим Державою прапора здійснювати технічний нагляд за судном, видається рівноцінне свідоцтво (сертифікат), яке засвідчує технічний стан судна і визначає його тип та призначення (див. нижче, фото 20).

Bundesrepublik Deutschland



Schiffsattest

Nr. HH 1823

Ort, Datum
Mainz, 06.10.1998

Zentralstelle
Untersuchungskommission
Mainz


A. D. [Signature]
(Unterschrift)

Stanzl: 24.09.1998 ATTEST01.DOT

Bemerkungen:
Das Fahrzeug darf aufgrund dieses Attestes nur solange zur Schifffahrt verwendet werden, wie es sich in dem im Attest angegebenen Zustand befindet.
Nach jeder wesentlichen Änderung oder Havarie darf das Fahrzeug erst wieder in Fahrt gesetzt werden, nachdem es aufgrund einer Sonderuntersuchung erneut dafür zugelassen worden ist.
Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der amtlichen Schiffsnummer, der Registrierung oder des Heimatlortes hat der Eigener oder sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen. Er hat dabei das Schiffsattest zur Eintragung der Änderung vorzulegen.

- 2 -

Schiffsattest Nr. HH 1823 der Untersuchungskommission Hamburg

1. Name des Fahrzeuges MS 4	2. Art des Fahrzeuges Mehrzweckfahrzeug	3. Einheitliche europäische Schiffsnummer 04006450
---------------------------------------	---	--

4. Name und Adresse des Eigners
**Josef Möbius Bau-Aktiengesellschaft
Brandstücken 18
DE-22649 Hamburg**

5. Ort und Nummer der Registrierung Hamburg, BSR Nr. 22021	6. Heimatlort Hamburg
7. Baujahr 1995	8. Name und Ort der Bauwerft Ruhrorter Schiffwerft, Duisburg

9. Dieses Schiffsattest ersetzt das am **21.02.1990** von der Untersuchungskommission **Hamburg** ausgestellte Schiffsattest Nr. **HH 1823**

10. Das vorstehend beschriebene Fahrzeug ist aufgrund eigener Untersuchung vom **06.10.1998** (der Bescheinigung der anerkannten Klassifikationsgesellschaft *) zur Fahrt auf dem Rhein *)
zwischen **Basel** und dem offenen Meer *) mit der angegebenen höchstzulässigen Einsenkung sowie der nachstehend angegebenen Ausrüstung und Besatzung für tauglich befunden worden.

11. Die Gültigkeit dieses Schiffsattestes erlischt am **-31.12.2001-**

Änderung(en) unter Nummer(n): *)
Neuer Wortlaut:
Diese Seite wurde ersetzt *)
Ort, Datum Untersuchungskommission
Unterschrift

*) Nichtverwendbar streichen

- 4 -

Schiffsattest Nr. HH 1823 der Untersuchungskommission Hamburg

15. Zugelassene Formationen

1. Das Fahrzeug ist für die Fortbewegung folgender Formationen zugelassen:

Formations- skizze Nr.	max. Abmessungen in		Fähigkeit und Beladestandard zu BERG				bis max. möglicher Querschnitt in m ²		Bemerkungen
	Länge	Breite	beladen I	leer	beladen I	leer	zu Berg	zu Tal	
4	140,00	11,00	284,200	ja	284,200	ja	73,1600	23,1600	

2. Kupplungen

Art der Kupplungen:	Sellwinden
Anzahl der Kupplungsblätter:	2
Stückzahl je Längsverbinding:	2
Anzahl der Drehzapfen:	2
Stückzahl je Kupplungsblatt:	---
Stückzahl je Kupplungsblatt:	---

Änderung(en) unter Nummer(n): *)
Neuer Wortlaut:
Diese Seite wurde ersetzt *)
Ort, Datum Untersuchungskommission
Unterschrift

*) Nichtverwendbar streichen

- 5 -

Schiffsattest Nr. HH 1823 der Untersuchungskommission Hamburg

16. Eichschek-Nr. **HHD 5404** des Schiffschichtmeisters: **Mainz** vom: **20.05.2003**

17a. Länge o.a.	33,33 m	18a. Breite o.a.	9,50 m	19. Größter Tiefgang	2,44 m	20. Freibord	30 cm
17b. Länge L	32,04 m	18b. Breite B	9,50 m				

21. Tragfähigkeit / Verdrängung *)
542,100 t / m³ *)

22. Anzahl Fahrgäste

23. Anzahl Fahrgastbetten

24. Anzahl wasserdichter Querschotten
4

25. Anzahl Laderäume

26. Art des Lukendachs

27. Anzahl Motoren zum Hauptschiffantrieb
2

28. Total Hauptantriebsleistung
800 kW

29. Anzahl Hauptpropeller
2

30. Anzahl Bogankerwinde davon mit Kraftantrieb
2 **1**

31. Anzahl Heckankerwinde davon mit Kraftantrieb
1

32. Anzahl Schlepptaken

33. Anzahl Schlepwinden (davon mit Kraftantrieb)

34. Ruderanlagen

Anzahl Hauptruderbüchsen	---	Hauptruderantrieb	---	Hand *)	---	elektrisch / hydraulisch *)	---
Andere Anlagen:	Art:	Schottel					
Flankenruder:	Flankenruderantrieb:	Hand *)	elektrisch *)	elektrisch / hydraulisch *)	hydraulisch *)		
Ja / Nein *)	Ja / Nein *)	---	---	---	---		
Bugsteuerleinrichtung:	Bugrad *)	fernbedient	Inbetriebnahme fernbedient	Ja / Nein *)	Ja / Nein *)		
Ja / Nein *)	---	---	---	---	---		

35. Lenzröhren/Ölumpfen

Berechnete Gesamtförderleistung	Anzahl Motorenzumpfen	Förderleistung	Anzahl Handzumpfen
515 l / min	1	289 l / min	1

Änderung(en) unter Nummer(n): *)
Neuer Wortlaut:
Diese Seite wurde ersetzt *)
Ort, Datum Untersuchungskommission
Unterschrift

*) Nichtverwendbar streichen

Фото 20. Копії 1, 2, 4 і 5 сторінок Суднового атестата (всього 13 сторінок), виданого судну Центральним управлінням комісії з обстеження суден і служби обміру Генеральної дирекції водних шляхів та судноплавства, філія «Південно-Захід», Майнц, Німеччина, який замінює реєстраційне свідоцтво, класифікаційне свідоцтво, свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо конструкції, обладнання та забезпечення і свідоцтво про мінімальний склад екіпажу.

§3. Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент) видається суднам, що підлягають нагляду класифікаційним товариством. Свідоцтво видається після внесення судна до Державного суднового реєстру України. Зазначене свідоцтво містить відомості про тип судна, його призначення і основні розміри (довжину, ширину, осадку, місткість), вказуються тип, кількість і потужність суднових двигунів, час і місце побудови

судна тощо. Свідоцтво засвідчує національну належність судна і тим самим підтверджує права і переваги, пов'язані з плаванням під Державним прапором України. У разі втрати судном права плавання під прапором України свідоцтво підлягає поверненню до органу реєстрації, який його видав.

§4. Свідоцтво про право власності на судно видається суднам, які підлягають технічному нагляду класифікаційним товариством, одночасно із Свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України. Свідоцтво втрачає силу в разі втрати судном права плавання під Державним прапором України або при переході судна від одного власника до іншого в межах України і підлягає поверненню до органу реєстрації, який його видав. Свідоцтво є доказом належності судна на праві власності відповідному суб'єкту.

§5. В Судновому білеті, що замінює для суден, зареєстрованих в Судновій книзі України, свідоцтва про право плавання під Державним прапором України і про право власності на судно, фіксуються призначення і тип судна, час і місце його побудови, тип і система його двигунів, матеріал, з якого виготовлено судно, його основні розміри (довжина, ширина, осадка, місткість). В разі втрати судном права плавання під Державним прапором України Судновий білет підлягає поверненню до органу реєстрації, який його видав.

§6. У зв'язку з тим, що головними судновими свідоцтвами, які **встановлюють належність, тип та призначення** судна є саме *Свідоцтво про право плавання під Державним прапором* (видається Державною адміністрацією або визнаною організацією за її дорученням), *Свідоцтво про право власності* (видається Державною адміністрацією або визнаною організацією за її дорученням) та *Класифікаційне свідоцтво* (видається класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно), а в інших суднових свідоцтвах, якщо це передбачено їх формою, належність, тип та призначення судна **не встановлюються, а тільки повторюються (дублюються) відповідно до встановлених в означених вище трьох свідоцтвах, тобто повинні повністю співпадати**, фахівцями служби капітана порту і юридичної служби Одеської філії Державного підприємств «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 27.09.2013 року було направлено проект доповнень до статті 35 КТМУ, зокрема:

«Судно повинно мати **головні суднові документи, які встановлюють його належність, тип та призначення, а саме:**

- свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);
- свідоцтво про право власності на судно;
- класифікаційне свідоцтво;

а також такі основні суднові документи:

- обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства) [і далі за текстом].»

Було також запропоновано перелік суднових документів після «списку пасажирів, що перебувають на судні» доповнити **«списком осіб, супроводжуваних вантаж (водіїв самохідних транспортних засобів, що перевозяться з вантажем чи як вантаж на суднах типу ро-ро, тощо)»**, а підпункт стосовно пасажирського свідоцтва викласти у такій редакції:

- «пасажирське свідоцтво, якщо судно згідно зі свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України, свідоцтвом про право власності на судно та класифікаційним свідоцтвом є пасажирським та перевозить більше 12 пасажирів».

Так як мали місце спроби деяких несумлінних судновласників шляхом звернення до суду та прийняття останнім відповідного рішення уникнути сплати портових зборів у повному обсязі (отримати 50% знижку для пасажирських суден), за рахунок отримання від також несумлінних класифікаційних товариств пасажирське свідоцтво на судна, у свідоцтвах на право плавання під Державним прапором, права власності та класифікаційному яких зазначалось, що ці судна є вантажними ро-ро, то внесення цих поправок і доповнень зумовлене необхідністю запобігання непорозумінням на практиці та під час здійснення правосуддя, які мали місце в процесі захисту інтересів держави з метою забезпечення отримання портових зборів у повному обсязі.

Проект змін та доповнень до статті 35 Кодексу торговельного мореплавства України було прийнято до розгляду і подальшого включення до Закону про внесення змін до деяких нормативних актів України. Але внаслідок загострення політичної кризи в країні і подальшої зміни влади внесення змін і доповнень не було здійснено.

§7. Документами, що підтверджують виконання вимог Правил класифікації та побудови морських суден і правил класифікації та побудови окремих типів суден, а також Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання, є:

- Класифікаційне свідоцтво;
- Класифікаційне свідоцтво на холодильну установку.

Класифікацію суден розглянуто вище в коментарях до статей 22 і 23 Кодексу торговельного мореплавства України (див. § 4 коментаря до статті 22 та § 6 коментаря до статті 23). Вельми важливе значення має Класифікаційне свідоцтво, що видається на судно, яке перебуває під технічним наглядом класифікаційного товариства. Свідоцтво підтверджує, що судно має відповідні морехідні та експлуатаційні якості та знаходиться в задовільному технічному стані. Свідоцтво видається на 5 років із щорічним підтвердженням його дійсності.

§8. Документом, що підтверджує виконання вимог Правил обладнання морських суден і правил обладнання окремих типів суден, є Свідоцтво на обладнання та забезпечення.

§9. Для суден, які не здійснюють міжнародних рейсів, документом, що підтверджує виконання вимог Правил про вантажну марку морських суден, є Свідоцтво про вантажну марку. Положення про видачу цього Свідоцтва викладені в зазначених Правилах.

Для суден, які здійснюють міжнародні рейси, документом, що підтверджує виконання вимог Правил про вантажну марку морських суден, є Міжнародне свідоцтво про вантажну марку (див. фото 21) або Міжнародне свідоцтво про вилучення для вантажної марки.

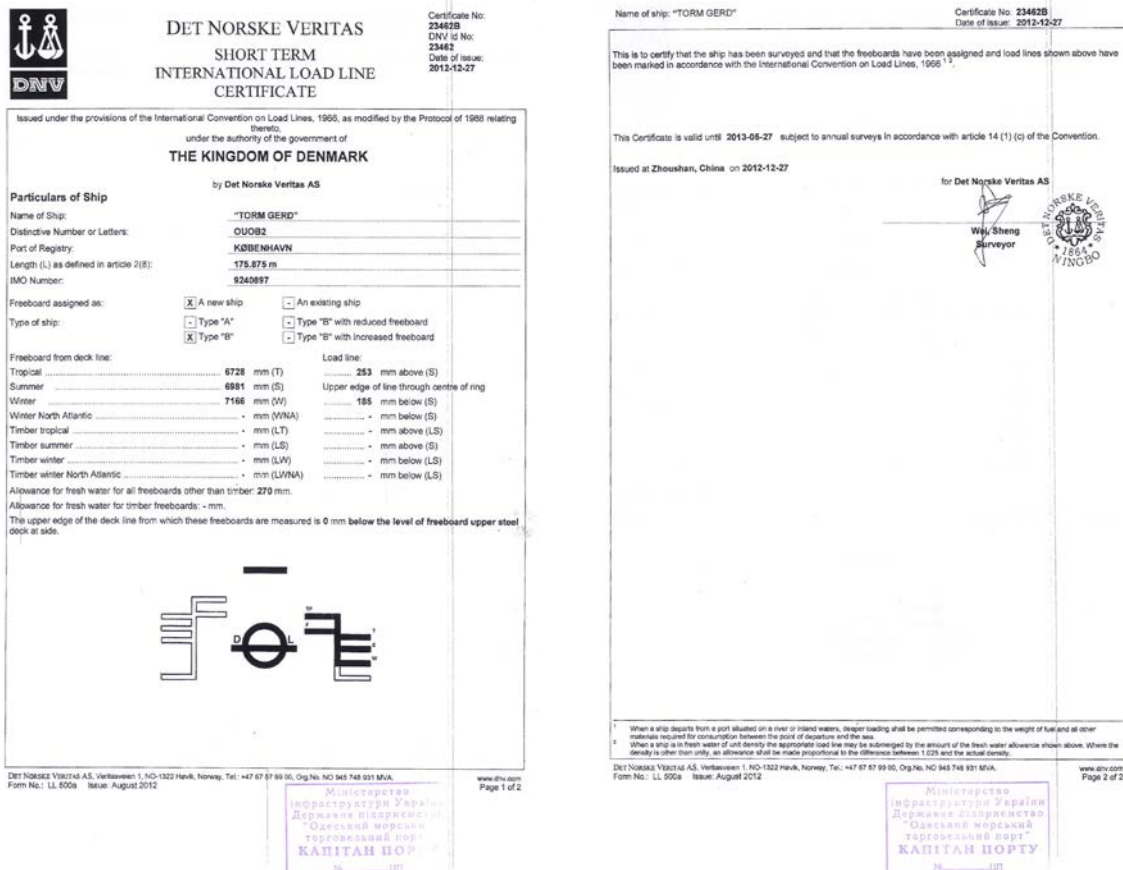


Фото 21. Копія Міжнародного свідоцтва про вантажну марку, виданого класифікаційним товариством Det Norske Veritas.

Міжнародне свідоцтво про вантажну марку видається класифікаційним товариством суднам, що здійснюють міжнародні рейси, валовою місткістю більше 150 реєстрових тонн (1 реєстрова тонна = 100 куб. футам = 2,83 м³), а Свідоцтво про вантажну марку суднам, що не здійснюють міжнародні рейси, валовою місткістю більше 80 реєстрових тонн. Видача цього

документа впливає з положень статті 16 Конвенції про вантажну марку 1966 року із змінами, яка регламентує розподіл Світового океану на сезонні зони і відносить знаки вантажної марки до різних сезонних зон, а саме, до тропічної (Т), літньої (Л/С), зимової (З/В) і зимової для Північної Атлантики (ЗПА/ВНА). Знаки вантажної марки і їх розміри представлені на схемі 4, а карта зон і сезонних районів Світового океану – на схемі 5.

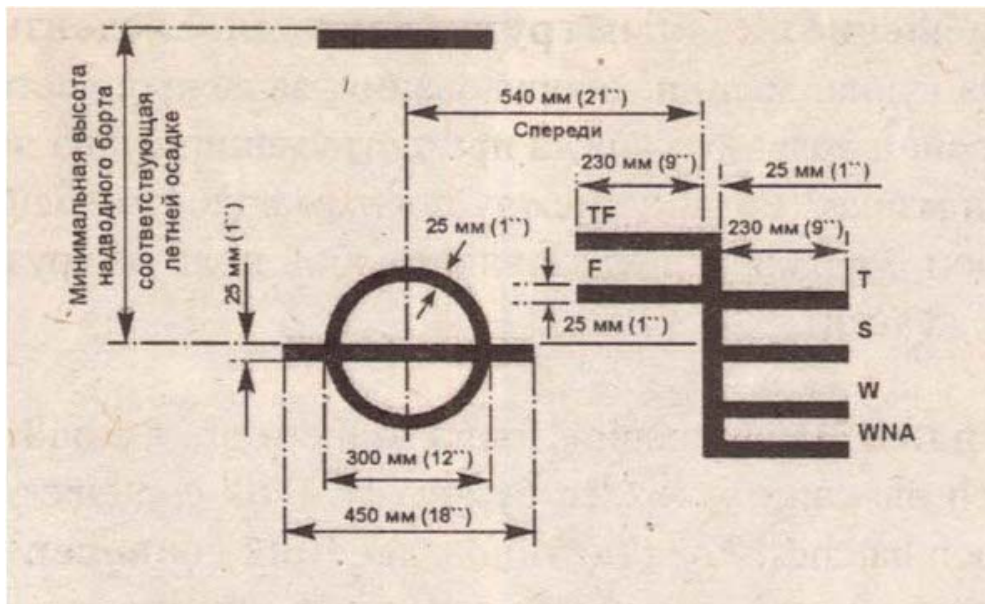


Схема 4. Знаки вантажної марки і їх розміри, регламентовані Міжнародною конвенцією про вантажну марку 1966 року із змінами.

у свідоцтвах про вантажну марку зазначається мінімальна висота надводного борту від вантажної марки до палубної лінії при різних умовах плавання (див. схему 4). Вантажна марка визначає таким чином максимально допустиму посадку судна. Свідоцтва про вантажну марку видаються на термін не більше 5 років.

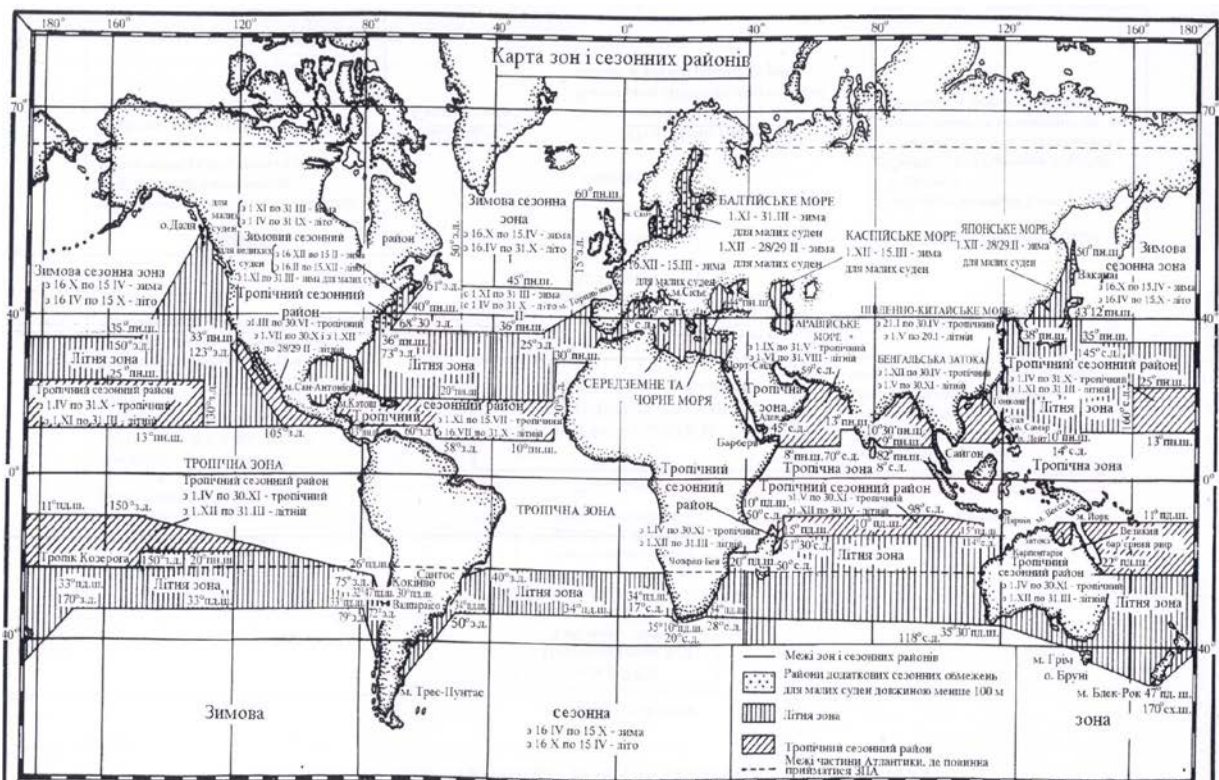


Схема 5. Карта зон і сезонних районів Світового океану.

Усі морські судна повинні бути завантажені таким чином, щоб для кожної сезонної зони відповідна лінія вантажної марки не була втоплена. У тому випадку, коли рейс судна проходить через декілька сезонних зон, ця обставина завжди повинна враховуватись. Крім знаків вантажної марки наносяться знаки осадок судна на штевнях (в носовій частині – на

форштевні та в кормовій частині – на ахтерштевні) і на міделі (в середній частині) судна. При цьому маркування виконується як в метричній (з одного борту), так і англійській системі мір (в футах і дюймах – з іншого борту). Марки осадок судна і їх розміри представлені на фото 22.

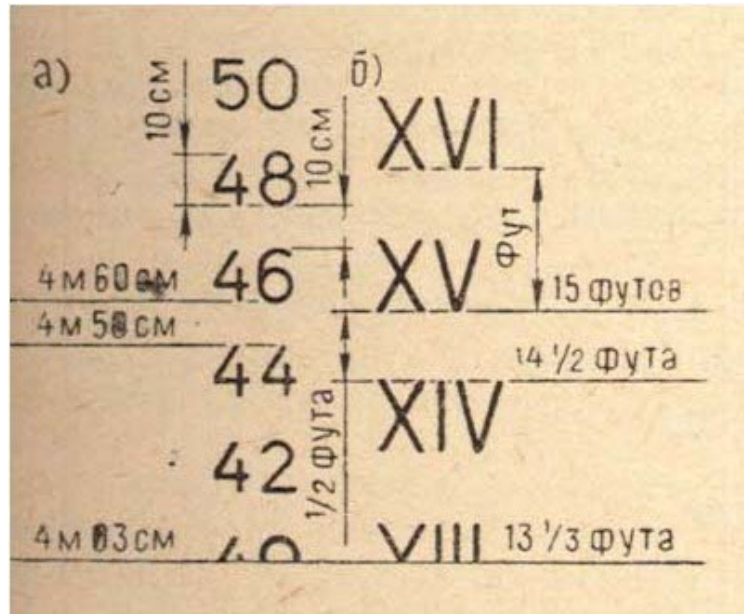


Фото 22. Марки осадок і їх розміри (а) в метричній системі і (б) в англійській системі мір (у футах і дюймах) і приклади правильного зчитування осадок.

§10. Документами, яке засвідчують придатність судна до плавання, є:

- Пасажирське свідоцтво, яке видається на морські пасажирські судна;
- Свідоцтво про придатність до плавання, що видається на морські та змішаного плавання (ріка-море) самохідні судна довжиною більше 20 м, якщо судно отримує документи, зазначені в §§ 7, 8, 9, 12, а на пасажирські судна – і в § 10 (1).

Пасажирське свідоцтво видається класифікаційним товариством на судна, які перевозять більше 12 пасажирів. Пасажирське свідоцтво має бути видане на судно, у свідоцтвах про право плавання під Державним прапором, про право власності на судно та у класифікаційному свідоцтві якого зазначено, що за типом і призначенням це судно є пасажирським. Пасажирське свідоцтво засвідчує, що судно відповідає підвищеним вимогам забезпечення безпеки мореплавства, які пред'являються до пасажирських суден відносно їх непотоплюваності, устаткування посилиними водовідливними і протипожежними пристроями тощо, відповідно до положень Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками. В документі мають зазначатися загальна кількість пасажирів, допустима для перевезення на даному судні, міститися відомості про кількість класних місць (спальних та для сидіння), а також палубних, із зазначенням періоду часу, протягом якого дозволяється перевезення палубних пасажирів, залежно від пори року, району плавання судна та місцевих умов. Свідоцтво видається на термін не більше 12 місяців при наявності на судні чинного (непростроченого) свідоцтва про придатність до плавання. Правове значення пасажирського свідоцтва полягає в тому, що воно є одним із доказів морехідного стану судна в частині його придатності до здійснення пасажирських перевезень.

Слід відзначити, що провідні класифікаційні товариства, такі як Lloyd's Register of Shipping (LR), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), жорстко дотримуються правила видавати на судно пасажирське свідоцтво тільки в разі, якщо в свідоцтві про реєстрацію судна (Certificate of Registration – див. § 2 коментаря до статті 35 КТМУ) та у класифікаційному свідоцтві зазначено, що судно за типом та призначенням є пасажирським. Для випадків перевезення на вантажних накатних суднах (ro-ro cargo vessels) водіїв автомобілів з вантажем, або автомобілів, що перевозяться як вантаж у супроводі цих осіб, цими класифікаційними товариствами пасажирські свідоцтва не видаються, а у класифікаційних свідоцтвах зазначається: «Судно обладнане для безпечного перевезення _____ (зазначається кількість цифрами і прописом) водіїв автомобілів / The vessel is equipped for safe carriage of _____ () vehicle' (cars', trucks') drivers» (див. фото 19 – записи на

зворотній стороні класифікаційного свідоцтва). Водії автомобілів відповідно до статті 178 КТМУ «Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу» та *Правил морського перевезення вантажів, що супроводжуються провідниками вантажовідправників або вантажоодержувачів, і правил проїзду провідників*, затверджених ММФ СРСР 07.04.1969 року з доповненнями від 08.09.1975 року, є *провідниками* вантажовідправників або вантажоодержувачів, тобто особами, що супроводжують вантаж і забезпечують в процесі перевезення і перевантаження вантажу його приймання, завантаження, збережне транспортування, вивантаження і здачу отримувачу, звільняючи перевізника (адміністрацію судна) від проведення зазначених операцій та відповідальності за нестачу вантажу.

Свідоцтво про придатність до плавання видається класифікаційними товариствами на судна, які підлягають їх технічному нагляду. Суднам, які не підлягають технічному нагляду класифікаційних товариств, свідоцтва видаються тими органами, які здійснюють за ними технічний нагляд.

У свідоцтві зазначається район, в межах якого судно визнається придатним до плавання, або визначається, що воно може плавати в будь-яких районах. Свідоцтво видається на 12 місяців, з можливістю подальшого продовження терміну його дії. Зазначене свідоцтво видається тільки за умови повної відповідності технічного стану судна вимогам відповідного органу технічного нагляду і можливості надійної і безпечної експлуатації судна протягом усього терміну до наступного чергового освідчення. Суднам, у яких термін дії свідоцтва закінчується раніше передбачуваного закінчення рейсу, не повинен видаватися дозвіл на вихід в рейс.

Юридичне значення Свідоцтва про придатність до плавання полягає в тому, що воно є одним з основних доказів належного морехідного стану судна, який підтверджує придатність судна до безпечного плавання у певному районі. В одній із судових справ відповідач для підтвердження морехідного стану судна, яке йому належить, надав довідку про дозвіл судну на плавання у певному районі, видану рибним трестом, в управлінні якого перебувало це судно. Морська арбітражна комісія (МАК) не визнала цю довідку належним доказом, визначивши, що належний технічний стан судна може бути підтверджений тільки виданим Регістром свідоцтвом про придатність до плавання, яке не може бути замінене ніяким іншим документом (справа МАК № 1/1963).

На усі судна внутрішнього плавання, морські несамохідні, а також на морські самохідні судна довжиною менше 20 м Свідоцтво про придатність до плавання видається, якщо судно отримує документи, зазначені в §§ 7, 8, 12, а на пасажирські – і в § 10 (1).

§11. Документами, що підтверджують виконання вимог Правил щодо запобігання забрудненню з суден на нафтоналивних суднах валовою місткістю менше 150 рег. т, на суднах валовою місткістю менше 400 рег. т, які не є нафтоналивними, а також на будь-яких суднах, які не здійснюють міжнародних рейсів, є Свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою, стічними водами і сміттям.

§12. Документами, що підтверджують виконання Правил і нормативних документів по обміру суден, є:

- Міжнародне обмірне свідоцтво (1969 року);
- Обмірні свідоцтва або Декларації про обмір – для суден, що не підпадають під дію Міжнародної конвенції щодо обміру суден 1969 року. Умови видачі вказаних документів наведені в Правилах обміру морських суден;
- Обмірне свідоцтво судна внутрішнього плавання;
- Спеціальне обмірне свідоцтво для Суецького каналу;
- Свідоцтво про підтвердження загального об'єму (Панамський канал) – для суден, які вперше проходять Панамським каналом. Свідоцтво є попереднім документом, на основі якого Комісія Панамського каналу видає Обмірне свідоцтво Панамського каналу.

Документами, що підтверджують виконання вимог Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден, є:

- Регістрова книга суднових вантажопідйомних пристроїв. Видається на суднові вантажопідйомні пристрої, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії – 10 років;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд вантажопідйомних пристроїв. Видається на суднові вантажопідйомні пристрої, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії – 5 років;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд спарених вантажних стріл. Видається на суднові вантажні стріли, обладнані для роботи спареними шкентелями, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії – 5 років;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд замінюваних та знімних деталей. Видається на замінювані та зйомні деталі, що входять до складу вантажопідйомного пристрою та на знімні деталі, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії Свідоцтва не обмежений і залежить від технічного стану деталей;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд сталюого троса. Видається на сталюні троси, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії Свідоцтва необмежений і залежить від технічного стану сталюого троса;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд ліфтів. Видається на суднові ліфти, на які поширюється дія Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Термін дії – 5 років.

§13. Документами (конвенційними свідоцтвами), що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі 1974 року і Протоколу 1978 року до неї та Поправок 1981, 1983, 1988, 1989, та 1990 років до них, Міжнародних правил запобігання зіткненню суден на морі 1972 року і Регламенту радіозв'язку 1997 року, є:



Фото 23. Копія Свідоцтва про безпеку пасажирського судна, виданого класифікаційним товариством BUREAU VERITAS пасажирському круїзному судну «MSC LIRICA».

- Свідоцтво про безпеку пасажирського судна (див. фото 23) – видається на пасажирські судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови морських суден і Правил обладнання морських суден на термін, що не перевищує 12 місяців. Одночасно

зі Свідоцтвом про безпеку пасажирського судна видається Перелік обладнання для Свідоцтва про безпеку пасажирського судна;

- Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо конструкції (див. фото 24) – видається на вантажні судна тільки за наявності на судні Класифікаційного свідоцтва і до закінчення строку дії Класифікаційного свідоцтва;

The image shows two pages of a Det Norske Veritas (DNV) Short Term Cargo Ship Safety Construction Certificate for the ship 'TORM GERD'. The certificate is issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of the Kingdom of Denmark.

Particulars of Ship:

- Name of Ship: "TORM GERD"
- Distinctive Number or Letters: OUB2
- Port of Registry: KØBENHAVN
- Gross Tonnage: 30128
- Deadweight of ship (metric tons) ¹: Up to 46317
- IMO Number: 9240897

Type of Ship:

- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Ship other than any of the above

Date of Build ²:

- Date of building contract: 2000-11-03
- Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: 2002-06-07
- Date of delivery: 2002-12-04
- Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable):

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention.
2. That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
3. That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on 2011-01-25 and 2012-12-27
4. That an Exemption Certificate has been issued ³
5. That the ship was not ⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-1/55 / II-2/17 ⁵ of the Convention.
6. That a document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection ⁶ is not ⁶ appended to this Certificate.

This Certificate is valid until 2013-05-27. ⁵
subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention

Completion date of survey on which this Certificate is based: 2012-12-27
Issued at Zhoushan, China on 2012-12-27

for Det Norske Veritas AS
Wei, Sheng Sunjeyor

DET NORSKE VERITAS AS
1584 NINGBO

Footnotes:

- 1 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
- 2 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.
- 3 All applicable dates to be completed.
- 4 Delete as appropriate.
- 5 The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/10(1).
- 6 Delete as appropriate.

DET NORSKE VERITAS AS, Veritasveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel: +47 67 57 99 00, Org.No. NO 945 748 921 MVA, www.dnv.com
Form No.: CCC 502a Issue: August 2012 Page 1 of 2

DET NORSKE VERITAS AS, Veritasveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel: +47 67 57 99 00, Org.No. NO 945 748 921 MVA, www.dnv.com
Form No.: CCC 502a Issue: August 2012 Page 2 of 2

There are two purple official stamps at the bottom of the pages. The left stamp is from the Ministry of Infrastructure and Transport of Ukraine, and the right stamp is from the State Maritime Administration of Ukraine. Both stamps mention the Captain of the port.

Фото 24. Копія Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо конструкції, виданого класифікаційним товариством Det Norske Veritas наливному судну «TORM GERD»:

на 2-й сторінці цього документа (праворуч) в п. 3 вказані дати двох останніх зовнішніх оглядів днищевої частини корпусу судна.

- Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо обладнання та забезпечення – видається на вантажні судна за умови виконання вимог частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден і частин II «Рятувальні засоби», III «Сигнальні засоби» і V «Навігаційне обладнання» Правил по конвенційному обладнанню морських суден. Одночасно зі Свідоцтвом про безпеку вантажного судна видається Перелік обладнання для Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо обладнання та забезпечення;
- Свідоцтво про відповідність конструкції та обладнання судна вимогам правила 54 Глави II-2 Поправок 1981 року до Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі 1974 року;
- Свідоцтво про безпеку вантажного судна щодо радіоблабднання – видається на вантажні судна за умови виконання вимог частини IV «Радіоблабднання» Правил по конвенційному обладнанню морських суден. Одночасно зі Свідоцтвом видається Перелік обладнання для Свідоцтва про безпеку вантажного судна щодо радіоблабднання;
- Свідоцтво про безпеку ядерного вантажного судна – видається за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови атомних суден;
- Свідоцтво про вилучення (див. фото 25) – оформляється, якщо для якогось судна допускаються винятки на підставі і відповідно до положень Міжнародної конвенції з

охорони людського життя на морі 1974 року і Протоколу 1978 року до неї з Поправками. Строк дії Свідоцтва про вилучення не повинен перевищувати строку дії свідоцтва, до якого воно додається.

16
2.1.16

Выдано в
Issued at
Piraeus, Greece
(место выдачи Свидетельства)
(place of issue of Certificate)

29.09.2012
(дата выдачи)
(date of issue)

Дата завершения освидетельствования, в соответствии с которым выдан настоящий Свидетельства
Completion date of the survey on which this Certificate is based
29.09.2012
(дата выдачи)
(date of issue)

№ 12.05066.295

Название судна Name of Ship	Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Возможная вместимость Gross Tonnage	Номер ИМО IMO Number
AVIVA	V3MX5	Belize City	10957	8030283

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:
THIS IS TO CERTIFY:

Что судно в силу положений правила
That the ship is, under the authority conferred by regulation
Chapter II-2/1.4.1

Конвенция, освобождается от выполнения требований
The Convention, exempted from the requirements of
Chapter II-2 Reg. 5.2.1.3; Reg. 5.2.2.5; Reg. 7.2.42.5.1;
S.2, 5.3, 7, 8.2, 9; Reg. 9.1.3; 2.1, 2.2, 4.5, 6, 7.4.2, 7.4.3;
7.4.5, 7.6.2, 7.6.3; Reg. 10.2.1.2, 1; 2.1.5.2.1, 2.2.2.1, 2.2.3.1.1, 2.2.4.1.1; Reg. 10.5.1.2; Reg. 10.5.5;
Reg. 10.5.8; Reg. 10.6.1.1; Reg. 10.10; Reg. 11.4.1; Reg. 12; Reg. 13.2; 13.3.4.4.3; Reg. 13.4.1

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:
In the course of a voyage the ship
should not proceed more than 20 miles from the nearest land.

Рейсы, если они имеются, на которые выдается Свидетельство об изъятии:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:
Short international voyages within
the Black and Marmara Seas with duration not more than 48 hours.

Настоящее Свидетельство действительно до
This Certificate is valid until:
при условии, что Свидетельство № 12.05059.295
subject to the Certificate No.

Подпись
Signed
Место
Place
Дата
Date

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority
as appropriate

Подтверждение в случае проведения освидетельствования
для возобновления Свидетельства в применении правила 1/14(d)
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 1/14(d) applies

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 1/14(d) Конвенции признается действительным
This Certificate shall, in accordance with regulation 1/14(d) of the Convention, be accepted as valid
до
until
при условии, что Свидетельство №
subject to the Certificate No.

Подпись
Signed
Место
Place
Дата
Date

Печать или штамп организации
Seal or stamp of the authority
as appropriate

PC 2.1.16

Фото 25. Копія Свідоцтва про вилучення, виданого Російським морським регістром судноплавства вантажному накатному судну «AVIVA» (це одне з 5 виданих судну свідоцтв про вилучення): на титульній сторінці цього документу (ліворуч) перелічені номери частин, правил і пунктів МК СОЛАС-74 з поправками, від виконання вимог яких судно звільнено в силу неможливості їх виконання через особливості конструкції, обладнання та постачання.

§14. Документами, що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року, є:

- Міжнародне свідоцтво про вантажну марку (див. фото 21 на стор. 88) – видається за умови виконання вимог Правил про вантажну марку морських суден;
- Міжнародне свідоцтво про вилучення для вантажної марки – оформляється на підставі Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року і видається на судно замість Міжнародного свідоцтва про вантажну марку 1966 року.

§15. Документами, що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції з обміру суден 1969 року та Міжнародної конвенції щодо обміру суден внутрішнього плавання 1966 року, є:

- Міжнародне обмірне свідоцтво (1969 року) – видається на судна довжиною 24 м і більше, яке здійснює міжнародні рейси (див. фото 26 ліворуч);
- Обмірне свідоцтво судна внутрішнього плавання – видається на судна, що обміряні за Правилами обміру суден внутрішнього плавання.

В обмірних свідоцтвах зафіксовані загальні відомості про судна та результати їх вимірювань, розміри палубних і машинних приміщень, повна і чиста місткість.

За даними обмірних свідоцтв з суден стягуються корабельний, лоцманський та інші збори. Дані обмірних свідоцтв беруться до уваги при складанні вантажного плану для оптимального розміщення вантажів у судових приміщеннях і найкращого використання вантажомісткості та вантажопідйомності судна.

Обмірні свідоцтва видаються безстроково і підлягають перегляду лише у випадку такої перебудови суден, в результаті якої змінюється їх місткість.



DET NORSKE VERITAS
INTERNATIONALT MÅLEBREV (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE
(1969)

DNV Id No:
23462
IMO No:
9240897

Utdørdiget i henhold til bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969, efter beføjelse fra regjeringen i
Issued under the provision of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of

THE KINGDOM OF DENMARK
for hvilket konventionen trådte i kraft den 18. juli 1962
for which the Convention came into force on 18th July 1962

Skibets navn Name of Ship	Kontrol nr. eller kørdingsbogstaver Distinctive Number or Letters	Hjemsted Port of Registry	Dato Date
TORM GERD	OUB2	KØBENHAVN	2002

1) Datoen, på hvilken keelen blev lagt, eller skibet var på et tilsvarende konstruktionsstadium (artikel 2(5)), eller eventuelt datoen, på hvilken skibet underkastedes ombygninger eller ændringer af væsentlig omfang (artikel 3(2)(b)).
2) Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(5)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

HØVEDDIMENSJONER MAIN DIMENSIONS

Længde (artikel 2(8)) Length (Article 2(8))	Bredde (reglement 2(3)) Breadth (Regulation 2(3))	Dybde (moulded) midtskibets til øverste dæk (reglement 2(2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
175.88 M	32.20 M	19.10 M

SKIBETS TONNAGER ER: THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

Bruttotonnage Gross tonnage	30 128	Nettonnage Net tonnage	11 742
--------------------------------	--------	---------------------------	--------

Det attesteres herved, at dette skibes tonnager er blevet fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Udstedt i
issued at **OSLO, NORWAY** den
the **11 OCTOBER 2012**

Undertegnede erklærer, at han er beføjet af regjeringen til at udstede dette målebrev.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

for Det Norske Veritas AS

ATLE GRØNLIE
HEAD OF SECTION

DET NORSKE VERITAS 1864

Міністерство інфраструктури України
Державне морське реєстраційне управління
КАБІТАН ПОРТУ

DNV Form No. TMC.131a Issue: January 2012



DET NORSKE VERITAS
SHORT TERM
INTERNATIONAL OIL POLLUTION
PREVENTION CERTIFICATE
This Certificate shall be supplemented by Record of
Construction and Equipment

Certificate No:
23462B
DNV Id No:
23462
Date of Issue:
2012-12-27

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

THE KINGDOM OF DENMARK
by Det Norske Veritas AS

Particulars of Ship

Name of Ship:	"TORM GERD"
Distinctive Number or Letters:	OUB2
Port of Registry:	KØBENHAVN
Gross Tonnage:	30128
Deadweight of ship (metric tons):	Up to 48317
IMO Number:	9240897

Type of ship: Oil Tanker
 Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention
 Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.
- That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

Remarks/Recommendations:

This Certificate is valid until **2013-05-27** subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.
Completion date of survey on which this Certificate is based: **2012-12-27**
Issued at Zhoushan, China on 2012-12-27

for Det Norske Veritas AS

Wei Sheng
Surveyor

DET NORSKE VERITAS 1864

For oil tankers
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with Regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to anniversary date as defined in Regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with Regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

DNV Form No. IOPP.502B Issue: July 2012

Фото 26. Копії титульних сторінок Міжнародного обмірного свідоцтва (ліворуч) і Міжнародного свідоцтва щодо запобігання забруднення нафтою (праворуч), виданих класифікаційним товариством Det Norske Veritas.

§16. Документами, що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року і Протоколу 1978 року до неї, є:

- Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню нафтою (див. фото 26 праворуч) з доповненнями А або В – видається на нафтоналивні судна валовою місткістю 150 рег. т і більше і на будь-які інші судна валовою місткістю 400 рег. т і більше за умови виконання вимог частини II Правил щодо запобігання забрудненню з суден;
- Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом (1973 року) – видається на усі судна, що перевозять шкідливі рідкі речовини наливом, за умови виконання вимог частини III Правил щодо запобіганню забрудненню з суден;
- Міжнародне свідоцтво щодо запобігання забрудненню стічними водами (1973 року) – видається на судна за умови виконання вимог частини IV Правил щодо запобігання забрудненню з суден;
- Свідоцтво про відповідність обладнання і пристроїв судна вимогам Додатку V до Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року.

§17. Документом, що підтверджує виконання вимог діючих міжурядових угод про вантажну марку, є Регіональне свідоцтво про вантажну марку. Свідоцтво видається відповідно до вимог регіональної угоди про вантажну марку. Термін дії Регіонального свідоцтва – не більше 5 років.

§18. Документами, які підтверджують виконання вимог кодексів ІМО: щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом; щодо конструкції та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом; щодо безпеки суден з динамічними принципами підтримання; щодо конструкції та обладнання пересувних плавучих бурових установок; щодо безпеки суден спеціального призначення; щодо безпеки високошвидкісних

суден, щодо безпечного перевезення незернових навалочних вантажів та щодо безпечного перевезення зерна насипом, є відповідно:

- Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (див. фото 27) – видається на судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови хімовозів. Термін дії свідоцтва – не більше 5 років;

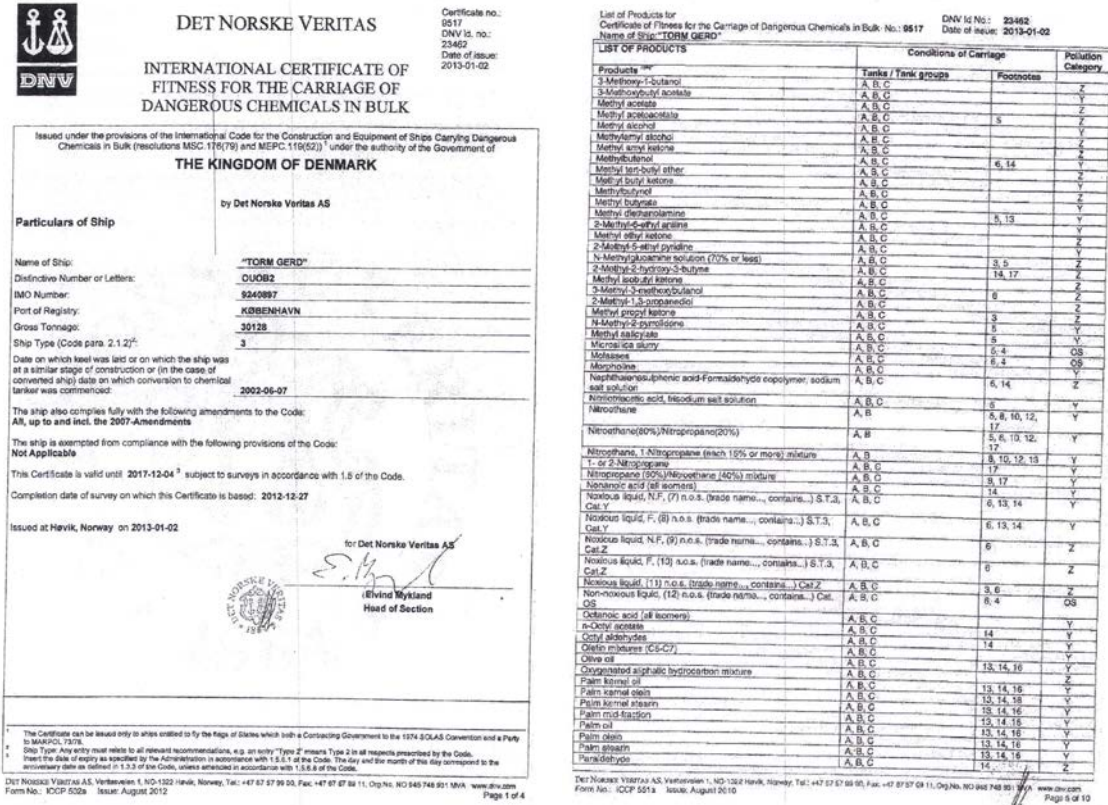


Фото 27. Копія титульної сторінки Міжнародного свідоцтва про придатність судна до перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (ліворуч) і переліку небезпечних хімічних вантажів, що допускаються до перевезення наливом на цьому судні, який додається до цього свідоцтва (праворуч).

- Міжнародне свідоцтво про придатність судна до перевезення зріджених газів наливом – видається на судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови газовозів. Термін дії свідоцтва – не більше 5 років;
- Свідоцтво щодо конструкції, обладнання і забезпечення судна з динамічним принципом підтримки – видається на судна за умови виконання вимог Правил забезпечення безпеки суден з динамічними принципами підтримки. Термін дії свідоцтва – не більше 12 місяців;
- Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна – видається на судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден. Одночасно із зазначеним Свідоцтвом видається Перелік обладнання для Свідоцтва про безпеку високошвидкісного судна.
- Свідоцтво про безпеку плавучої бурової установки – видається на судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови плавучих бурових установок і Правил щодо конвенційного обладнання плавучих бурових установок. Термін дії свідоцтва – не більше 5 років;
- Свідоцтво про безпеку судна спеціального призначення – видається на судна за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови морських суден і Правил про конвенційному обладнанню морських суден, які передбачені для суден спеціального призначення. Термін дії свідоцтва – не більше 5 років;
- Свідоцтво про придатність судна для перевезення навалочних вантажів. До Свідоцтва додаються Перелік навалочних вантажів та Доповнення до Свідоцтва про придатність судна для перевезення навалочних вантажів;
- Свідоцтво про придатність судна для перевезення зерна насипом.

§19. Документами, що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції 1979 року про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах (МОП-152), є:

- Регістрова книга суднових вантажопідйомних пристроїв;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд вантажопідйомних пристроїв;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд спарених вантажних стріл;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд замінюваних та знімних деталей;
- Свідоцтво про випробування та повний огляд сталювого тросу.

§20. Документом, що підтверджує виконання вимог Конвенції про режим судноплавства на Дунаї 1975 року, є суднове свідоцтво, яке видається на судна, що здійснюють закордонні рейси при плаванні по Дунаю, за умови виконання вимог Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання (для Дунайського басейну).

§21. Документами, що підтверджують виконання вимог Міжнародної конвенції щодо безпечних контейнерів 1972 року, є:

- Свідоцтво про допущення типу конструкції суховантажного контейнера щодо безпеки,
- Свідоцтво про допущення типу конструкції ізотермічного контейнера щодо безпеки,
- Свідоцтво про допущення типу конструкції контейнера-цистерни щодо безпеки.

Документами, що підтверджують виконання вимог Митної конвенції, що належить до контейнерів, 1972 року, є:

- Свідоцтво про допущення контейнера на будь-якому етапі після виготовлення,
- Свідоцтво про допущення типу конструкції контейнера.

§22. Документом, що дозволяє разовий перегін між визначеними портами, який видається судну, що не має класу або втратило такий, або судну, що не мало права на плавання в даному районі, за умови виконання і дотримання спеціальних указівок класифікаційного товариства, є Свідоцтво на разовий перегін.

§23. Однією з умов визнання судна морехідним є належне укомплектування його екіпажем. Комплектування судна екіпажем здійснюється відповідно до вимог Правила 14 «Укомплектування суден екіпажами» Глави V «Безпека мореплавства» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, згідно з яким всі судна повинні бути укомплектовані екіпажами в належній чисельності та належної кваліфікації відповідно до принципів мінімальної безпечної чисельності екіпажів, визначених Резолюцією ІМО А.890(21). Згідно з пунктом 2 Правила 14 Глави V МК СОЛАС-74 з поправками кожне судно, до якого застосовується Глава I Конвенції, повинно мати відповідний *Документ (свідоцтво) про мінімальний безпечний склад екіпажу судна (Minimum Safe Manning Document* – див. фото 28 ліворуч) або рівноцінний документ, виданий Державою прапора як доказ того, що такий мінімальний безпечний склад екіпажу вважається необхідним для виконання діючих вимог. В більшості випадків Документ (свідоцтво) про мінімальний безпечний склад екіпажу видається Державою прапора або уповноваженою нею організацією на термін не більше 5 років.

Основні відомості про екіпаж заносяться у список осіб суднового екіпажу – Суднову роль (*Crew list* – див. фото 28 праворуч), яка засвідчує відповідність складу екіпажу пропонованим до нього вимогам. Суднова роль є документом, в якому Інспекція державного портового нагляду і Державна прикордонна служба надають судну офіційний дозвіл на вихід в море. Форма суднової ролі регламентована ІМО, а саме Конвенцією щодо полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками (FAL-65) – ІМО FAL Form 5. Перед виходом судна в рейс на суднової ролі, підписаній капітаном судна, ставиться штамп капітана порту (див. § 5 коментаря до статті 23 КТМУ, фото 15). Якщо судно відбуває в закордонний рейс, необхідні також відмітки митниці і прикордонної служби у порту відправлення.

Всі зміни у складі екіпажу повинні бути зафіксовані в суднової ролі і засвідчені прикордонною службою, а за кордоном – консулом України (для українських суден).

THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS



MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

Issued by the BAHAMAS MARITIME AUTHORITY
under the provisions of regulation V/14.2 of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT
SEA, 1974, as amended:
Pursuant to section 21 of the Bahamas Merchant Shipping
(Training, Certification, Manning and Watchkeeping) Regulations 1998

Particulars of the ship:

Name of ship	Port of Registry	IMO Number	Official Number
KENDAL	NASSAU	9267962	8001529
Gross Tonnage	Main Propulsion Power - (KW)	Type of Ship	Call Sign
7893	5970	LPG Carrier	C6XE9

Trading Area World Wide

The ship named in this document is to be considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below, subject to any attached conditions

GRADE / CAPACITY	Certificate (STCW Reg.)	Number of persons	GRADE / CAPACITY	Certificate (STCW Reg.)	Number of persons
Master	HE2	1	Chief Engineer	HE2	1
Chief Mate	HE2	1	Second Engineer	HE2	1
Officer in Charge of a Navigation watch	HE1	2	Officer in Charge of an Engineering watch	HE1	1
Able Seafarer Deck	HE4	2	Able Seafarer Engine	HE4	2
Rating Forming Part of the Navigational Watch	HE4	2	Rating Forming Part of the Engineering Watch		
GMDSS Radio Operator (Not included above)			Cook		1
Other (Enter details of Persons required to perform shipboard duties)			Doctor		

Periodically unattended machinery space Yes No

The above manning levels are appropriate to the machinery space of the vessel being permanently manned. If the automated engine management systems and bridge control of the propulsion machinery are operational, one Officer in Charge of an Engineering Watch may be omitted from the requirement listed on this document.

OTHER CONDITIONS & FURTHER DETAILS: See overleaf and Bulletin #115.

Issued at LONDON on 07 March 2011

Date of Expiry: 06 March 2016

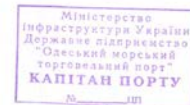
Seal or stamp of the Administration



For and on behalf of the Bahamas Maritime Authority
D. A. Williams



LPG KENDAL
MASTER



IMO CREW LIST

1. Name of Ship		2. Port of Arrival		3. Date of Arrival		4. Port of Departure		5. Date of Arrival/Departure	
LPG/C KENDAL		ODESSA, UKRAINE		19 JAN 13					
6. Nationality of Ship		7. Family Names, Given names		8. Rank or rating		9. Nationality		10. Date and Place of Birth	
BAHAMAS		ALIAGA, TURKEY				11. Nature and No. of identity documents (seamanbook)		12. Expiry date	
13. Nature and No. of identification documents (seamanbook)		14. Expiry date		15. Nature and No. of identification documents (seamanbook)		16. Expiry date			
01.	Mohamed Jaffer Turki	Master	Indian	03-05-77	Mumbai MS	MUM 79975	10-05-15	H 3991272	23-06-15
02.	Nitin Behal	Ch. Off.	Indian	21-10-82	Delhi	MUM 90842	02-07-15	H 0993992	15-07-20
03.	Elgincoolin, Kristian Lou Erpelo	2nd Off.	Filipino	12-11-85	Quezon City, Philippines	B1192977	06-06-17	X264342170	09-08-14
04.	Malko, Richard Barsarsa	3rd Off.	Filipino	29-10-82	Kidapawan, North Cotabato	B1212471	25-07-17	E03038740	13-07-16
05.	Sundaram Pillai, Jagatheesan	Ch. Eng.	Indian	01-11-66	Nagercoil	BY 72001	30-05-18	H 5744718	09-07-19
06.	Prashant Gaur	2nd Engr	Indian	09-08-82	Pauri (Srinagar)	MUM 119131	10-06-13	Z 1955991	09-05-22
07.	Canones, Julius Zerrado	3rd Engr	Filipino	12-07-54	Sara, Iloilo Philippines	B11253042	24-01-17	E06503248	05-10-17
08.	Estivino Mascarenhas	5th Engr	Indian	20-04-76	Margao Goa	MUM 82832	04-03-14	F 3575613	20-07-15
09.	Trasmontero, Rogelio Jr.	A.B.	Filipino	13-12-75	Pontevedra, Negros Occidental	B0653353	05-01-14	X02806776	15-01-14
10.	Juanico, Frederick Mecaral	A.B.	Filipino	14-11-79	Placer, Masbate, Philippines	B0755201	29-07-14	E04973375	18-03-17
11.	Tabanera, Melton Esuquera	A.B.	Filipino	06-03-60	Tangalan, Aklan, Philippines	B1221961	12-08-17	E08056108	23-06-15
12.	Benedicto, Arby John Hazonable	O.S.	Filipino	17-08-89	Manapla Negros Occidental, Philippines	B0681832	25-02-14	X03275641	18-03-14
13.	Silva, Jonathan E.	O.S.	Filipino	08-10-81	Pandan, Catanduanes	B0870669	18-10-15	E01242717	25-10-15
14.	Fria, Ernie D.	Offier	Filipino	11-01-74	San Jose Camarines Sur, Philippines	B0978290	02-05-16	E02418850	11-05-16
15.	Millares, Celso Mendoza	Offier	Filipino	09-01-62	Bangar La Union, Philippines	B1024077	10-05-16	X0322595	11-03-14
16.	Alfaro, Renz Marion Balanes	Wiper	Filipino	28-10-89	San Teodoro Oriental Mindoro, Philippines	B0691305	16-03-14	E04270332	13-12-16
17.	Velasco, Eric O.	Ch. Cook	Filipino	18-06-75	Sto. Nino Western Samar	B0933088	14-10-13	E01127423	06-10-15

13. Date and Signature by Master, authorized agent

CAPT. MOHAMED JAFFER TURKI
Master "LPG/C Kendal"

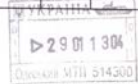


Фото 28. Копія *Minimum Safe Manning Document* (ліворуч), виданого Багамською морською адміністрацією для газозова «KENDAL», та формат (IMO FAL Form 5) *Crew list* (праворуч) з відомостями про членів екіпажу цього судна.

Суднова роль складається в декількох примірниках, які передаються до Інспекції державного портового нагляду, митниці і прикордонної служби (один примірник залишається на судні).

§24. Основні відомості про пасажирів, які перевозяться на пасажирських, пасажирських круїзних та пасажирських накатних суднах заносяться у список пасажирів – Пасажирську роль (*Passenger list* – див. фото 29).

Слід відзначити, що у Правилі 2 (е) Частини А Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, а також у Правилах класифікації та побудови морських суден, що видаються класифікаційними товариствами, «пасажир» визначається як будь-яка особа на борту судна, крім капітана і членів екіпажу або інших осіб, що працюють або мають які-небудь заняття, пов'язані з діяльністю цього судна (спеціальний персонал), а також дітей віком менше одного року.

Форма списку пасажирів регламентована ІМО, а саме Конвенцією щодо полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками (FAL-65) – IMO FAL Form 6. Перед виходом судна в рейс на списку пасажирів, підписаному капітаном судна, ставиться відмітка Інспекції державного портового нагляду з номером, датою і часом оформлення відходу, що є документальним підтвердженням надання судну дозволу на вихід в рейс з пасажирями на борту.

Список пасажирів складається в декількох примірниках, які передаються до Інспекції державного портового нагляду, митниці і прикордонної служби (один примірник залишається на судні).

§25. На суднах торговельного флоту перевозяться такі категорії осіб: **члени екіпажу, пасажирів, спеціальний персонал та особи, супроводжуючі вантаж.** В Правилах класифікації та побудови морських суден Регістру судноплавства України наводиться наступне визначення спеціального персоналу:

- «**Спеціальний персонал** – усі особи, які не є пасажирами, членами екіпажу і знаходяться на борту у зв'язку зі спеціальним призначенням даного судна або через спеціальні роботи, що здійснюються на борту даного судна.»

Page 15-566
01.11.15 0030

PASSENGER LIST

IM0 FAL Form 5

Arrival Departure

1. Name of ship		2. Port of arrival / departure		3. Date of arrival / departure	
1. Nationality of ship		5. Port arrived from		7. Date of arrival	
9. No	2. Family name, given names	8. Rank or rating	9. Nationality	10. Date of birth	11. Nature and No of identity document
1	Bogdan Vladimir Alexandrovich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	16.11.1981	EP 830093
2	Bogdan Alexander Alexandrovich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	11.08.1976	EO 598196
3	Kaper Sergey Igorevich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	17.05.1981	ER 517382
4	Petchenko Viktor Nikolayevich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	03.10.1982	FB 309598
5	Rohlikov Roman Sergeevich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	25.11.1991	SA 702140
6	Subbota Aleksandr Sergeevich	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	16.02.1988	FA 638430
7	Оленин Валерій Васильевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	19.05.1993	EP 373050
8	Оленин Василь Васильевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	08.05.1991	EP 272083
9	Оленин Андрей Васильевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	11.03.1988	EP 168324
10	Соколов Андрей Юрьевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	19.05.1991	EP 284317
11	Колесниченко Олександр Сергеевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	22.01.1994	EP 380686
12	Кузьмин Владимир Витальевич	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	28.06.1992	EP 337942
13	Гилка Роман Павлович	PASSANGER ПАСАЖИР	UKRAINE Україна	16.02.1974	EP 444299
14	FILIPCHUK VITOLD	PASSANGER	UKR	19.04.41	FA766288

12. Date and signature by master, authorized agent or officer.



Фото 29. Формат (IMO FAL Form 6) *Списку пасажирів* або *Пасажирської полі (Passenger list)*, які перевозились на судні «Севастополь».

Фактично особи, що супроводжують вантаж, підпадають під наведене визначення, так як вони забезпечують збережливе перевезення вантажу (сохранную перевозку грузов), який ними супроводжується, а водії самохідних транспортних засобів з вантажем, що перевозяться на судах типу ро-ро, ще забезпечують завантаження на судно та вивантаження з судна таких транспортних засобів. Одночасно в пункті 3 статті 178 КТМУ зазначно:

– «Перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:

- ...3) у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.»

При цьому поняття «провідник» взято з нині чинних *Правил морського перевезення вантажів, що супроводжуються провідниками вантажовідправників або вантажоодержувачів, і правил проїзду провідників* затверджених ММФ СРСР 07.04.1969 року, з доповненнями від 08.09.1975 року (див. «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів», том 1 «Загальні правила перевезення вантажів», розділ 44, стор. 536-539), [див. також коментар до статті 178 КТМУ], згідно з якими у супроводі провідників відправника або одержувача перевозяться такі вантажі:

- плодовоовочі, рослини, картопля, цитрусові;
- тварини та птахи, риба жива;

- вантажі, які швидко псуються та потребують при перевезенні спеціального обслуговування;
- автомобілі, трактори та інші колісні і гусеничні машини, що були в експлуатації;
- енергопоїзди, локомотиви, криті вагони, напіввагони (полувагони), платформи;
- музейні та антикварні цінності;
- інші вантажі, перевезення яких з провідниками передбачене правилами перевезення;
- вантажі, що перевозяться разом з вагонами на морських поромках.

Внесення осіб, що супроводжують вантаж, до пасажирської суднової ролі є порушенням статті 187 «Доказ укладення договору» КТМУ, де зазначається наступне:

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

Таким чином, **пасажир** повинні мати **квітки та багажні квитанції** (якщо ними здавався багаж перевізнику), яких не повинні мати особи, які супроводжують вантаж, що і підтверджується перевітками вантажних суден типу ро-ро, які проводяться персоналом портового нагляду. Для запобігання виникнення непорозумінь та невідповідностей в міжнародному судноплавстві для, наприклад, водіїв вантажівок, які перевозяться на судах типу ро-ро, використовується форма «Drivers' list» (див. нижче, фото 30).

DRIVER'S LIST									
		VESSEL : ZOYA		SHIPPER : KARAER SHIPPING			DATE :	25.12.2011	
		FROM/TO : ZONGULDAK-OESSA		CONSIGNEE : AL SHIPPING			VOY.REF:	2011/02	
NO	TRUCK FIRM	TRUCK PLATE NO	TRUCK PLATE NO	DRIVER'S NAME	PASS. NO	BIRTH DATE	VISA NO	NA / SEAL	
1	NAMARET CO.	SYR 011103		MUSTAFA LAYLO	61105851	1980	Y05276340	SYR	
2	DEMIRBEY	27 P 0447	27 UU 672	TAHSIN GEZICI	U-00839812	1959	Y-02599033	TC	
3	OZMENGULLU	31 FU 885	31 HE 083	HAMIT YAPICI	U-02091996	1969	Y-02847606	TC	
4	PKF AKB LTD	H 748 KO 81	PM 1339 61	GENNADY VOLODIN	6712601	1957		RUS	
5	OZMENGULLU	31 R 1241	31 R 1242	AHMET SINIRGEC	U-03480204	1961	Y-02985101	TC	
6	ASLANLAR	27 D 9885	27 SN 778	MUSTAFA AKARDOGAN	U-01778113	1966	Y-05295214	TC	
7	OZBERKLER	31 E 1804	31 K 0990	ADIL INAN	U-01787355	1958	Y-02849224	TC	
8	AL RAHMAN CO	SYR-261974		ALI RAHIM	005236023	1961	Y-05277561	SYR	
9	TRANS LOGISTIC SERVICE PE	BT 6962 AH	BT 8784 XX	VALERII KOTKOV	EE-177828	1957		UKR	
10	JAHAN JADEH INTL	53 A 771 10	53 A 772 10	RAHMAN SABETI DIZJIKAN	R-15877278	1959	Y-05345344	IRAN	
11	OOD TRAK MASTER	B 219 PO 64	AM 4606 64	OLEG PROKHOROV	8293877	1958		RUS	
12	OTO NALCACILAR	14 BG 990	14 BD 156	FERHAT CAKMAK	U-01645955	1971	Y-02784383	TC	
				TOTAL: 12 DRIVER					

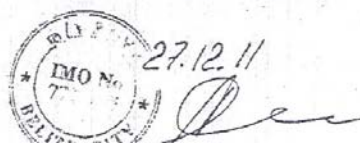


Фото 30. Формат списку осіб, супроводжуючих вантаж – провідників (водіїв вантажних машин з вантажем) – Drivers' list.

З урахуванням вище зазначеного, фахівцями служби капітана порту і юридичної служби Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 27.09.2013 року було направлено проект доповнень до статті 35 КТМУ відносно внесення «списку осіб, супроводжуючих вантаж (водіїв самохідних транспортних засобів, що перевозяться з вантажем чи як вантаж на судах типу ро-ро, тощо)» після «списку пасажирів, що перебувають на судні» [див. § 6 коментаря до статті 35 КТМУ].

§26. Судновий журнал є офіційним документом, що відображає безперервну діяльність судна у всіх її проявах, а також об'єктивні обставини, що супроводжують цю діяльність. Записи в судовому журналі мають важливе доказове значення при вирішенні спорів, пов'язаних з перевезеннями, аваріями, при оформленні морських протестів тощо.

Судновий журнал заповнюється відповідно до вимог Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками (правила II-1/15.9.4, II-1/15.10.2, II-1/15.25.2, II-1/25.9.4, III/18.5) і національних *Правил ведення суднового журналу на судах морського флоту*, затверджених наказом ММФ СРСР від 28.12.1988 року № 173, що містяться в суднових журналах.

До журналу вносяться відомості про ті випадки внутрішнього суднового життя і ті зовнішні обставини, які стосуються судна, що мають для нього будь-яке значення і дадуть подальшу можливість простежити всю діяльність судна протягом плавання і стоянки в портах. Так, в судновому журналі відображується стан моря і неба, сила і напрям вітру та хвилювання, курс, швидкість судна, прийом і здача штурманами вахт тощо. Час кожного випадку зазвичай фіксується з точністю до 5 хвилин, а в особливо важливих випадках (наприклад, при аварії, зіткненні, рятуванні) – до 1 хвилини (якщо будь-якими національними правилами не встановлено інше). На промислових судах в журнал записується також час спуску і підйому трала або постановки і вибірки рибальських сіток, напрямок, довжина і кількість вимітаних сіток, кількість піднятих на борт морепродуктів тощо.

Із введенням в дію *Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню із суден (МКУБ)*, який передбачає розробку і використання перевірочних листів (чек-листів – check lists) з ретельним переліком заходів з підготовки судна, суднових систем, механізмів та обладнання до операцій в різних умовах тощо, дозволяється вносити в судновий журнал посилання на номер відповідного чек-листа замість докладного опису дій щодо підготовки до проведення або забезпечення відповідних суднових операцій.

Ведення суднового журналу покладається на вахтових помічників капітана. Судновий журнал заповнюється негайно після закінчення вахти. Вносити записи до журналу протягом вахти забороняється. В цей час можуть вноситися записи лише до так званого *чорнового журналу (Bell book або Scrap log)*. Капітан судна зобов'язаний щодобово перевіряти судновий журнал і засвідчувати його зміст своїм підписом у кінці кожного аркуша.

Записи в судновий журнал вносяться чорнилом (кульковою ручкою), чітко, вони повинні бути короткими і вичерпно ясними за змістом. Зроблені записи можуть бути доповнені або змінені тільки особою, що писала текст.

Для можливості перевірки записів у судновому журналі капітани суден повинні зберігати недоторканими до наступного виходу в море навігаційні карти з нанесеною на них прокладкою (курси, обсервовані та счислимі місця судна тощо). Журнали можуть перевірятися капітанами портів (інспекторами портового нагляду), посадовими особами судово-слідчих органів та іншими особами, спеціально на це уповноваженими. Однак ці особи не мають права вносити до журналу будь-які записи. Витяги з суднових журналів повинні бути завірені підписом капітана судна і скріплені судновою печаткою. Судновий журнал повинен бути зареєстрований, прошнурований і скріплений печаткою. Суднові журнали українських суден завіряються в службах капітанів морських портів (див. *Правила ведення суднового журналу*, затвержені наказом ММФ СРСР від 28.12.1988 року № 173, які є чинними на підставі постанови Верховної Ради України «Про тимчасову дію на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12.09.1991 року № 1545-ХІІ).

§27. Машинний журнал ведеться вахтовими механіками під наглядом старшого механіка і контролюється капітаном судна (відповідно до вимог Міжнародної конвенції і Кодексу STCW-78/95). Старший механік зобов'язаний щодобово перевіряти машинний журнал і засвідчувати його зміст своїм підписом. В журналі відображається режим роботи головних і допоміжних механізмів, стан котлів, тиск, температурний режим, сила і напрям струму в електромережах, витрата палива, води, мастильних матеріалів тощо.

В журналі фіксуються також роботи, що проводились у машинному відділенні, прийом і здача механіками вахт тощо.

Машинний журнал, як і судовий, повинен бути зареєстрований, прошнурований і скріплений печаткою. Машинний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, а на риболовних судах – центральним органом виконавчої влади, що

забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§28. Радіожурнал Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства (далі Радіожурнал ГМЗЛБ) ведеться відповідно до вимог Правила 17 «Документування» Глави IV «Радіозв'язок» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, Регламенту радіозв'язку 1997 року та наказу Міністерства транспорту України від 03.12.1998 року № 480 «Про затвердження форми Радіожурналу ГМЗЛБ та переліку документів з радіозв'язку й електрорадіонавігації».

Радіожурнал ГМЗЛБ призначений для ведення записів щодо радіозв'язку на тих морських суднах та суднах змішаного (ріка-море) плавання усіх форм власності, що мають обладнання радіозв'язку та радіонавігації ГМЗЛБ та здійснюють рейси в морських районах А3, А4 (за визначенням Правила 2 Глави IV МК СОЛАС-74 з поправками), і перелік документів з радіозв'язку й електрорадіонавігації, які повинні бути на суднах, що плавають під Державним прапором України, обладнаних засобами ГМЗЛБ.

На тих морських суднах та суднах змішаного (ріка-море) плавання всіх форм власності, які мають обладнання радіозв'язку та радіонавігації ГМЗЛБ і здійснюють рейси тільки в морських районах А1, А2 (за визначенням Правила 2 Глави IV МК СОЛАС-74 з поправками) усі записи щодо радіозв'язку повинні здійснюватися в судовому журналі.

Радіожурнал ГМЗЛБ ведеться за формою, встановленою наказом Міністерства транспорту України від 03.12.1998 року № 480, і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, а на риболовних суднах – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

Реєстрація радіожурналів ГМЗЛБ українських суден покладена на капітанів морських і річкових портів (персонал служб капітанів портів).

§29. Санітарний журнал містить відомості про санітарний стан усього судна та його окремих приміщень. Дані санітарного журналу інколи можуть використовуватися для прийняття рішення про морехідність судна.

Санітарний журнал (акт санітарного огляду) заповнюється санітарним лікарем порту при приході і відході судна з даного порту. Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.

В журналі містяться відомості про судно, кількість екіпажу та пасажирів (у випадку наявності), відмічається час і місце огляду судна, а також посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, що здійснювала санітарний огляд. У спеціальній графі фіксуються результати огляду, відмічаються пункти порушених санітарних правил і встановлюється термін для усунення виявлених недоліків (якщо останні мали місце). Після закінчення встановленого терміну проставляється позначка про відсутність виявлених недоліків або вказується причина їх неусунення. Запис в санітарному журналі робиться в двох примірниках (під копірку), з яких перший залишається на судні, а другий – в особи, що здійснювала санітарний огляд.

§30. В судовому Санітарному свідоцтві міститься висновок органів санітарного нагляду про придатність судна до плавання, про необхідні у зв'язку з цим заходи і терміни їх проведення. Свідоцтво видається басейновою санітарно-епідеміологічною службою і має термін дії не більше двох років. Вихід в плавання судна, яке не має дійсного Санітарного свідоцтва, забороняється.

Документальним підтвердженням одержання санітарного дозволу на вихід судна в море є штамп чергового лікаря санітарно-карантинного відділу порту, який проставляється на судовій відхідній Загальній (Генеральній) декларації (див. нижче, фото 31).

Відповідно до вимог *Конвенції щодо полегшення міжнародного морського судноплавства* 1965 року з поправками (FAL-65) для оформлення приходу і виходу з порту суден, які здійснюють міжнародні рейси, на судна видається Морська санітарна декларація (*Свідоцтво*

про дератизацію – Certificate of Deratisation) або свідоцтво про вилучення щодо дератизації. Морська санітарна декларація служить основним документом, який містить відомості про стан здоров'я осіб, які знаходяться на борту судна, під час рейсу і після прибуття судна в порт, які вимагаються санітарно-карантинними органами держави порту.

Регістр 11-860 08.06.16

**ЗАГАЛЬНА ДЕКЛАРАЦІЯ
GENERAL DECLARATION**

(продовження)
(continued)

1. Назва і тип судна Name and description of ship "CMA CGM EGYPT"		2. Порт приходу/виходу Port of arrival/departure ODESA		3. Дата, час приходу/виходу Date-time of arrival/dep. 08.06.06	
4. Національність судна Nationality of ship LIBERIAN		5. Прізвище капітана Name of Master Mr. M. DROZEWSKI		6. Попередній порт заходження/порт призначення Port arrived from / Port of destination Constanza - Illychevsk - Odessa - Damietta	
7. Декларація реєстрації (порт, дата, номер реєстрації) Certificate of registry (Port, date, number) Monrovia No 90402 03.1998		8. Найменування та адреса агента Name and address of ship's agent CMA CGM UKRAINE 10, Burina, Odessa, 65026, Ukraine Tel/Fax: (380+482) 349488			
9. Брутто-тоннаж Gross tonnage 30280		10. Нетто-тоннаж Net tonnage 12152			
11. Місце стоянки судна в порту (привчалі та місцезнаходження) Position of the ship in the port (Berth or station) Berth No. 2		12. Короткі відомості рейсу (попередній та наступні порти заходження, підкреслити де буде вивантажено вантаж, що залишиться в судні) Brief particulars of voyage (previous and subsequent port of call; underline where remaining cargo will be discharged) Chaine - Constanza - Illychevsk - Odessa - Damietta			
13. Короткий опис вантажу Brief description of the cargo Transit: 797 cmts - 6745.14 mts Loaded: 510 cmts - 2875.47 mts Total: 1307 cmts - 9620.61 mts		14. Кількість екіпажу Number of crew 23		15. Кількість пасажирів Number of passenger NIL	
16. Примітки Remarks DWT = 35798 mts Dmd = 19.00 m Loa = 201.57 m Tsum = 12.216 m Lbp = 192.20 m Tlora = 8.62 m Boa = 32.25 m Taft = 9.55 m Dm = 9.13 m		17. Декларація про вантаж Cargo Declaration 5		18. Декларація про суднові запаси Ship's stores Declaration 2	
19. Суднові реєстри Crew List 6		20. Список пасажирів Passenger List nil		21. Дата та підпис капітана, акредитованого агента або офісера Date and signature by captain, authorized agent or officer M.V. "CMA CGM EGYPT"	
22. Декларація про особисті речі екіпажу Crew's Effects Declaration 2		23. Морська санітарна декларація Maritime Declaration of Health 1			

Для службового використання
For official use

Примітки капітана
Master's remarks

**Ecological declaration
No 1116 07.06.06**

Судновий запасник Oillog	E.R. SCHIFFAHRT	Запасник бункера на борту, т Fuel oil	2466
Позивний судна Call Sign	ELYA4	Державний запасник Diesel oil	62
№ IMO	9116368	Масло Lubrication oil	56
IMO No.	6404	Прісна вода Fresh water	176

Вихід в море (до розрешення)
Exit to sea (after clearance)

06.06.06
Док. справ. СКО

M.V. "CMA CGM EGYPT"

Фото 31. Штамп санітарно-карантинного лікаря порту (ліворуч знизу) на відхіній судновій Загальній (Генеральній) декларації, що надає судну санітарний дозвіл на вихід в море.

§31. Перелік суднових документів, передбачений статтею 35 КТМУ, не є вичерпним. Суднова документація залежить від призначення і типу судна, його місткості, потужності двигуна тощо.

Серед свідоцтв, що не вказані в статті 35 Кодексу, важливе значення мають свідоцтва, що підтверджують виконання вимог Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню із суден (МКУБ) і Міжнародного кодексу щодо охорони суден та портових засобів (Кодекса ОСПЗ).


Документами (сертифікатами), що засвідчують відповідність вимогам МКУБ судноплавної компанії і суден, які знаходяться в її оперативному управлінні, є:

- Документ про відповідність (ДВК – Document of Compliance – DoC) компанії (термін дії не повинен перевищувати 5 років – див. фото 32);
- Тимчасовий документ про відповідність (Тимчасовий ДВК – Interim DoC) компанії (термін дії не повинен перевищувати 12 місяців);
- Свідоцтво про управління безпекою (СВУБ – Safety Management Certificate - SMC) судна (термін дії не повинен перевищувати 5 років – див. фото 33);
- Тимчасове свідоцтво про управління безпекою (Тимчасове СВУБ – Interim SMC) судна (термін дії не повинен перевищувати 6 місяців).

Оригінал ДВК повинен зберігатися в компанії, а його оригінальна копія (тобто копія, завірена оригінальними підписами й печаткою) – на судні і пред'являтися капітаном під час перевірок судна.

Оригінал СВУБ повинен зберігатися на судні, а його оригінальна копія – в головному офісі компанії або інших місцях, визначених Адміністрацією чи визнаною організацією (органом сертифікації).

Certificate No. 11HO-246SPANDOC



DOCUMENT OF COMPLIANCE

REPUBLIC OF PANAMA

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,
Under the authority of the Government of the Republic of Panama
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name and address
of the Company : **MOL SHIP MANAGEMENT (SINGAPORE) PTE. LTD.**
2 Havelock Road #05-02 Singapore 059763

Company identification number : **IMO 5261954**

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below (delete as appropriate):

~~Passenger ship~~
~~Passenger high-speed craft~~
~~Cargo high-speed craft~~
~~Bulk carrier~~
~~Oil tanker~~
~~Chemical tanker~~
~~Gas carrier~~
~~Mobile offshore drilling unit~~
~~Other cargo ship~~


This Document of Compliance is valid until **11th December 2016**, subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **25th November 2011**

Issued at **Tokyo**

Date of issue **16th December 2011**

Anniversary Date : 11th December



Naotoshi Sumi
General Manager of Safety Management Systems Department
NIPPON KAIJI KYOKAI

Certificate No. 11HO-246SPANDOC

ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the Safety Management System was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1st Annual Verification Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: **Singapore**
Date: **25 January 2013**

2nd Annual Verification Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____

3rd Annual Verification Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____

4th Annual Verification Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____





Фото 32. Документ про відповідність (ДВК – Document of Compliance – DoC), виданий класифікаційним товариством NIPPON KAIJI KYOKAI (НК) за дорученням Адміністрації Панами.

Certificate No. 10HO-0403SMC
(SSS1008027)



SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

REPUBLIC OF PANAMA

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
Under the authority of the Government of the Republic of Panama
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name of ship : **MOL PERFORMANCE**
Distinctive number or letters : **H0UW**
Port of registry : **Panama**
Type of ship* : **Other cargo ship**
Gross tonnage : **74071**
IMO Number : **IMO 9250971**

Name and address
of the Company : **MOL SHIP MANAGEMENT (SINGAPORE) PTE. LTD.**
2 Havelock Road #05-02 Singapore 059763

Company identification number : **5261954**

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.


This Safety Management Certificate is valid until **4th February 2015**, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **5th February 2010**

Issued at **Chiba**

Date of issue **10th March 2010**

Anniversary Date : 4th February



Masuo Kikuchi
General Manager of Safety Management Systems Department
NIPPON KAIJI KYOKAI

* Insert the type of ship from among the following: passenger ship; passenger high-speed craft; cargo high-speed craft; bulk carrier; oil tanker; chemical tanker; gas carrier; mobile offshore drilling unit; other cargo ship.

SMC-PNM(2009.1.1)

Certificate No. 10HO-0403SMC

ENDORSEMENT FOR PERIODICAL VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATIONS (IF REQUIRED)

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.


Intermediate Verification
(to be completed between the second and the third anniversary date)

Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: **Singapore**
Date: **10 Aug 2012**

Additional Verification* Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____

Additional Verification* Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____

Additional Verification* Signed: _____
(Signature of authorized official)
Place: _____
Date: _____



* If applicable. Reference is made to paragraph 3.4.1 of the Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations (resolution A.913(22)).

SMC-PNM(2009.1.1)

Фото 33. Свідоцтво про управління безпекою (СвУБ– Safety Management Certificate – SMC), видане класифікаційним товариством NIPPON KAIJI KYOKAI (НК) за дорученням Адміністрації Панами.

Документом, що засвідчує відповідність системи охорони і відповідного до неї охоронного обладнання судна вимогам Кодексу ОСПЗ є Міжнародне свідоцтво про охорону судна (МСОС

– International Ship Security Certificate – ISSC) встановленого зразка (див. фото 34), термін дії якого не повинен перевищувати 5 років.

Certificate no: CPN1130056
Page 1 of 3



International Ship Security Certificate

Issued under the provisions of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code),
under the authority of the Government of The Kingdom of Denmark by Lloyd's Register EMEA

	Particulars of Ship
	Name of ship TORM GERD
	Distinctive number or letters OJ082
	Port of registry København
	Type of ship Oil/Chemical Tanker
	Gross tonnage 30,058
	IMC number 9240897

Name and address of company: **TORM A/S
Tuborg Havnevej 18
DK-2900 Hellerup
Denmark**

Company identification number: **0310062**

This is to certify:

1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial/renewal verification on which this certificate is based: **15 February 2011**

This certificate is valid until: **02 March 2016** subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at **Copenhagen** on **25 March 2011**



Jens Nielsen
 Surveyor to Lloyd's Register EMEA
 A member of the Lloyd's Register Group

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the "Lloyd's Register Group". The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract. Form 2225DNK (01/10/08)



Фото 34. Формат Міжнародного свідоцтва про охорону судна, виданого судну «TORM GERD» класифікаційним товариством LLOYD'S REGISTER за дорученням уряду Королівства Данії.

Інші судові документи: наставлення, керівництва, журнали, інструкції, плани, схеми, буклети, наявність яких на судах вимагається чинними міжнародними і національними нормативними актами, наводяться нижче:

№ з.п.	Суднові документи.	Відповідно до вимог:
Наставлення, керівництва, журнали, інструкції, плани, схеми, буклети.		
1.	Stability information. Информация об остойчивости (буклет) неповрежденного судна.	SOLAS II-1/22, II-1/25.8, MARPOL I/13A, I/13 B, BCH 2.2.1; IBC 2.2.5; GC 2.2.3; IGC 2.2.5
2.	Ship's schemes and files including information needed for emergency operations control. Схемы и буклеты, содержащие необходимую информацию по судну для управления борьбой за живучесть.	SOLAS II-1/23, II-1/25
3.	Ship's maneuvering characteristics information. Информационный буклет по маневренным характеристикам судна.	SOLAS II-1/28
4.	Fire Control Plans. Схемы противопожарной защиты.	SOLAS II-2/20
5.	Inert Gas System Maintenance Instructions. Инструкция по эксплуатации системы инертных газов.	SOLAS II-2/62, 21
6.	Emergency Operational Instructions. Инструкции на случай аварий.	SOLAS III/8

7.	Survey Status Report (Survey List). Ведомость осмотров.	SOLAS III/8, III/53
8.	SOLAS Training Manual. Наставление по использованию спасательных средств во время учебных тренировок.	SOLAS III/51
9.	LSA Technical Maintenance Instructions. Инструкции по техническому обслуживанию спасательных средств на судне.	SOLAS III/52
10.	Grain Stability Information. Информационный буклет по устойчивости при загрузке судна зерном.	SOLAS IV/11
11.	Steering Gear Testing Instructions. Инструкции по проведению проверок рулевого устройства.	SOLAS V/19.2
12.	Nautical Publications. Навигационные издания.	SOLAS V/20
13.	International Signals Code. Международный свод сигналов.	SOLAS V/21
14.	Dangerous cargoes manifest / stowage plan. Манифест опасных грузов или план размещения.	SOLAS VII/5.3; MARPOL II/4
15.	File with Acts of Surveys and Documents of Enhanced Surveys. Файл, содержащий Акты освидетельствований и документы по расширенному освидетельствованию.	SOLAS XI/2; MARPOL I/13G; IACS Z.10.1, Z.10.2
16.	Clean Ballast Tanks Operations Manual. Наставление по операциям с танками чистого балласта.	MARPOL I/13A
17.	Tanks COW Manual. Наставление по мойке танков сырой нефтью.	MARPOL I/13D
18.	Operational procedures for existing tankers with special ballasting. Процедуры по операциям на существующих танкерах со специальной балластировкой.	MARPOL I/13D
19.	Oil Discharge Registration and Control Systems Operating Manual. Наставление по использованию приборов и систем регистрации и управления сбросом нефти.	MARPOL I/15
20.	Oil Record Book, Parts I and II. Журнал регистрации нефтяных операций. Часть 1. Операции в МО; Часть 2. Грузовые и балластные операции.	MARPOL I/20
21.	Information on damages / survival of the ship. Информация о повреждениях / способности выживания судна.	MARPOL I/25; BCH 2.2.2; IBC 2.4; IGC 2.4
22.	SOPEP (План действий по предупреждению и ликвидации последствий разливов нефтепродуктов).	MARPOL I/26
23.	Methods and Appliances Manual. Руководство по методам и устройствам.	MARPOL II/5; BCH 5.A.3.1; IBC 16.A.3
24.	Cargo Registration Log. Журнал регистрации груза.	MARPOL II/9
25.	Information on cargo and cargo operations. Информация о грузе и операциях с грузом.	BCH 5.2.2; IBC 16.2.3; IGC 18.1.1
26.	Personnel Injury Registration Book. Книга учета несчастных случаев с персоналом.	ILO 134/2.1
27.	Loss of Life, First Aid and Possible Consequences Registration Book. Книга регистрации смертельных случаев, оказания первой медицинской помощи при несчастных случаях и возможных последствий.	ILO 134/2.2
28.	Publication for the Ships Equipped with Radiotelegraphy Installations. Публикации для судов, оборудованных радиотелеграфными установками.	International Telecommunication Convention.
29.	Publication for the Ships Equipped with Radiotelephony Installations.	International Telecommunication

	Публикации для судов, оборудованных радиотелефонными установками.	Convention.
30.	Publication for the Ships Equipped with GMDSS.	International Telecommunication Convention.
	Публикации для судов, оборудованных ГМССБ.	
31.	Ship's Safety Management System (SMS) documentation.	ISM Code; SOLAS IX
	Судовая документация СУБ.	
32.	Cargo Securing Manual.	IMO Resolutions A.489, A.535; MSC Circulars 385, 487.
	Руководство по укладке и креплению груза.	
33.	Garbage Record Book.	MARPOL Annex V.
	Журнал операций с мусором.	
34.	Garbage Management Plan.	MARPOL Annex V.
	План обращения с мусором.	
35.	Ship Security Plan.	ISPS Code SOLAS XI-2
	План охраны судна.	

Примітка. В таблиці наведені такі скорочення: SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea; MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships; BCH – Code for the Construction and Equipment for Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk; IBC – International Code for the Construction and Equipment for Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk; IGC – International Code for the Construction and Equipment for Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk; GC – Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk; IMO – International Maritime Organisation; ILO – International Labour Organisation; IACS – International Association of Classification Societies; ISM – International Safety Management; MSC – Marine Safety Committee; ISPS – International Ships and Port Facilities Security; ГМССБ – глобальная морская система сигналов бедствия; МО – машинное отделение; СУБ – Система Управления Безопасностью.

§32. Відповідно до вимог статті 69 Консульського статуту України, затвердженого Указом Президента України від 2 квітня 1994 року № 127/94, капітани українських суден на вимогу консула мають з'явитись в консульську установу і надати доповіді про обставини плавання суден, а також пред'являти судові ролі (та інші судові документи за замовленням консула).

Капітан українського судна повинен сповіщати консула про прибуття судна в порт держави перебування і подавати відомості про обставини плавання.

Стаття 36. «Винятки щодо наявності судових документів». Судно, що несе спеціальну державну службу, а також спортивне судно можуть не мати обмірного свідоцтва. Однак місткість судна, що несе спеціальну державну службу, може бути визначена спрощеним способом з видачею відповідного посвідчення.

Судно, що плаває в портових або прибережних водах, може не мати машинного і санітарного журналів, якщо інше не встановлено правилами ведення цих журналів.

§1. Судна, що несуть спеціальну службу, а також спортивні судна не здійснюють вантажних операцій, у зв'язку з чим для них відпадає потреба в обмірних свідоцтвах. В тих же випадках, коли виникає необхідність встановлення місткості такого роду суден (наприклад, при стягненні лоцманського збору), вона визначається класифікаційним товариством або іншим уповноваженим органом технічного нагляду за спрощеним способом з видачею судну відповідного посвідчення.

§2. Основне призначення зазначених в частині другій статті 36 Кодексу журналів полягає у тому, що зафіксовані в них відомості в ряді випадків, особливо коли судно знаходиться далеко від берегів, можуть слугувати не тільки надзвичайно важливим, але й практично єдиним доказом тих чи інших фактів, які стосуються судна. В портових же водах або в прибережних морських районах відповідні факти, у разі необхідності, можуть бути встановлені із залученням низки інших доказів, у зв'язку з чим дані зазначених журналів не мають у подібних випадках того виняткового значення, яке вони набувають для суден, що плавають за межами прибережних районів.

§3. Під портовими водами слід розуміти акваторію портів. Відповідно до статті 1 «Визначення термінів» Закону України «Про морські порти України»:

- «2) акваторія морського порту (портова акваторія) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім судового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;»
- «15) судовий хід – водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;»

Під прибережними морськими водами розуміються ділянки моря, що безпосередньо примикають до берега або розташовані на відносно невеликій від нього відстані.

Стаття 37. «Документи риболовних суден». Риболовне судно, що підлягає нагляду класифікаційного товариства, крім документів, зазначених у статті 35 цього Кодексу, повинно мати міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна.

§1. Статтею 37 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється норма, відповідно до якої риболовні судна довжиною 24 і більше метрів, що підлягають нагляду класифікаційних товариств, крім документів, зазначених у статті 35 КТМУ, повинні мати Міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна.

Ця норма відповідає вимогам Торремоліноської міжнародної конвенції з безпеки риболовних суден 1977 року з поправками згідно з Торремоліноським протоколом 1993 року. Відповідно до вимог Глави I «Загальні положення» Конвенції 1977 року для зазначених риболовних суден передбачені:

- Міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна;
- Міжнародне свідоцтво про вилучення для риболовного судна.

Форма зазначених свідоцтв регламентована Доповненням до Конвенції 1977 року, в якому також надається Перелік обладнання риболовних суден, на які поширюються вимоги Конвенції 1977 року.

§2. Стаття 37 Кодексу не застосовується до суден, пов'язаних з рибальством, що використовуються виключно для спорту і відпочинку, обробки риби та інших ресурсів моря, проведення досліджень і навчання, а також перевезення риби.

Стаття 38. «Органи, що видають судові документи». 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. Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.

Свідоцтво про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, свідоцтво про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також інші судові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає класифікаційне товариство за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

З дозволу класифікаційного товариства окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідоцтва або свідоцтва про вантажну марку.

Дозвіл на право експлуатації судової радіостанції видається національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.

За видачу судових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок та розмір яких встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.

§1. Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» від 11.02.2015 року № 103 функцію реєстрації суден в Державному судовому реєстрі з видачею Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України та реєстрацію в Судновій книзі України покладено на Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеку – див. підпункт 25 пункту 5 Положення).

Порядок реєстрації українських суден та видачі відповідних до цього свідоцтв детально викладений в коментарях до статей 26-29 цього КТМУ (див. вище).

§2. Видачу класифікаційними товариствами судових свідоцтв, зазначених в частині другій статті 38 Кодексу, детально розглянуто в коментарі до статті 35 цього КТМУ.

§3. Класифікаційним товариствам надається право звільняти деякі категорії суден від обов'язку мати обмірне свідоцтво або свідоцтво про вантажну марку. При цьому слід мати на увазі, що певні судна звільняються від обов'язку мати ті або інші судові документи лише у випадках, якщо це прямо передбачено законом. Так, наприклад, судна, що несуть спеціальну

службу, а також спортивні судна можуть не мати обмірного свідоцтва (див. частину першу статті 36 КТМУ). Оскільки зазначені судна не зобов'язані мати обмірне свідоцтво згідно з дозвільною нормою закону, вони не потребують дозволу класифікаційного товариства.

На відміну від цього частиною третьою статті 38 Кодексу маються на увазі судна, які за законом повинні мати відповідні судові документи, але можуть бути звільнені від цього обов'язку за рішенням класифікаційного товариства.

§4. Дозвіл на право експлуатації судової радіостанції видається національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації, всім суднам, які мають судову радіостанцію, і містить основні відомості, що характеризують її технічні дані та стан. Дозвіл підтверджує, що радіостанція відповідає технічним умовам і правилам та здатна забезпечити безперебійну роботу в будь-яких умовах, у тому числі і в разі аварії судна. Одночасно з видачею цього дозволу судну присвоюється позивний сигнал.

§5. За видачу судових документів справляються збори відповідно до чинного законодавства. Порядок та розмір цих зборів встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.

Стаття 39. «Дійсність судових документів». **Документи, зазначені у статті 35 цього Кодексу, повинні зберігатися на судні в оригіналах, за винятком свідоцтва про право власності на судно і судового білета, що можуть бути в нотаріально засвідченій копії.**

§1. Ряд документів, перелічених в статті 35 КТМУ – суднова роль, судовий, машинний, радіожурнал ГМЗЛБ, санітарний журнал – ведуться на самому судні, а, отже, ці документи можуть знаходитися на судні не інакше як в оригіналах.

§2. Що ж стосується інших документів, зазначених в статті 35 КТМУ (суднові свідоцтва), то поширення на них статті 39 Кодексу обумовлено їх особливою значимістю. Не менше правове значення має і свідоцтво про право власності на судно (для суден, зареєстрованих у Судновій книзі України, відповідно, судовий білет), однак допустимість на судні нотаріально засвідчених копій цих документів пов'язана з тим, що це правовстановлюючі документи, оригінали яких мають знаходитися у судовласника.

Стаття 40. «Визнання судових документів іноземних суден». **Визнання обмірного свідоцтва, пасажирського свідоцтва, дозволу на право користування судовою радіостанцією, свідоцтва про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, свідоцтва про вантажну марку судна, що плаває під іноземним прапором і заходить в порти України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.**

Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні в порти України документів, вказаних у частині першій цієї статті, підлягає обов'язковому огляду з визначенням місткості, пасажиромісткості, найменшої висоти надводного борту та огляду його радіостанції на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

§1. В частині першій статті 40 Кодексу торговельного мореплавства України встановлено спрощений порядок визнання перелічених в ній документів іноземних суден на підставі багатосторонніх і двосторонніх міжнародних договорів (угод, конвенцій), учасником яких є Україна.

Прикладом положення про взаємне визнання судових документів у багатосторонньому міжнародному договорі може слугувати Правило 17 «Визнання свідоцтв» Глави I «Загальні положення» Частини А Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, в якому визначається:

«Свидетельства, выданные по уполномочию Договаривающегося правительства, признаются другими Договаривающимися правительствами для всех целей, предусмотренных настоящей Конвенцией. Они рассматриваются другими Договаривающимися правительствами как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выданные ими самими.»

«Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issue by them.»

Аналогічне по суті положення міститься в Конвенції про вантажну марку 1966 року з поправками і в ряді інших багатосторонніх та двосторонніх угод, укладених Україною.

§2. Іноземні судна, що плавають під прапором тих країн, з якими Україна не має відповідних договорів (див. § 1), навіть якщо ці судна мають видані компетентними органами відповідні суднові документи (про придатність до плавання, місткість, пасажиромісткість, найменшу висоту надводного борту і право користування радіостанцією), при заходженні в порт України можуть бути піддані освідченню в порядку технічного нагляду, здійснюваного Регістром судноплавства України за замовленням адміністрацій портів. Таке освідчення буде здійснено у випадку, якщо аналогічні заходи застосовуватимуться в портах даної іноземної держави по відношенню до суден, які плавають під Державним прапором України.

§3. У частині третій статті 40 Кодексу маються на увазі іноземні судна, на яких суднові документи, визначені частиною першою цієї статті, зовсім відсутні, а також судна, відносно виконання вимог безпеки плавання яких виникають сумніви, незалежно від наявності відповідних документів. Такі судна підлягають обов'язковому освідченню незалежно від того, чи знаходиться держава, під прапором якої вони плавають, у відповідних договорних відносинах з Україною.

Глава 4. Арешт суден.

Стаття 41. «Повноваження на арешт судна». Судно може бути арештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії.

Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, зазначених у статті 42 цього Кодексу, під час перебування судна в морському порту України.

Арешт не включає заходів, що здійснюються для виконання рішень суду чи господарського суду, що набрали чинності.

Право суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії здійснювати арешт суден згідно з частиною першою цієї статті не обмежує прав капітана морського порту щодо затримання суден в порядку, передбаченому статтями 80-82 і 91 цього Кодексу.

§1. Появу в Розділі II Кодексу торговельного мореплавства України Глави 4 про арешт суден слід вважати практично новоствореним інститутом в морському праві України.

КТМ СРСР 1968 року містив лише право начальника порту затримати судно та вантаж у морському торговельному або рибному порту на прохання особи, яка має вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, зіткненням суден чи іншим заподіянням шкоди, а також за вимогами порту, зумовленими ушкодженнями портових споруд, іншого майна та засобів навігаційного обладнання (ЗНО), що знаходяться в порту, до надання судновласником або вантажовласником достатнього забезпечення. При цьому розпорядження начальника порту про затримання судна або вантажу визнавалося дійсним протягом трьох діб. Якщо протягом цього терміну суд або голова Морської арбітражної комісії при Всесоюзній торговій палаті не виносили постанови про накладання на судно чи вантаж арешту, останні підлягали негайному звільненню (див. статті 75 і 76 КТМ СРСР 1968 року).

Поява в Кодексі торговельного мореплавства України норм про арешт судна обумовлена необхідністю приведення українського законодавства у відповідність вимогам *Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна*, учиненої в Брюсселі 10 травня 1952 року (*Брюссельська конвенція 1952 року*).

Судно може бути заарештоване або звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, іншого правозастосовного органу відповідно до законодавства держави-учасниці Конвенції. Норма, встановлена частиною першою статті 41 Кодексу, іншим правозастосовним органом визначає господарський суд або Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України (ТППУ).

Конвенція встановлює, що суд, який наклав арешт на судно, може розглядати спір по суті, якщо це передбачено законодавством країни суду чи якщо місце проживання кредитора, або місце розташування його контори знаходяться в країні, де здійснено арешт судна; або арешт здійснено в країні, де виникла вимога; або вимога стосується рейсу, протягом якого було здійснено арешт; або вимога виникла в результаті зіткнення суден чи операцій із рятування, або якщо вимога виникла із застави судна.

§2. Під арештом майна в цивільному праві розуміють здійснюване судом або іншим правозастосовним органом затримання майна, спрямоване на обмеження користувача або законного власника на розпорядження або користування цим майном. *Арешт у торговельному мореплаванні – це примусове затримання судна або вантажу на підставі рішення суду.* При цьому якщо арешт вантажу в більшості випадків здійснюється в загальному цивільно-правовому порядку, то арешт такої категорії майна як морські судна в більшості морських держав має ряд специфічних особливостей.

Це обумовлено цілою низкою чинників, таких як: висока вартість суден, їх здатність до самостійного переміщення в просторі та змінювати юрисдикцію, і, нарешті, тим що затримання судна навіть на незначний час може завдати судовласнику та/або законному власнику значні збитки.

Вважається, що арешт суден має три основні цілі. Насамперед він надає так звану «*проміжну допомогу*» кредиторі, попередній захід, вжитий кредитором для захисту своїх інтересів ще до початку судово-арбітражного процесу по суті спору (*saisie conservatoire*). Так, відповідно до законодавства низки країн, якщо боржник не надасть належного забезпечення і не вчинить інших дій щодо захисту своїх інтересів у встановлений законом термін заарештоване судно може бути продано з торгів без розгляду спору по суті, та вимоги кредиторів будуть задоволені з отриманого від продажу доходу за пріоритетністю їх вимог, встановленою законодавством.

Другою метою арешту судна є *встановлення юрисдикції суду певної держави*. Законодавства досить значної кількості морських країн передбачають, що суд, який виніс рішення про арешт судна, компетентний, а в низці країн просто зобов'язаний розглянути спір і винести рішення по суті. Останнє зустрічається досить рідко і, як правило, суд може обмежитися тим, що встановлює своє право на розгляд справи по суті, якщо кредитор наполягає на цьому і за спільною згодою сторін розгляд спору не передається іншому суду або арбітражному органу.

Нарешті, найбільш популярною метою арешту судна є спонукання боржника видати у встановленому законом порядку забезпечення, що вимагається кредитором. Слід відзначити, що ця ціль арешту є основною, і в певному сенсі кінцевою, оскільки згідно із законодавством абсолютної більшості країн після надання боржником забезпечення необхідної форми і розміру, судно, як правило, підлягає негайному звільненню.

Примітка. Зазначаючи про негайне звільнення судна з-під арешту слід мати на увазі, що у відповідній ухвалі суду вказується дата звільнення, встановлена з урахуванням терміну, визначеного чинним законодавством для надання можливості опонентам оскаржити рішення суду в апеляційному суді, якщо спір розглядався в суді першої інстанції, або судом касаційної інстанції, якщо рішення було винесено апеляційним судом (тобто вказується, що рішення суду вступає в силу через певний термін, встановлений законодавством).

Таким чином, перша мета втрачає свій сенс, оскільки місце заарештованого судна займає надане боржником альтернативне забезпечення. При цьому кредитор досягає і другої мети, тобто розгляду спору в конкретній юрисдикції, якщо це передбачено законодавством держави суду, яким заарештовано судно.

Іншими словами, арешт судна є таким заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, який дозволяє кредиторі на будь-якій стадії

процесу, а за законодавством більшості країн – і до його початку, примусити боржника на законній підставі без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту, або права на обмеження відповідальності з його боку надати таке забезпечення в зручній для кредитора та встановленій законом формі і, згідно із законодавством деяких країн, забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням місцевого законодавства.

Таким чином, арешт судна в торговельному мореплаванні є **важливим правовим інститутом**, який захищає законні права кредитора. В той же час важливо, щоб і інтереси судовласника не залишились без належного захисту, тому існує потреба в такій сбалансованій правовій системі, яка б дозволяла оперативно здійснювати забезпечувальний арешт судна за певними вимогами кредиторів, була б обрамлена чіткими процесуальними формами і при цьому надавала боржникові можливість захистити свої інтереси (див. статтю 46 КТМУ «Захист інтересів власника арештованого судна або фрахтувальника його за бербоут-чартером»). У цьому сенсі необхідним є досягнення розумного балансу з урахуванням того, що, як було зазначено вище, основні вимоги кредитора спрямовані лише на отримання належного забезпечення і при його наданні боржником судно, як правило, негайно звільняється з-під арешту (див. примітку вище).

§3. Відповідно до статті 41 Кодексу торговельного мореплавання України під арештом судна розуміється «будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, зазначених у статті 42 цього Кодексу, під час перебування судна в морському порту України». При цьому «арешт не включає заходів, що здійснюються для виконання рішень суду чи господарського суду, що набрали чинності».

Показово, що визначення «арешту судна» у частинах другій і третій статті 41 КТМУ, відрізняється від наведеного в Брюссельській конвенції 1952 року і більш близьке до визначення, що міститься в *Міжнародній конвенції про арешт суден*, прийнятої в Женеві 12.03.1999 року (*Женевській конвенції 1999 року*).

Стаття 1(2) Брюссельської конвенції 1952 року арешт судна визначає як затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення. Аналогічна стаття Женевської конвенції 1999 року до арешту судна відносить «будь-яке затримання або обмеження в пересуванні судна за постановою суду для забезпечення морської вимоги, за винятком затримання судна, здійснюваного для приведення до виконання рішення суду або іншого виконавчого документа». Посилання на «інший виконавчий документ» відсутнє у визначенні «арешту судна» відповідно до статті 41 КТМУ.

§4. Норма, визначена частиною четвертою статті 41 Кодексу торговельного мореплавання України, підкреслює, що право суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії здійснювати арешт суден згідно з частиною першою цієї статті **не обмежує прав капітана морського порту щодо затримання суден** в порядку, передбаченому статтями 80 «Затримання суден і вантажів», 81 «Термін затримання суден і вантажів», 82 «Судновий імунітет іноземних державних суден» і 91 «Заборона на вихід судна з морського порту» КТМУ (див. коментар до статей 80-82 і 91 КТМУ).

Незважаючи на те, що, як зазначалося вище, відповідно до частини першої статті 41 Кодексу торговельного мореплавання України, під арештом судна розуміється будь-яке обмеження в пересуванні судна, законодавець розрізняє арешт і затримання судна, яке з ним не пов'язано.

Так, відмова в наданні дозволу на вихід судна з морського порту (наприклад, в разі несплати портових зборів, непридатності судна до плавання тощо), а також за інших умов, передбачених статтею 91 «Заборона на вихід судна з морського порту» Кодексу торговельного мореплавання України та іншими відповідними галузевими нормативними документами, не є арештом судна (див. коментар до статті 91 КТМУ).

Стаття 42. «Морські вимоги». **Судно може бути арештоване тільки на морські вимоги. 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 з рятуванням судна, а саме вимога у зв'язку з:

- 1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна;
- 2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;
- 3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу;
- 4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування;
- 5) компенсацією та іншими сумами, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій;
- 6) підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками, чи його вантажу та викликаними цим витратами;
- 7) будь-яким договором використання або фрахтування судна;
- 8) будь-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні;
- 9) втратою чи пошкодженням вантажу, включаючи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним;
- 10) загальною аварією;
- 11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів;
- 12) буксируванням;
- 13) постачанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включаючи контейнери, для експлуатації судна або утримання його;
- 14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна;
- 15) зборами в порту, каналі та інших судноплавних водах, а також у доці;
- 16) заробітною платою та іншими коштами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків на борту судна, включаючи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені;
- 17) дисбурсменськими витратами, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом;
- 18) страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;
- 19) будь-якою комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;
- 20) будь-яким спором про право власності на судно або володіння ним;
- 21) будь-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку;
- 22) заставою судна;
- 23) будь-яким спором, що виникає з договору купівлі-продажу судна.

§1. Норма, зазначена в частині першій статті 42 Кодексу торговельного мореплавства України, чітко визначає, що арешт судна може бути здійснений тільки за морськими вимогами. Ця норма у повній мірі відповідає вимогам *Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден*, прийнятої в Брюсселі 10 травня 1952 року (*Брюссельська конвенція 1952 року*), яка обмежує право накладання арешту на судно для забезпечення так званих «морських вимог».

Частиною першою статті 42 Кодексу також чітко визначається, що під поняттям «морської вимоги» слід розуміти «вимогу, яка 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 з рятуванням судна, а саме вимога у зв'язку з...» і далі пунктами частини другої статті 42 Кодексу окреслюється коло умов, за якими можуть пред'являтися морські вимоги.

§2. З частини другої статті 42 КТМУ вбачається, що перелік морських вимог досить широкий і практично повністю охоплює операції, пов'язані з морською індустрією.

Відповідно до положень Брюссельської конвенції 1952 року тільки при виникненні однієї з таких вимог судно боржника, яке плаває під прапором однієї з держав, що домовляються, може бути заарештовано в одній з цих держав.

§3. На практиці часто мають місце випадки звернення до капітана морського порту осіб з вимогами щодо затримання судна у зв'язку із наявністю у боржника-судновласника (особи, яка діє від його імені / за його дорученням, здійснює менеджмент судна) заборгованості перед особою-заявником. Між тим, слід розрізняти підстави накладення арешту на судно відповідно до статей 41 та 42 КТМУ та підстави для затримання судна, передбачені статтею 80 Кодексу.

Так, відповідно до статті 80 Кодексу торговельного мореплавства України судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на, зокрема, прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди.

Відповідно до статті 81 КТМ України, згідно з якою розпорядження капітана морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені у статті 80 Кодексу, дійсне протягом трьох діб (72 годин). Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.

Із змісту статті 80 вбачається, що мова йде про вимоги, пов'язані із рятувальними операціями, та деліктні вимоги, тобто такі, що пов'язані із завданням шкоди.

§4. Згідно з частиною 1 статті 22 Цивільного кодексу України, особа, якій нанесені збитки (майнова шкода) в результаті порушення її громадянських прав, має право на їх відшкодування.

Майновими збитками вважаються:

- втрати, які особа понесла у зв'язку із знищенням або ушкодженням майна, а також витрати, які особа понесла або повинна понести для відновлення свого порушеного права (реальні збитки);
- доходи, які особа могла б реально отримати при звичайних обставинах, якби його право не було порушене (упущена вигода).

Відповідно до статті 1166 Цивільного кодексу України майновий збиток, нанесений неправомірними рішеннями, діями або бездіяльністю, особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також збиток, нанесений майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному об'ємі особою, яка його нанесла.

Таким чином, грошові вимоги до боржника, пов'язані із несплатою основного боргу (як то, за договором, наприклад, про ремонт судна, інше) не є у розумінні чинного законодавства України збитками / шкодою (правова природа таких грошових коштів відрізняється, так само, як і правові підстави для їх стягнення).

Означене підтверджується також змістом статті 42 КТМ України, яка визначає перелік вимог, віднесених до морських, у тому числі види шкоди, заподіяння якої може мати наслідком виникнення морської вимоги.

Стаття 43. «Умови, за яких судно може бути арештовано». Судно, стосовно якого виникли морські вимоги, може бути арештовано тільки за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) вимога входить до категорії привілейованих вимог згідно з пунктами 1, 2, 3-5 і 7 статті 358 цього Кодексу;

б) вимога ґрунтується на зареєстрованій заставі судна;

в) вимога стосується права власності на судно або володіння ним;

г) вимога, не зазначена у підпунктах "а", "б" і "в" цієї статті, але якщо особа, якій судно належить на праві власності на час виникнення вимоги, несе відповідальність за цією вимогою і є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна;

- фрахтувальник судна за бербоут-чартером несе відповідальність за цією вимогою і є фрахтувальником судна за бербоут-чартером або власником його на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна.

Будь-яке судно або судна можуть бути арештовані, якщо на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна або суден, вони перебувають у власності особи, яка несе відповідальність за морською вимогою і яка на час виникнення вимоги була власником судна, стосовно якого морська вимога виникла, або фрахтувальником такого судна за бербоут-чартером, тайм-чартером або рейсовим чартером.

Це правило не застосовується до вимог про право власності на судно чи володіння ним.

§1. Норма, зазначена в частині першій статті 43 Кодексу торговельного мореплавства України, чітко визначає, що арешт судна може бути здійснений тільки за наявності хоча б однієї з перелічених у пунктах а) – г) цієї статті Кодексу умов.

При цьому в пункті а) мова йде про привілейовані вимоги, зазначені в пунктах 1-5 і 7 статті 358 «Черговість вимог» КТМУ, а саме:

«1) у першу чергу – вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування - вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;

2) у другу чергу – вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;

3) у третю чергу – вимоги каналних і портових зборів;

4) у четверту чергу – вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;

5) у п'яту чергу – вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного устаткування;...

...7) у сьому чергу – вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;...» (див. коментар до статті 358 КТМУ)

Пункти б) і в) статті 43 Кодексу поширюються на морські вимоги, що ґрунтуються на зареєстрованій заставі судна, та вимоги, що стосуються права власності на судно або володіння ним. Відповідно до положень *Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна*, прийнятої в Брюсселі 10 травня 1952 року (*Брюссельська конвенція 1952 року*), арешт може бути здійснено як судна, стосовно якого виникла морська вимога, так й іншого судна, що належить тому ж власнику (див. також частину другу статті 43 Кодексу). В той же час, у відношенні вимог, які стосуються спорів щодо права власності на судно, спорів між співвласниками і тих, які стосуються застав, кредитор може вимагати арешту тільки того судна, по відношенню до якого виникла морська вимога. При цьому судно вважається таким, що належить тому ж власнику, якщо останній володіє усіма акціями на це судно.

Відповідно до морських вимог, про які йде мова в пункті г) статті 43 Кодексу, відповідальність за цими вимогами покладається на власника судна, якому судно належить на праві власності і який є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом, а також на фрахтувальника судна за бербоут-чартером, який є фрахтувальником судна за бербоут-чартером або власником його на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна.

§2. Частина друга статті 43 Кодексу підкреслює, що можуть бути заарештовані будь-яке судно або судна, якщо на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна або суден, вони перебувають у власності особи, яка несе відповідальність за морською вимогою і яка на час виникнення вимоги була власником судна, стосовно якого морська вимога виникла, а також поширює відповідальність за морською вимогою не тільки на власника судна та фрахтувальника судна за бербоут-чартером, але й на фрахтувальника судна за тайм-чартером і за рейсовим чартером.

Відповідно до положень Брюссельської конвенції 1952 року арешт судна може бути здійснений на підставі морських вимог, які виникли до фрахтувальника за бербоут-чартером. Між тим, не підлягає арешту інше судно, що належить оригінальному судовласнику, яке не пов'язане з морськими вимогами, які виникли.

§3. Частина третя статті 43 Кодексу наголошує, що правило, зазначене в передостанній частині цієї статті, не застосовується до вимог про право власності на судно чи володіння ним.

Стаття 44. «Звільнення судна з-під арешту». **Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром.**

За відсутності згоди сторін щодо форми і розміру забезпечення морської вимоги суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія визначають форму і розмір забезпечення, який не повинен перевищувати вартості судна.

Будь-яке прохання про звільнення судна з-під арешту у зв'язку з наданням забезпечення морської вимоги не означає визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності.

Особа, яка забезпечила морську вимогу згідно з частиною першою цієї статті, може в будь-який час звернутися до суду або в Морську арбітражну комісію з проханням про зменшення, зміну або анулювання забезпечення.

§1. Норми, зазначені в статті 44 Кодексу торговельного мореплавства України, встановлюють відповідність чинного національного законодавства вимогам міжнародно-визнаних правових актів, зокрема, *Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна*, прийнятої в Брюсселі 10 травня 1952 року (*Брюссельська конвенція 1952 року*), яка наголошує, що судно звільняється з-під арешту після надання достатнього забезпечення боржником. Виняток становлять лише випадки, коли судно було заарештовано за вимогами, що стосуються спорів про право власності на судно, і суперечок власників, перелічених у Статті 1 Брюссельської конвенції 1952 року.

Відповідно до положень цієї статті конвенції в зазначених випадках суд може дозволити особі, якій судно належить на праві власності, використовувати його до надання цією особою належного забезпечення або може іншим чином санкціонувати його експлуатацію на період перебування судна під арештом.

Частиною ж першою статті 44 Кодексу чітко визначено, що заарештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром. При цьому мається на увазі надання боржником забезпечення морської вимоги в зручній для кредитора та встановленій законом формі.

§2. Положення Брюссельської конвенції 1952 року передбачають, що в разі, коли сторони суперечки не домовляться про форму і розмір забезпечення морської вимоги, то останні будуть встановлені за рішенням суду. Ця правова норма підтверджується частиною другою статті 44 Кодексу, в якій визначається, що за відсутності згоди сторін щодо форми і розміру забезпечення морської вимоги суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія визначають форму і розмір забезпечення. При цьому підкреслюється, що розмір забезпечення морської вимоги не повинен перевищувати вартості судна.

§3. Визначена в частиною третьою статті 44 Кодексу норма стосовно того, що будь-яке прохання про звільнення судна з-під арешту у зв'язку з наданням забезпечення морської вимоги не означає визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності, відповідає положенням Брюссельської конвенції 1952 року.

В зазначеній конвенції також окремо обумовлено, що вимогу про звільнення судна у зв'язку з наданням належного забезпечення морської вимоги не може бути розцінено як визнання відповідальності боржником чи його відмова від права обмеження своєї відповідальності. Тим самим підкреслюється забезпечувальний характер положень Брюссельської конвенції 1952 року, спрямованих на основну мету – отримання кредитором належного забезпечення своїх вимог.

В разі, якщо юрисдикція суду, яким було накладено арешт на судно, не буде встановлена, в документі, що підтверджує надання належного забезпечення, спеціально зазначається, що

останнє видається з метою забезпечення будь-якого рішення суду, що має юрисдикцію для розгляду цього спору по суті, і що суд або інший правозастосовчий орган, куди кредитор звернеться за розглядом такого спору, матиме таку юрисдикцію.

Якщо суд, в межах юрисдикції якого було арештовано судно, не має компетенції розглядати справу по суті, то застава або інший вид забезпечення, надані відповідно до статті 5 Конвенції для звільнення судна з-під арешту, прямо передбачають, що їх було надано як забезпечення виконання будь-якого судового рішення, яке згодом може бути оголошене судом, який має повноваження виносити таке рішення, а суд або інший відповідний судовий орган країни, в якій заарештовано судно, встановлює термін, протягом якого позивач повинен подати позов до суду, який має такі повноваження.

В іншому випадку відповідач, судно якого заарештовано, може вимагати звільнення судна або надання забезпечення.

§4. Прикінцева частина статті 44 Кодексу визначає, що особа, яка забезпечила морську вимогу згідно з частиною першою цієї статті, може в будь-який час звернутися до суду або в Морську арбітражну комісію з проханням про зменшення, зміну або анулювання забезпечення. Таким чином Кодексом надається можливість боржникові, який надав належне забезпечення морської вимоги для звільнення судна з-під арешту з метою запобігання значних подальших збитків, пов'язаних з примусовим припиненням експлуатації судна, зазначеним зверненням до суду або в Морську арбітражну комісію забезпечити захист своїх інтересів.

Стаття 45. «Подальший арешт». Судно, що було вже арештовано і звільнено з-під арешту або стосовно якого забезпечення морської вимоги уже було надано, може бути арештовано знову або арештовано на ту ж морську вимогу лише за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) розмір забезпечення тієї ж вимоги, одержаного раніше, є недостатнім за умов, що загальний розмір забезпечення морської вимоги не може перевищувати вартості судна;

б) особа, яка вже надала забезпечення морської вимоги, не спроможна виконати своє зобов'язання повністю або частково;

в) судно, що вже було арештовано, або забезпечення морської вимоги, що вже було надано, було звільнено на прохання або за згодою особи, яка заявила вимогу, при наявності для цього підстав;

г) особа, яка заявила вимогу, не змогла вжити всіх необхідних заходів до того, щоб перешкодити звільненню.

Будь-яке судно, яке могло бути арештовано на ту ж морську вимогу, не підлягає арешту, якщо:

а) розмір забезпечення такої вимоги, що вже отримана, не є недостатнім або

б) не застосовуються правила, що містяться в пунктах "б" і "в" частини першої цієї статті.

Правила цієї статті не застосовуються щодо незаконного звільнення судна з-під арешту.

§1. Норма, зазначена в частині першій статті 45 Кодексу торговельного мореплавства України, чітко визначає, що судно, яке було вже арештовано і звільнено з-під арешту або стосовно якого забезпечення морської вимоги уже було надано, може бути арештовано знову або арештовано на ту ж морську вимогу лише за наявності хоча б однієї з перелічених у пунктах а) – г) частини першої цієї статті Кодексу умов.

В свою чергу у кожному з пунктів а) – г) частини першої статті 45 Кодексу чітко сформульована умова, за наявності якої судно може бути заарештовано знову або за цією ж морською вимогою. При цьому в цій частині статті 45 Кодексу немає посилання на те, що судно може бути заарештовано за будь-якою іншою умовою. Таким чином, можливість здійснення подальшого арешту судна за морською вимогою обмежена виключно тими умовами, що визначені в пунктах а) – г) частини першої статті 45 Кодексу.

§2. В той же час в пунктах а) і б) частини другої статті 45 Кодексу чітко визначені умови, за якими подальший арешт судна не може бути здійснений. Отже, якщо розмір наданого забезпечення морської вимоги визнається достатнім, або якщо особа, яка вже надала

забезпечення морської вимоги, спроможна виконати своє зобов'язання повністю або частково, а також немає підстав для подальшого затримання судна, що вже було арештовано, або забезпечення морської вимоги, що вже надано, було звільнено на прохання або за згодою особи, яка заявила вимогу, то будь-яке судно, яке могло бути арештовано на ту ж морську вимогу, не підлягає арешту.

Брюссельською конвенцією 1952 року також передбачається, що не можна здійснити повторний арешт судна в одній з держав, що домовляються, за тими ж вимогами того ж кредитора, якщо тільки судно не було звільнено без надання належного забезпечення і немає інших поважних причин, у зв'язку з якими може бути здійснений повторний арешт.

§3. Останньою частиною статті 45 Кодексу визначено, що у разі, коли судно звільнено з-під арешту незаконним шляхом, то норми цієї статті не застосовуються.

Стаття 46. «Захист інтересів власника арештованого судна або фрахтувальника його за бербоут-чартером». **Особа, на вимогу якої судно арештовано, несе відповідальність за будь-які збитки, завдані власнику судна або фрахтувальнику його за бербоут-чартером у результаті необґрунтованого арешту судна або надання надмірного забезпечення морської вимоги.**

Суд, господарський суд або голова Морської арбітражної комісії можуть як умову арешту судна або продовження арешту, накладеного раніше, зобов'язати особу, яка заявила вимогу про це, надати забезпечення морської вимоги в розмірі та на умовах, визначених судом або головою Морської арбітражної комісії, у зв'язку з будь-якими збитками, що можуть бути заподіяні власникові судна чи фрахтувальникові його за бербоут-чартером в результаті необґрунтованого арешту судна або надмірного забезпечення морської вимоги і за що така особа може нести відповідальність.

§1. Захист прав судновласника і фрахтувальника судна за бербоут-чартером встановлюється «відправною» нормою Брюссельської конвенції 1952 року, відповідно до якої всі питання щодо відповідальності кредитора за збитки, завдані боржникові арештом судна, вирішуються на основі положень законодавства держави-учасниці Брюссельської конвенції 1952 року, в чій юрисдикції був здійснений арешт судна.

Конвенція передбачає, що судно держави, яка не бере участь у Конвенції, може бути арештоване в порту держави-учасниці за вимогами, передбаченим Статтею 1 Конвенції, або за будь-якими іншим вимогами, за якими арешт може бути здійснений відповідно до законодавства держави-учасниці.

Одночасно законодавство не всіх країн-учасниць відповідає положенням Конвенції в частині порядку і процедури арешту суден, між тим, як вбачається із змісту відповідних її положень, метою Конвенції і не було введення загального міжнародного режиму арештів морських суден.

§2. Нормою, встановленою частиною першою статті 46 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідальність за будь-які збитки, завдані власнику судна або його фрахтувальнику за бербоут-чартером у результаті необґрунтованого арешту судна або надання надмірного забезпечення морської вимоги, покладається на особу, на вимогу якої судно було арештовано.

Таким чином, закон не залишає інтереси судновласника або фрахтувальника судна за бербоут-чартером без належного захисту, надаючи їм можливість відстоювати їх.

§3. Разом з цим частиною другою статті 46 Кодексу надається можливість суду, господарському суду або голові Морської арбітражної комісії в якості умови арешту судна чи продовження арешту, накладеного раніше, зобов'язати особу, яка заявила вимогу про це, надати забезпечення морської вимоги в розмірі та на умовах, визначених судом або головою Морської арбітражної комісії, у зв'язку з будь-якими збитками, що можуть бути заподіяні власникові судна чи фрахтувальникові його за бербоут-чартером в результаті необґрунтованого арешту судна або надмірного забезпечення морської вимоги.

Стаття 47. «Арешт державних суден». **Правила цієї глави застосовуються також до суден, що перебувають у державній власності та здійснюють виключно комерційну діяльність.**

§1. Статтею 47 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється норма, відповідно до якої арешт за морською вимогою може бути накладений на судна, які перебувають у державній власності та здійснюють *виключно комерційну діяльність*, що відповідає діючим міжнародним нормам.

§2. Таким чином, цією статтею надається правове підтвердження нормам, що містяться у статті 18 Кодексу, яка фактично приводить у відповідність питання імунітету морських суден, що перебувають у державній власності і використовуються в некомерційних цілях, до вимог *Конвенції ООН з морського права 1982 року (КМП-82)*, а також інших міжнародно-визнаних інструментів (див. коментар до статті 18 КТМУ «Судновий імунітет державних суден»).

Розділ III. ЕКІПАЖ СУДНА

Глава 1. Загальні правила

Стаття 48. «Правове становище екіпажу судна». **Правове становище екіпажу судна, що плаває під прапором України, а також відносини між членами екіпажу, які беруть участь в експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються чинним законодавством України.**

Відносини, зазначені у частині першій цієї статті, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

§1. Правове становище екіпажу судна, що плаває під Державним прапором України, визначається чинним законодавством України виходячи із поняття «екіпаж судна», яке роз'яснює специфічні особливості цієї групи осіб. Чітке визначення «екіпажу судна» надається в *Правилах класифікації і побудови морських суден*, які видаються класифікаційними товариствами. При цьому, наприклад, в *Правилах класифікації і побудови морських суден Регістру судноплавства України* розділяються поняття екіпажів судна та риболовецького судна, а саме:

- «*Екіпаж судна* – особовий склад судна, який забезпечує керування, рух, живучість і безпеку експлуатації судна, включаючи персонал, що обслуговує як особовий склад судна, так і пасажирів»;
- «*Екіпаж риболовецького судна* – особи, зайняті виконанням будь-яких обов'язків на борту судна, пов'язаних з його призначенням».

Такий поділ понять пов'язаний з тим, що вимоги до екіпажів суден і екіпажів риболовних суден регламентуються різними міжнародними правовими актами, а саме:

- для екіпажів суден – *Міжнародною конвенцією про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з поправками (Конвенція ПДНВ – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW-78)*, та *Кодексом з підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1995 року (Кодекс ПДНВ – STCW-95 Code)*;
- для екіпажів риболовних суден – *Міжнародною конвенцією про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel – STCW-F 95)*.

Правове положення екіпажу судна безпосередньо визначається статтями 48 і 58 Кодексу торговельного мореплавства України.

§2. Відносини між членами екіпажу, які беруть участь в експлуатації судна, що плаває під Державним прапором України, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються:

- Кодексом законів про працю;
- статтями 48-57 Глави 1 і 58-72 Глави 2 Розділу III Кодексу торговельного мореплавства України;
- договорами, укладеними між судновласником і членами екіпажу судна (див. Конвенцію про трудові договори моряків № 22);
- іншими правовими актами.

На суднах Міністерства морського флоту СРСР (ММФ СРСР) підпорядкованість осіб командного складу, їх права та обов'язки по відношенню один одного та судової команди визначалися Статутом служби на суднах ММФ і Статутом про дисципліну працівників морського транспорту, а організація вахтової служби – Статутом служби на суднах ММФ і Рекомендаціями щодо організації штурманської служби (РШС-89).

Нині на українських судах, із введенням в дію *Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення (МКУБ – International Safety Management Code – ISM Code)*, підпорядкованість осіб командного складу, їх права та обов'язки по відношенню один одного та суднової команди, а також відносини та порядок взаємодії з персоналом берегових підрозділів судноплавної компанії визначаються документацією Системи Управління Безпекою (СУБ), розробка і впровадження якої в судноплавних компаніях і на їх судах вимагаються МКУБ, правилами Глави IX Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками і *Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті*, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 року № 904 із змінами.

§3. Основною (ключовою) особливістю МКУБ є те, що він вперше у світовій практиці судноплавства вимагає забезпечення обов'язкової сертифікації берегових підрозділів судноплавних компаній на відповідність вимогам стандартів безпеки судноплавства на міжнародному рівні. При цьому особливу увагу приділено відповідальності керівництва та персоналу берегових підрозділів судноплавних компаній. Інакше кажучи, МКУБ створено для того, щоб відповідальність за безпечну експлуатацію суден і запобігання забрудненню покладалася не тільки на судно, але і на керуючий орган – судновласника, оператора або фрахтувальника (в залежності від того, хто з них взяв на себе таку відповідальність). Так, у пункті 6 розділу МКУБ «Прембула» увага загострюється на тому, що:

- «6 Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является *приверженность обязанностям членами Компании сверху донизу*. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно *приверженность делу, компетентность и мотивация лиц на всех уровнях* определяют конечный результат.»

Також необхідно відзначити наступну вкрай важливу особливість вимог Кодексу щодо встановлення відповідальності і повноважень – МКУБ не передбачає поділу операційної відповідальності в галузі безпечної експлуатації суден і запобігання забрудненню. У цьому контексті принагідно навести заключення адвокатської фірми «Clifford Chance» – однієї з найвідоміших на світовому ринку юридичних послуг, – наданий останньою в бюлетні «Legal Implications of the International Safety Management Code», а саме:

«судовладелец должен либо:

- (i) сам соответствовать требованиям МКУБ и удостоверяться, что любой субконтрактор, выполняющий специфические управленческие функции (например, оператор) выполняет требования о своем соответствии системе управления безопасностью, действующей у владельца, или
- (ii) полностью передать полномочия по управлению судами менеджеру, полные данные о котором будут сообщены владельцем соответствующей Администрации для регистрации и контроля соответствия требованиям МКУБ...».

Clifford Chance, “Legal Implications of the International Safety Management Code”.»

І, нарешті, слід зазначити, що функціональні вимоги Кодексу до Системи Управління Безпекою (СУБ) відображені в пункті 1.4 розділу 1 «Загальні положення» МКУБ таким чином:

«1.4 Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ).

Каждая Компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:

- .1 политику в области безопасности и защиты окружающей среды;
- .2 инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды, согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага судна;
- .3 установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне и внутри их;
- .4 процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений данного Кодекса;
- .5 процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях;
- .6 процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления.»

а структурну побудову (чотири ієрархічних рівня) документованої СУБ можна в спрощеному вигляді відобразити таким чином (див. нижче, схема б):

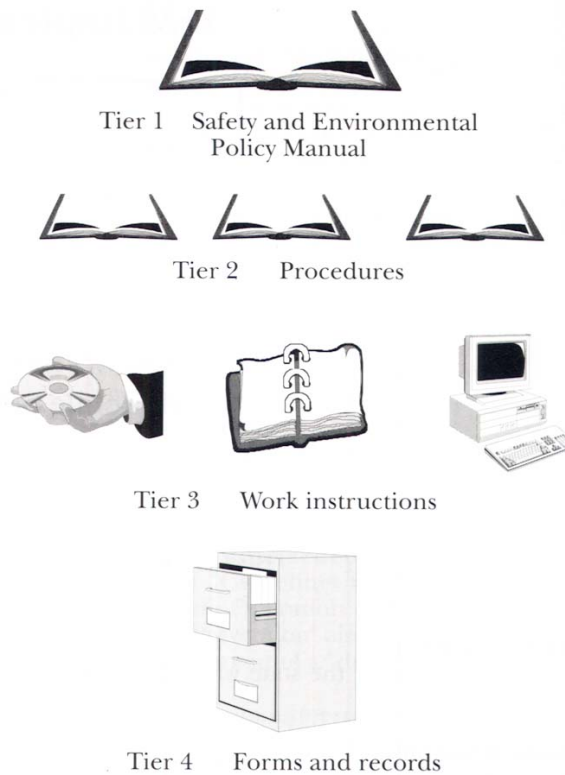


Схема 6. Чотири рівня ієрархичної побудови документованої Системи управління безпечною експлуатацією судна і запобіганням забрудненню (СУБ).

В процесі розробки та введення в дію МКУБ взято до уваги правове поле, яке регулює розподіл відповідальності та ризиків в торговельному мореплавстві, в яке Кодекс мав органічно «влитися», а також основні чинники, що впливають на здатність судноплавних компаній ефективно забезпечувати морське перевезення пасажирів і вантажів, які схематично у спрощеному варіанті виглядають так (схема 7):

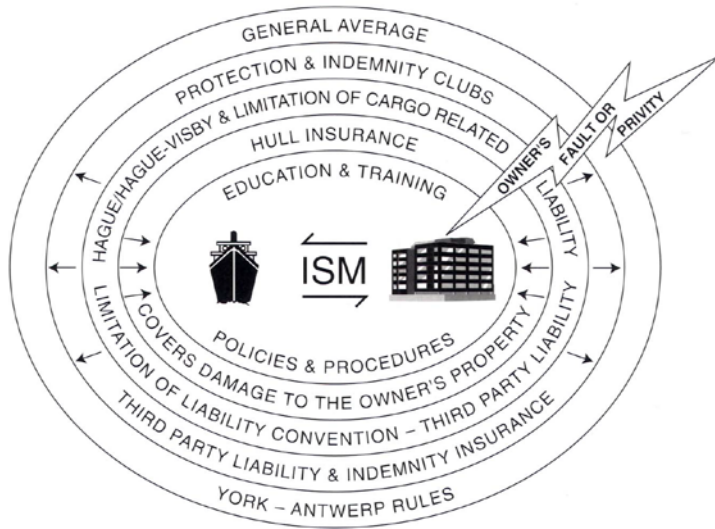


Схема 7. Правове поле, що регулює розподіл відповідальності і комерційних ризиків при морському перевезенні пасажирів та вантажів, а також основні чинники, які впливають на здатність судноплавних компаній ефективно здійснювати транспортування пасажирів і вантажів.

Примітка. В центрі схеми відображені основні чинники, що забезпечують здатність судноплавних компаній ефективно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів: МКУБ (ISM Code), який вимагає впровадження в судноплавних компаніях та на їх судах документованої Системи Управління Безпекою (СУБ) – політики і процедур (policies & procedures), що визначають повноваження, обов'язки і взаємодію персоналу на судні і в компанії, який повинен мати відповідні освіту, кваліфікацію і підготовку (education & training). Діяльність судноплавних компаній підтримується страховими компаніями, які страхують майно судновласників (судна) від пошкоджень (hull insurance covers damage to the owners property), а також клубами взаємного страхування (protection & indemnity clubs – P&I Clubs), які забезпечують страхування ризиків і відповідальності судновласників перед третьою стороною (third party liability & indemnity insurance). При цьому правове регулювання ґрунтується на нормах таких основних міжнародних інструментів, як Гаазькі та Гаазько-Вісбійські правила

(Hague/Hague-Visby Rules) щодо обмеження відповідальності судновласників стосовно перевезення вантажів (limitation of cargo related liability) та Конвенція щодо обмеження відповідальності (limitation of liability convention – third party liability), а також Йорк-Антверпенськими правилами (York-Antwerp Rules) стосовно Загальної аварії (General Average).

§4. Як наголошується в частині другій статті 48 Кодексу торговельного мореплавства України, відносини між членами екіпажу, а також між членами екіпажу та судновласником, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

Нині на іноземних суднах, як і на українських, із введенням в дію *Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забруднення (МКУБ – International Safety Management Code – ISM Code)*, підпорядкованість осіб командного складу, їх права та обов'язки по відношенню один до одного та суднової команди, а також відносини та порядок взаємодії з персоналом берегових підрозділів судноплавної компанії визначаються документацією Системи Управління Безпекою (СУБ), розробка і впровадження якої в судноплавних компаніях і на їх суднах вимагаються МКУБ, правилами Глави IX Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками (див. § 3 коментаря до цієї статті).

§5. Незалежно від національної належності та форми власності, виробнича діяльність як більшості самих торговельних суден, так і суднового персоналу регламентується низкою міжнародних договорів (Міжнародних конвенцій) і галузевих нормативних актів (Резолюцій ІМО і Міжнародних кодексів), а також відповідних національних нормативно-правових актів. Основними міжнародними нормативними документами, які встановлюють вимоги і дають рекомендації щодо забезпечення безпечної виробничої діяльності суден, які перевозять пасажирів, багаж та вантажі, і суднових екіпажів, є:

Міжнародні конвенції:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74) с поправками и дополнениями;
- Международная конвенция о грузовой марке 1966 года с поправками и дополнениями лет (ILLC-66/88);
- Международная конвенция по обмеру судов 1969 года с поправками и дополнениями (Tonnage-69);
- Международная конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море с поправками и дополнениями (COLREG-72);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками и дополнениями (MARPOL-73/78);
- Международная конвенция о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несении вахты 1978 года с поправками и дополнениями (STCW-78/95);
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками и дополнениями (FAL-65);
- Конвенция Международной организации труда (МОТ) № 147. О минимальных нормах в торговом флоте;
- Конвенция МОТ № 180. О продолжительности рабочего времени моряков и комплектовании судов экипажами.

Резолюції ІМО і Міжнародні кодекси:

- Резолюция ИМО А.741(18). Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (ISM Code);
- Международный кодекс морской перевозки опасных грузов 1991 года (IMDG Code);
- Резолюция ИМО А.715(17). Кодекс безопасной практики для судов, перевозящих лесные грузы;
- Резолюция ИМО А.714(17). Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза (CSS Code);
- Кодекс безопасной практики перевозки твердых навалочных грузов (BC Code);
- Резолюция ИМО А.862(20). Кодекс безопасной практики погрузки и разгрузки навалочных судов (BLU Code);
- Международный кодекс о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1995 года с поправками и дополнениями (STCW-95);
- Резолюция MSC.23(59). Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью;
- Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (IBC Code);
- Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (IGC Code);
- Резолюция ИМО А.749(18). Кодекс по остойчивости всех типов судов в неповрежденном состоянии, охваченных документами ИМО;
- Резолюция ИМО А.581(14). Руководство по размещению и креплению колесной техники на судах типа ро-ро;
- Резолюция ИМО А.443(XI). Решения капитана судна относительно безопасности мореплавания и охраны

Стаття 49. «Склад екіпажу». 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 судових спеціалістів.

Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна.

§1. Як встановлено частиною першою статті 49 Кодексу торговельного мореплавства України до екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда.

Зарахування в екіпаж судна проводиться на підставі рішення організації судновласника (судноплавної компанії), або екіпаж формується субконтрактором – кріюінговою компанією, – за згодою з судновласником, а також за згодою капітана судна. Особи, що зараховані в екіпаж судна і вирушають у рейс, заносяться в судову роль (див. коментар до статті 35 КТМУ).

§2. Командний склад судового екіпажу є адміністрацією судна, яка зобов'язана керувати діями підлеглих, особисто брати участь в управлінні судном і належному використанні його технічних засобів та обладнання.

§3. Члени судової команди підпорядковуються розпорядженням командного складу екіпажу судна. Визначення поняття «суднова команда» надається в пункті 4 розділу I «Загальні положення» Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 року № 567 (далі за текстом – Положення), а саме:

- «суднова команда – особовий склад екіпажу судна (крім капітана і осіб командного складу), обслуговуючий судно. Складається з палубної команди, машинної команди і інших службовців на судні, а також обслуговуючого персоналу;»

§4. Капітан судна є керівником судового екіпажу, довіреною особою судновласника (оператора, фрахтувальника), який відповідає за збереження судна, вантажу і життя людей, які знаходяться на судні.

До капітана судна за своїм правовим статусом прирівнюються також інші особи, що самостійно керують суднами, а саме:

- на несамохідних суднах морського флоту (баржах, ліхтерах, шаландах, понтонах, плавучих ємностях та інших суднах) – шкіпери (див. пункт 4 розділу I Положення);
- на суднах флоту рибного господарства, в залежності від типу, класу і призначення судна, – капітан-директор, старшина, старшина-моторист або шкіпер;
- на суднах морського технічного флоту – багермейстер, кранмейстер, шкіпер несамохідної шаланди або баржі.

Правовий статус капітана судна розглянуто в коментарі до статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України.

§5. У частині другій статті 49 Кодексу наведено перелік осіб, які відносяться до командного складу екіпажів будь-яких морських суден. Однак цей перелік не є вичерпним.

В залежності від виду флоту (морський флот, флот рибного господарства, технічний флот тощо) документи судноплавних компаній, які належать до таких флотів, відносять до командного складу суден і інших спеціалістів, зокрема:

- на суднах морського флоту: радіоелектронника ГМЗЛБ (Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки) – особи командного складу, яка має кваліфікацію згідно з Регламентом радіозв'язку та відповідно до положень глави IV Конвенції ПДНВ, несе відповідальність за радіозв'язок, експлуатацію, технічне обслуговування і ремонт всього обладнання зв'язку ГМЗЛБ та радіонавігаційного обладнання на судні і може бути призначена радіооператором, відповідальним за радіозв'язок під час лиха у будь-яких морських районах; директора судового ресторану тощо;

- на суднах рибного господарства: суднових спеціалістів, спеціалістів з видобутку, спеціалістів з обробки тощо.

§6. Підпорядкованість осіб командного складу, їх права та обов'язки по відношенню один до одного та суднової команди визначені в документації Системи Управління Безпекою (СУБ), впровадженій у судноплавних компаніях та на їх суднах відповідно до вимог МКУБ і Глави ІХ Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками (див. §§ 2 і 3 коментаря до статті 48 КТМУ), а також статутах служби на суднах тих видів водного транспорту, де вони діють.

Як правило, підлеглий виконує розпорядження свого безпосереднього керівника. Однак він зобов'язаний виконувати і будь-яке доручення вищестоящого керівництва, доповівши про це особі, якій він підпорядковується безпосередньо.

§7. Відповідно до Статуту служби на суднах Міністерства морського флоту СРСР (ММФ СРСР), командний склад суден поділявся на старший, середній та молодший.

До старшого командного складу належали капітан, старший помічник капітана і старший (головний) механік.

До середнього командного складу – решта помічників капітана, механіки і електромеханіки, начальник радіостанції, судновий лікар, фельдшер, радіотехнік, радіооператор, бухгалтер, директор суднового ресторану і адміністратор.

Молодшим командним складом вважалися боцман, старший моторист (старший машинист), старший електрик і старший рефрижераторний машиніст.

Сьогодні відповідно до статті 49 Кодексу до командного складу українського судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. При цьому до командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів.

Решта членів екіпажу віднесена до суднової команди, яка, в свою чергу, поділяється на палубну і машинну команди та службу побуту (побутового обслуговування). Перелік осіб суднової команди визначається судновласником.

§8. Перелік осіб, які входять до складу екіпажів суден рибного господарства, визначається відповідними нормативними документами, що регламентують виробничу діяльність цих суден.

Членами екіпажів таких суден є всі особи, які виконують на суднах обов'язки, пов'язані з забезпеченням мореплавства і виробничої діяльності судна. До складу екіпажу входять капітан, інші особи командного складу та суднова команда.

Організація робіт на суднах рибного господарства здійснюється шляхом розподілу екіпажу по наступним судновим службам: а) загальносуднової; б) судномеханічній; в) радіотехнічній; г) видобутку; д) обробки. Кожну суднову службу очолює начальник. В залежності від типу і технічного оснащення суден рибного господарства обов'язки начальників служб можуть сумішуватися або покладатися на інших осіб відповідно до штатног розпису судна.

На суднах рибного господарства можуть бути будь-які інші спеціалісти, необхідність у яких пов'язана з особливостями конструкції і призначенням судна.

§9. Перелік осіб, які входять до складу екіпажів суден технічного флоту, визначається відповідними нормативними документами, які регулюють виробничу діяльність таких суден.

Примітка. Судно технічного флоту – самохідне або несамохідне судно, призначене для виконання допоміжних робіт, що забезпечують судноплавство (земснаряди, плавкрани, плавмайстерні тощо). [Правила класифікації і побудови малих суден Регістра судноплавства України]

Транспортні і буксирні судна морського технічного флоту очолюють капітани, а землечерпальні снаряди й землесоси – багермейстери.

До командного складу суден морського технічного флоту входять: капітан, багермейстер, кранмейстер, їх помічники, механіки і радіоспеціаліст. Багермейстер – безпосередній керівник днопоглиблювальних робіт і йому оперативно підпорядковані всі судна, що входять до складу землечерпального каравану. Кранмейстер керує роботою плавкрану.

Крім того, весь командний склад суден технічного флоту поділяється на палубний, машинний та інший. До палубного командного складу суден технічного флоту відносяться

старший та інші помічники капітана, а також шкіпер. До машинного командного складу суден технічного флоту належать старший та інші механіки, електромеханік. До іншого командного складу віднесені радіоспеціалісти та судновий лікар (якщо є).

Суднова команда суден технічного флоту складається з палубної і машинної команд, а також обслуговуючого персоналу.

§10. Штатна чисельність екіпажів морських суден визначається штатними розкладами, встановленими судновласниками виходячи з мінімального складу екіпажу, визначеного для кожного судна Адміністрацією прапору або визнаною організацією за її повноваженням.

Крім того, за встановленими штатними розкладами визначається штатна чисельність екіпажів суден на період їх тимчасової консервації або відстою.

§11. На тих суднах морського флоту, де наявність засобів автоматизації та механізації дозволяє зменшувати штатну чисельність екіпажу, допускається у встановленому порядку суміщення двох або декількох спеціальностей (посад) одною особою.

Особи, що працюють за двома або декількома суміщеними спеціальностями чи посадами, повинні виконувати всі обов'язки та відповідати вимогам, які поставлені до цих посад. Робота за сумісництвом та її оплата регулюються чинним законодавством України (Кодексом законів про працю України та іншими нормативними актами).

Стаття 50. «Мінімальний склад екіпажу». **Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.**

§1. З метою забезпечення безпеки мореплавства міжнародне право і законодавство країн, під прапорами яких плавають морські судна, встановлюють певні вимоги до умов комплектування екіпажів морських суден і кваліфікації членів екіпажів.

Міжнародне право покладає на кожну державу обов'язок вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки суден, що плавають під її прапором, зокрема, щодо комплектування і умов праці екіпажів суден, встановлюють певні вимоги до умов комплектування екіпажів морських суден і кваліфікації членів таких екіпажів з урахуванням міжнародних актів, які стосуються питань праці і підлягають застосуванню (див. Статтю 10 Конвенції про відкрите море 1958 року). Обов'язок держав підтримувати раніше прийняті і, у випадку необхідності, забезпечувати реалізацію нових заходів для укомплектування суден достатніми за кількістю та належної кваліфікації екіпажами встановлена також Міжнародною конвенцією СОЛАС-74 з поправками (див. Правило 14 Глави V МК СОЛАС-74 з поправками), Конвенцією Міжнародної організації праці (МОП) № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах і Конвенцією про працю в морському судноплаванні 2006 року (див. правило 2.7 розділу 2 Maritime Labour Convention, 2006 – MLC-2006).

§2. Обов'язок перевізника завчасно, до початку рейсу, укомплектувати судно достатнім і кваліфікованим екіпажем – невід'ємна частина його обов'язку з приведення судна в морехідний стан (див. коментар до статей 143, 192, 198, 207, 218 КТМУ).

Будь-яке судно, що виходить в море, повинно мати на борту екіпаж, повністю укомплектований згідно зі штатним розкладом, затвердженим у встановленому порядку (див. коментар до статті 49 КТМУ, §§ 10 і 11), який забезпечує нормальну роботу судна і безпеку плавання.

Однак, у виключних випадках може бути дозволено вихід судна в море з неповним екіпажем, за умови, що на борту судна є мінімальний склад екіпажу, встановлений відповідно до цієї статті Кодексу (див. нижче, §§ 4-8).

§3. Міжнародні конвенції, учасником яких є Україна, не містять будь-яких особливих вимог щодо мінімального складу екіпажу судна. Єдиний виняток стосується організації на суднах ведення безперервного радіотехнічного спостереження.

Так, укомплектування суден екіпажами регламентується Правилем 14 «Укомплектування суден екіпажами» Глави V «Безпека мореплавства» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, в пунктах першому і другому якого зазначається (мовою оригіналу):

«1. Договаривающиеся правительства обязуются, в том что касается каждого из национальных судов, соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того чтобы, с точки зрения охраны человеческой жизни на море, все суда были укомплектованы экипажами в надлежащей численности и должной квалификации [см. Принципы минимальной безопасной численности экипажей, принятые Организацией резолюцией А.890(21)]»

«2. Каждое судно, к которому применяется глава I, должно иметь соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа судна или равноценный документ, выданный Администрацией как доказательство того, что такой минимальный безопасный состав экипажа считается необходимым для выполнения положений пункта 1.»

В той же час правилами 12 «Вахти» і 16 «Радіоспеціалісти» Глави IV «Радіозв'язок» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками затверджується (мовою оригіналу):

Правило 12 «Вахты»

«1. На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непрерывное наблюдение:

1. на канале 70 УКВ ЦИВ, если судно оборудовано УКВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила IV/7.1.2;
2. на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила IV/9.1.2 или 10.1.3;
3. на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правил IV/10.2.2 или 11.1. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника;
4. за оповещениями о бедствии в направлении «берег-судно» через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией ИНМАРСАТ в соответствии с правилом IV/10.1.1.

2. На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами информации по безопасности на море на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается для района, в котором находится судно.

3. До 1 февраля 2005 года или до другой такой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.»

«1. Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned [refer to the Principles of Safe Manning adopted by the Organisation by resolution A.890(21)]»

«2. Every ship to which chapter I applies shall be provided with an appropriate minimum safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.»

Правило 16 «Радиоспециалисты»

«1. Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения радиосвязи при бедствии и для обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации. Эти специалисты должны иметь соответствующие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи; любой из них может быть назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия.

2. На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо должно быть квалифицированным, в соответствии с пунктом 1, и назначаться для обеспечения только обязанностей по радиосвязи во время бедствия.»

§4. Мінімальний склад екіпажу для суден, що плавають під Державним прапором України, встановлюється *Порядком визначення мінімального складу екіпажа судна*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 10.11.2014 року № 575 (далі за текстом – *Порядок*), відповідно до правил Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, Міжнародної конвенції 1978 року і Кодексу 1995 року про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ-78/95), статті 50 Кодексу торговельного мореплавства України та абзацу тридцять першого статті 163 Закону України «Про транспорт».

Відповідно до пункту 1.4 розділу I «Загальні положення» *Порядку «мінімальний склад екіпажу судна* – це мінімальна кількість осіб командного складу та суднової команди, які можуть у будь-який час експлуатації забезпечити безпечне управління судном, а саме: безпеку людей, судна, збереження вантажу, майна та захист навколишнього природного середовища».

Порядок встановлює вимоги до визначення мінімального складу екіпажу судна з метою забезпечення достатньо ефективного та результативного укомплектування судна екіпажем для забезпечення його безпеки та охорони, безпеки судноводіння і діяльності на водних шляхах та в порту, попередження нанесення шкоди здоров'ю або загибелі людей, навколишньому природному середовищу та майну.

Дія *Порядку* поширюється на судна, які мають право плавання під Державним прапором України, їх власників та судновласників, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, під час визначення мінімального складу екіпажу суден, при якому допускається вихід судна в море, на внутрішні водні шляхи України та по річці Дунай.

В той же час дія *Порядку* не поширюється на:

- риболовні судна;
- військові кораблі та судна;
- спортивні судна;
- стоянкові судна та судна, конструкція яких не передбачає наявність екіпажу;
- малі/маломірні судна.

Примітка. *Стоянкове судно* – несамохідна плавуча споруда з корпусом понтонного типу або судових обводів, яке, як правило, експлуатується біля причальної стінки (берега). До таких суден належать плавучі гуртожитки та готелі, плавучі майстерні, плавучі силові установки, плавучі судна-склади, причальні понтони, дебаркадери, судна для підготовки спеціалістів і плавскладу суден, судна для зберігання горючих і мастильних матеріалів, судна для збирання стічних вод і їх переробки, для збирання і переробки сміття, плавресторани (бари, казино, дискотеки, ігрові зали), тощо. (Правила класифікації і побудови морських суден Регістру судноплавства України)

§5. Мінімальний склад екіпажу суден визначає чисельність екіпажу, члени якого мають належну кваліфікацію і склад якого достатній для забезпечення безпечної експлуатації судна, дотримання вимог режиму робочого часу і часу відпочинку на борту судна.

Порядком встановлені допустимі режими експлуатації для визначення мінімального складу екіпажу судна, при якому судну може бути надано дозвіл на вихід в море. При цьому режими експлуатації розподіляються на такі:

- «АІ» – денне плавання протягом не більше 12 годин;
- «АІІ» – перериване плавання протягом не більше 18 годин;
- «В» – безперервне плавання протягом 24 годин і більше.

Судно, що здійснює плавання в режимі експлуатації «АІ», повинно переривати плавання на період доби з 18 годин 00 хвилин до 06 годин 00 хвилин. Судно, що здійснює плавання в режимі експлуатації «АІІ», повинно переривати плавання на період доби з 23 годин 00 хвилин до 05 годин 00 хвилин.

У режимі експлуатації «АІ» всі члени екіпажу повинні мати безперервний 8-годинний відпочинок впродовж кожного 24-годинного періоду часу, відлік якого починається по закінченні кожного періоду 8-годинного відпочинку.

У режимі експлуатації «АІ» всі члени екіпажу повинні мати 8-годинний відпочинок, у тому числі безперервний 6-годинний відпочинок, впродовж кожного 24-годинного періоду часу, відлік якого починається по закінченні кожного періоду 6-годинного відпочинку.

У режимі експлуатації «В» усі члени екіпажу повинні мати 24-годинний відпочинок впродовж 48-годинного періоду часу, враховуючи щонайменше два 6-годинних періоди безперервного відпочинку.

Під час відпочинку члени екіпажу не повинні залучатися до виконання обов'язків, у тому числі з нагляду, чи перебувати в стані готовності до виконання своїх функцій. Якщо в правилах роботи судна або колективних договорах закріплені положення про більш тривалий відпочинок, то застосовуються такі положення.

§6. Відповідно до положень *Порядку* заміни або повторення режиму експлуатації допускаються у випадках:

- заміна режиму «АІ» на режим «АІІ» допускається у разі проведення повної заміни екіпажу або якщо перед заміною режиму члени екіпажу, які необхідні за режиму експлуатації «АІІ», завершили 8-годинний відпочинок з урахуванням 6-годинного періоду, не включеного у тривалість рейсу, і на борту перебувають додаткові члени екіпажу, необхідні за режиму «АІІ»;
- заміна режиму експлуатації «АІІ» на режим «АІ» допускається у разі проведення повної заміни екіпажу або якщо перед заміною режиму члени екіпажу, які необхідні за режиму експлуатації «АІ», завершили безперервний 8-годинний відпочинок, не включений у тривалість рейсу;
- заміна режиму «В» на режим «АІ» або «АІІ» допускається у разі проведення повної заміни екіпажу або якщо перед заміною одного режиму на інший члени екіпажу, які необхідні за режиму експлуатації «АІ» і «АІІ», завершили відповідно 8-годинний та 6-годинний безперервний відпочинок;
- заміна режиму експлуатації «АІ» і «АІІ» на режим «В» допускається у разі проведення повної заміни екіпажу або якщо перед заміною одного режиму на інший члени екіпажу, які необхідні за режиму експлуатації «В», завершили 8-годинний та 6-годинний безперервний відпочинок, що не включається у тривалість рейсу, і на борту перебувають додаткові члени екіпажу, необхідні за режиму експлуатації «В».

Повтор режимів експлуатації «АІ» і «АІІ» допускається у разі проведення повної заміни екіпажу або якщо перед заміною одного режиму на інший члени екіпажу, необхідні для повторних режимів «АІ» і «АІІ», завершили відповідно 8-годинний або 6-годинний відпочинок.

В процесі розрахунку мінімального складу екіпажу для суден, які здійснюють міжнародне плавання по річці Дунай, встановлюються вимоги відповідно до документів Дунайської комісії.

§7. Визначення мінімального складу екіпажу судна, при якому допускається вихід в море, повинне ґрунтуватися на виконанні функцій на відповідних рівнях відповідальності, визначених у Міжнародній конвенції 1978 року і Кодексі 1995 року про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти.

В процесі визначення мінімального складу екіпажу обов'язково повинні враховуватися такі критерії експлуатації та характеристики судна:

- вік судна;
- тривалість, характер рейсів і район плавання;
- кількість, потужність, ступінь автоматизації та тип головних енергетичних установок і допоміжних механізмів;
- валову місткість судна;
- безпеку судна під час операцій в порту;
- конструкцію, автономність та технічне обладнання судна;
- тип вантажу або кількість пасажирів, що перевозяться.

До мінімального складу екіпажу судна не входять працівники, які здійснюють обслуговування пасажирів та суднової команди.

§8. Розрахунок мінімального складу екіпажу суден, при якому допускається вихід судна в море, наведено в додатку 1 до *Порядку* та представлено в якості прикладу в табличному форматі (див. нижче, таблиця 1).

Таблиця 1

	500≥GT<3000				3000≥GT<10000				GT≥10000				пасажирські, більше ніж 250 пасажирів			
	обмежений район плавання*		необмежений район плавання		обмежений район плавання*		необмежений район плавання		обмежений район плавання*		необмежений район плавання		обмежений район плавання*		необмежений район плавання	
	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ	кількість	Правило Конвенції ПДНВ
Капітан	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2
Старший помічник капітана	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2	1	П/2
Вахтовий помічник капітана	0	П/1	1	П/1	1*	П/1	1	П/1	2	П/1	2	П/1	2	П/1	2	П/1
Суднова команда	2	П/5 або П/4	3	П/5 або П/4	3*	П/5 або П/4	3	П/5 або П/4	4	П/5 або П/4	5	П/5 або П/4	6	П/5 або П/4	6	П/5 або П/4

Примітки:

- * Можливе скорочення цієї посади або за умови двозмінної вахти зменшення на одну особу.
- На суднах, що оснащені устаткуванням Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ) для суден більше ніж 300 GT, всі судноводії повинні мати диплом оператора ГМЗЛБ або радіооператора другого класу.

Розрахунок мінімального складу екіпажів самохідних суден, що використовуються без сумісництва професій, наведено в додатку 2 до *Порядку*.

Розрахунок мінімального складу екіпажів суден, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України та використовуються із сумісництвом професій, наведено у додатку 3 до *Порядку*.

Розрахунок мінімального складу екіпажів суден, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, мають символ «А» у формулі класу судна та використовуються із сумісництвом професій, наведено у додатку 4 до *Порядку*.

§9. Оформлення свідоцтва про мінімальний склад екіпажу (далі – свідоцтво) здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, на підставі заяви власника або судновласника (далі – судновласник).

До заяви додаються обґрунтування і розрахунок мінімального складу екіпажу судна, розраховані судновласником, копія класифікаційного свідоцтва, копія свідоцтва про право плавання під Державним прапором України, копія свідоцтва про право власності на судно, для пасажирських суден – копія пасажирського свідоцтва.

За результатами розгляду заяви та доданих до неї документів та якщо наданий судновласником розрахунок мінімального складу екіпажу відповідає вимогам законодавства України, у тому числі *Порядку*, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, приймає рішення про видачу свідоцтва або відмову у його видачі, про що письмово повідомляє заявника з посиланням на норми законодавства України, що стали причиною для такої відмови.

Свідоцтво оформлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, відповідно до району плавання:

- для суден, що здійснюють вихід судна в море та міжнародні рейси, – Свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;
- для суден, які здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України, – Свідоцтво про мінімальний склад екіпажу судна, яке здійснює плавання на внутрішніх водних шляхах України;
- для суден, які здійснюють міжнародне плавання по річці Дунай, – Свідоцтво про мінімальний склад екіпажу судна, яке здійснює міжнародне плавання по річці Дунай.

Для суден, зафрахтованих за договором бербоут-чартеру, свідоцтво оформлюється на строк дії свідоцтва на право плавання під Державним прапором України.

Підставою для відмови у видачі свідоцтва є наступні обставини:

- до заяви додано неповний перелік документів;
- недостовірність відомостей, наведених заявником у заяві та документах, доданих до заяви;
- невідповідність розрахунку мінімального складу екіпажу вимогам *Порядку*.

Рішення про видачу або про відмову у видачі свідоцтва приймається протягом 15 робочих днів з дня реєстрації заяви.

Факт отримання свідоцтва засвідчується у журналі видачі свідоцтв особистим підписом керівника юридичної особи, фізичної особи - підприємця, фізичної особи (уповноваженої особи) у разі пред'явлення документа, що посвідчує його (її) особу, або на письмову вимогу судовласника свідоцтво надсилається йому за адресою, зазначеною у заяві.

Судновласник для виходу судна в рейс зобов'язаний забезпечити присутність на борту судна мінімального складу екіпажу за чисельністю та кваліфікацією не нижче, ніж визначено свідоцтвом.

У разі виникнення змін у відомостях, що внесені до свідоцтва, а також у разі зміни району плавання судна, його конструкцій, механізмів та обладнання або методів експлуатації, що може вплинути на рівень безпеки, судовласник зобов'язаний подати до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, заяву для оформлення нового свідоцтва. При цьому документ, що підлягає заміні, повертається до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

§10. Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід риболовного судна в море, встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства, залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.

§11. Контроль за належним укомплектуванням морських суден екіпажами здійснюється капітанами морських портів (інспекторами державного портового нагляду служб капітанів морських портів).

Стаття 51. «Вимоги до кваліфікації членів екіпажу». **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, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.**

Присвоєння звань засвідчується видачею дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії.

Позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва допускається тільки за рішенням суду.

До зайняття посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів судової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому

порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні.

§1. Для осіб командного складу морських суден (судноводіїв, судових механіків, судових електромеханіків і судових радіоспеціалістів) встановлюються відповідні звання. Їх значення визначається тим, що право на заміщення низки посад на морських суднах обумовлюється наявністю у перелічених вище судових спеціалістів відповідних звань, які присвоюються тільки особам, що мають, крім спеціальної освіти, достатній практичний досвід роботи і кваліфікацію. Необхідність наявності такого досвіду впливає із специфіки роботи командного складу морських суден, від якого залежить безпека мореплавства.

Види морських звань, вимоги, виконання яких необхідне для їх присвоєння, і конкретні посади, які можуть займати особи, що мають певні звання, передбачені *Положенням про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 року № 567 (далі – *Положення*) відповідно до Міжнародної конвенції про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками та Кодексу із стандартів підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1995 року, статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України та підпункту 4.9.67 підпункту 4.9 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 року № 581.

§2. Відповідно до правил, що містяться в *Положенні*, звання осіб командного складу присвоюється:

- громадянам України та громадянам інших держав, які отримали схвалену морську вищу освіту в Україні;
- громадянам України та громадянам інших держав, які отримали схвалену морську освіту в схвалених морських навчальних закладах колишнього СРСР, яка надавала право на присвоєння звань особам командного складу морських суден;
- громадянам України та громадянам інших держав, які на законних підставах постійно мешкають на території України та які отримали схвалену морську освіту в морських навчальних закладах інших держав, що здійснювали або здійснюють підготовку моряків, за умови визнання в установленому порядку документів про освіту, виданих навчальними закладами інших держав (нострифікація).

При цьому в *Положенні* надається роз'яснення відповідних термінів і понять, які офіційно використовуються під час підготовки та дипломування спеціалістів водного транспорту, а саме:

- *дипломування (Certification)* – процедура виконання встановлених міжнародних та національних вимог, необхідних для видачі особі командного складу диплома та підтвердження до нього або іншого документа, який надає право на заняття посади на морських суднах;
- *диплом (Certificate of Competency)* – документ схваленого зразка, яким засвідчується присвоєння звань особам командного складу;
- *диплом про освіту* – документ державного зразка, який засвідчує здобуття особою вищої освіти за певним освітньо-кваліфікаційним рівнем та за певною спеціальністю (певним напрямом);
- *документальний доказ підготовки (Documentary Evidence)* – свідоцтво встановленого зразка, яке підтверджує кваліфікацію особи або засвідчує проходження нею схваленої підготовки, необхідної для дипломування з метою роботи або виконання спеціальних обов'язків на морських суднах. Документальний доказ видається схваленою організацією, установою, закладом, які здійснюють підготовку моряків (схваленим навчально-тренажерним закладом);
- *звання осіб командного складу* – кваліфікаційна категорія, яка присвоюється особі залежно від рівня освіти, професійної компетентності, стажу роботи на суднах, підтверджується видачею диплома та надає право такій особі займати посаду або посади на морських суднах, визначені у дипломі та підтвердженні до нього. Звання осіб командного складу не належать до спеціальних;

- *підтвердження до диплома (Endorsement)* – документ схваленого зразка, який відповідно до вимог Конвенції ПДНВ видається з метою засвідчення видачі (Issue) або повторного підтвердження (Revalidation) диплома;
- *стандарт компетентності* – вимоги до професійної підготовки, необхідної для належного виконання функцій на судні відповідно до критеріїв, визначених Кодексом ПДНВ та національними вимогами, які включають в себе вимоги щодо знань, розумінь, умінь та навичок;
- *стаж плавання* – час перебування особи в плаванні на судні для виконання покладених на неї обов'язків;
- *схвалена морська вища освіта* – вища освіта відповідного освітньо-кваліфікаційного рівня, здобута у схваленому морському вищому навчальному закладі за відповідною спеціальністю (напрямом), що забезпечує досягнення особою стандартів компетентності, встановлених Кодексом із стандартів підготовки і дипломування моряків та несення вахти, з поправками, і національними вимогами для зайняття відповідних посад на морських суднах, та засвідчена дипломом про вищу освіту державного зразка;
- *схвалена обов'язкова підготовка* – підготовка, яка є обов'язковою для присвоєння певного звання особи командного складу морського судна або повторного підтвердження диплома чи кваліфікаційного свідоцтва та здобута у схвалених морських вищих навчальних закладах або в схваленому навчально-тренажерному закладі за погодженою Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті (далі – Укрморрічінспекція) програмою, що забезпечує досягнення стандартів компетентності та професіоналізму, встановлених Конвенцією ПДНВ, Кодексом ПДНВ та національними вимогами. Успішне завершення схваленої обов'язкової підготовки засвідчується відповідним документом встановленого зразка [свідоцтво фахівця (Certificate of Proficiency) або документальним доказом підготовки (Documentary Evidence)];
- *схвалений морський вищий навчальний заклад* – вищий навчальний заклад, який здійснює освітню діяльність на підставі ліцензії, виданої Міністерством освіти і науки за акредитованими відповідно до законодавства України про освіту спеціальностями (напрямами), за якими можуть присвоюватися звання осіб командного складу морських суден;
- *схвалений навчально-тренажерний заклад* – підприємство, організація або установа, що проводить підготовку моряків та має систему управління якістю у сфері підготовки моряків відповідно до Конвенції ПДНВ, сертифіковану органом із сертифікації, призначеним відповідно до чинного законодавства України на виконання робіт із сертифікації систем управління якістю, тренажери (засоби для здійснення підготовки, зазначеної у відповідних навчальних програмах), матеріально-технічну базу, обладнання та засоби практичної демонстрації;
- *фаховий виробничий стаж* – досвід роботи за відповідною спеціальністю (спеціалізацією), що сприяє набуттю особою необхідної кваліфікації, професіоналізму і знань.

§3. Згідно з Положенням особам командного складу можуть присвоюватися такі звання:

- **судноводіям** – капітан далекого плавання, капітан малого плавання, капітан прибережного плавання, штурман далекого плавання, штурман, судноводій-механік першого класу, судноводій-механік другого класу, судноводій-механік третього класу, судноводій малотоннажного судна, судноводій-механік малотоннажного судна;

Примітка:

- *далеке плавання* – плавання за межами вод, визначених для прибережного та малого плавання;
- *мале плавання* – плавання, під час якого судно (у тому числі у разі виконання міжнародних рейсів) віддаляється не більш як на 200 морських миль від порту або місця, в якому пасажери та екіпаж могли б перебувати у безпеці. Відстань між останнім портом заходження в країні, з якої судно вийшло в рейс, та кінцевим портом призначення або дальність зворотного рейсу не повинна перевищувати 600 морських миль. Кінцевий порт призначення – останній порт заходження, з якого судно виходить у зворотний рейс до країни, з якої воно вийшло в рейс;
- *малотоннажне судно* – судно валовою місткістю від 80 до 500 одиниць та/або з потужністю головної енергетичної установки від 55 до 750 кВт;
- *прибережне плавання* – плавання вздовж берегів з віддаленням від берега на відстань до 20 морських миль;

- *судноводій-механік* (першого, або другого, або третього класу чи малотоннажного судна) – звання, яке надає особі командного складу право поєднувати професію судноводія і механіка та займати відповідну посаду на судах портового, службово-допоміжного та технічного флоту з дистанційним автоматичним управлінням (дистанційним управлінням) головної енергетичної установки, при якому не вимагається несення вахти в машинному відділенні. На судах, не обладнаних дистанційним управлінням з ходового містка і на яких не передбачена робота з поєднанням професій судноводія і суднового механіка, особам, які мають дипломи на звання судноводія-механіка першого, або другого, або третього класу чи малотоннажного судна, дозволяється займати тільки посаду судноводія або механіка.
- **судновим механікам** – механік першого розряду, механік другого розряду, механік третього розряду, механік малотоннажного судна;
- **судновим електромеханікам** – електромеханік першого розряду, електромеханік другого розряду, електромеханік третього розряду;
- **судновим радіоспеціалістам** – радіоелектронник ГМЗЛБ першого класу, радіоелектронник ГМЗЛБ другого класу, радіооператор першого класу, радіооператор другого класу, оператор ГМЗЛБ, оператор-радіотелефоніст;

Примітка:

- *оператор ГМЗЛБ* – радіоспеціаліст, який має відповідну кваліфікацію і виконує обов'язки згідно з вимогами глави IV Конвенції ПДНВ, забезпечує радіозв'язок і може бути призначений радіооператором, відповідальним за радіозв'язок ГМЗЛБ, відповідно до типу диплома (обмежений чи загальний);
- *радіоелектронник ГМЗЛБ* – особа командного складу, яка має кваліфікацію згідно з Регламентом радіозв'язку та відповідно до положень глави IV Конвенції ПДНВ, несе відповідальність за радіозв'язок, експлуатацію, технічне обслуговування і ремонт всього обладнання зв'язку ГМЗЛБ та радіонавігаційного обладнання на судні і може бути призначена радіооператором, відповідальним за радіозв'язок під час лиха у будь-яких морських районах;
- **судновим рефрижераторним механікам** – рефрижераторний механік першого класу, рефрижераторний механік другого класу, рефрижераторний механік третього класу.

Звання штурмана малого плавання, яке було присвоєне особі командного складу до прийняття *Положення*, відповідає званню штурмана, яке передбачене *Положенням*.

Особи, яким присвоєно звання капітана далекого плавання або механіка першого розряду, мають право на носіння відповідних нагрудних знаків.

§4. Присвоєння або підтвердження звання здійснюється Державною кваліфікаційною комісією (далі – ДКК), яка діє відповідно до статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України у порядку, визначеному Міністерством інфраструктури України.

§5. Особи командного складу, яким присвоєно відповідне звання, можуть займати такі посади:

- **судноводії** – капітана, старшого помічника капітана, другого помічника капітана, вахтового помічника капітана, капітана-механіка, змінного помічника капітана, шкіпера, помічника шкіпера;

Примітка:

- *капітан-механік* (змінний капітан-механік, змінний помічник капітана-механіка) – посада капітана (змінного капітана, змінного помічника капітана) на судах портового, службово-допоміжного та технічного флоту з дистанційним автоматичним управлінням (дистанційним управлінням) головної енергетичної установки з правом дистанційного управління двигунами з ходового містка (при якому не вимагається несення вахти в машинному відділенні);
- *шкіпер* – особа, яка командує несамохідним судном.
- **суднові механіки** – старшого механіка, другого механіка, вахтового механіка, змінного механіка;
- **суднові електромеханіки** – старшого електромеханіка, другого електромеханіка, електромеханіка;
- **суднові радіоспеціалісти** – радіоелектронника ГМЗЛБ, начальника радіостанції, радіооператора;
- **суднові рефрижераторні механіки** – механіка суднових рефрижераторних установок.

§6. Для присвоєння звання особи командного складу кандидат має відповідати таким вимогам:

- бути віком не молодше 18 років, а для присвоєння звання капітана - не молодше 20 років;
- мати схвалену морську вищу освіту за відповідною спеціальністю (напрямом);
- мати схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для присвоєння певного звання;
- у разі підвищення звання та/або повторного підтвердження диплома пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) в схваленому морському вищому навчальному закладі III або IV рівня акредитації відповідно до §11 коментаря до цієї статті Кодексу;
- мати необхідний документально підтверджений стаж плавання на суднах та (у разі необхідності) фаховий виробничий стаж;
- бути придатними до роботи на морських суднах за станом здоров'я;
- підтвердити кваліфікацію в ДКК відповідно до стандартів компетентності, встановлених Кодексом ПДНВ і національними вимогами, необхідних для зайняття посади або посад на морських суднах відповідно до звання, яке присвоюється.

§7. Диплом вважається дійсним для зайняття посади чи виконання певних функцій на судні за наявності підтвердження до диплома, що є його невід'ємною частиною, і надає право займати посаду або посади чи виконувати певні обов'язки згідно з вимогами Конвенції ПДНВ та національними вимогами на суднах визначеного типу, місткості, потужності та виду рухової установки, району плавання.

Підтвердження до диплома видається за результатами підтвердження звання на строк, що не перевищує п'ять років з дати прийняття рішення ДКК.

§8. Після закінчення строку дії підтвердження до диплома особа командного складу для продовження роботи на морських суднах на посаді або посадах, які дають право займати присвоєне цій особі звання, повинна здійснити повторне підтвердження диплома (Revalidation) таким чином:

- підтвердити придатність до роботи на морських суднах за станом здоров'я;
- пройти відповідну схвалену обов'язкову підготовку;
- пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) відповідно до §11 коментаря до цієї статті Кодексу;
- підтвердити в ДКК відповідність своєї кваліфікації встановленим стандартам.

Успішне повторне підтвердження диплома засвідчується видачею підтвердження до диплома на повторний строк, що не перевищує п'яти років від дати прийняття рішення ДКК.

§9. Дипломи (Certificate of Competency) і свідоцтва фахівця (Certificate of Proficiency) та підтвердження до них видаються капітанами морських портів (дипломно-паспортними відділами, підпорядкованими капітанам морських портів) відповідно до вимог Конвенції ПДНВ, Кодексу ПДНВ та чинного законодавства.

§10. Випускники схвалених морських вищих навчальних закладів мають право на присвоєння першого звання особи командного складу безоплатно під час державної атестації на спільному засіданні державної екзаменаційної (кваліфікаційної) комісії схваленого морського вищого навчального закладу та ДКК за умови виконання випускником на момент проведення спільного засідання всіх вимог щодо відповідної схваленої обов'язкової підготовки, стажу плавання та практичної підготовки.

У випадку, якщо на момент проведення такого спільного засідання випускник документально не підтвердив виконання усіх вимог для отримання звання особи командного складу стосовно схваленої обов'язкової підготовки, стажу плавання на суднах та (у разі необхідності) виробничого стажу або придатності до роботи на морських суднах за станом здоров'я, такому випускнику присвоєння першого звання особи командного складу морських суден здійснюється ДКК на загальних підставах.

На підставі протоколу засідання ДКК, документів, що засвідчують схвалену морську вищу освіту, схвалену обов'язкову підготовку, стаж плавання та придатність до роботи на морських

суднах за станом здоров'я, випускник схваленого вищого морського навчального закладу протягом 12 місяців з дати проведення засідання ДКК має право отримати в установленому порядку диплом та підтвердження до нього.

§11. Особи командного складу морських суден під час підтвердження звання та присвоєння чергового звання (за винятком присвоєння чергового звання протягом одного року після закінчення схваленого морського вищого навчального закладу) повинні пройти підготовку за відповідною програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) у схвалених морських вищих навчальних закладах третього або четвертого рівня акредитації.

Успішне проходження підготовки за відповідною програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) засвідчується свідоцтвом державного зразка.

§12. У разі крайньої необхідності, якщо це не створює небезпеки для людей, майна або довкілля, за поданням судновласника особам командного складу, які мають відповідну кваліфікацію та практичний досвід, у порядку, встановленому Міністерством інфраструктури України, може бути виданий пільговий дозвіл, який дає право на зайняття посади на категорію вище, ніж це передбачено дипломом та підтвердженням до нього.

§13. Інформація про всі видані дипломи, підтвердження до них та інші документи, що засвідчують кваліфікацію та/або професіоналізм, вноситься до єдиного Державного реєстру документів моряків.

В процесі підтвердження кваліфікації в ДКК обов'язково перевіряється дійсність усіх документів моряків в єдиному Державному реєстрі документів моряків.

§14. Позбавлення звання та вилучення диплома або свідоцтва фахівця здійснюються тільки за рішенням суду.

§15. До зайняття посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні.

§ 16. Моряки не допускаються до роботи на судні, якщо вони не пройшли професійну підготовку або не отримали диплом (свідоцтво), що підтверджує їх компетентність, або іншим чином не підтвердили кваліфікацію, яка дозволяє їм виконувати свої обов'язки (див. правило 1.3 розділу 1 MLC-2006).

Моряки допускаються до роботи на судні лише в тому випадку, якщо вони успішно завершили підготовку з питань особистої безпеки на борту судна.

Стаття 52. «Вимоги до стану здоров'я членів екіпажу». До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність особи для роботи на судні за станом здоров'я надається закладом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, відповідно до правил, установлених цим органом.

§1. Конвенції Міжнародної організації праці (МОП) містять вимоги щодо обов'язкового медичного огляду осіб, які влаштовуються на роботу на судна. Конвенція МОП про медичний огляд моряків № 73 передбачає, що на судна, зайняті перевезенням вантажів або пасажирів в комерційних цілях, не приймаються на роботу особи, які не надали підписаної лікарем посвідки, яка підтверджує їх придатність до роботи в морі (див. пункт 1 статті 2 Конвенції МОП № 73). На риболовних суднах ніхто не повинен допускатися до роботи на будь-якій посаді без пред'явлення медичного свідоцтва про придатність до роботи, на яку він наймається для виходу в море. Свідоцтво повинно бути видано за підписом лікаря, уповноваженого на це компетентним органом влади (див. статтю 2 Конвенції МОП про медичний огляд рибалок № 113). В Конвенції МОП про обов'язковий медичний огляд дітей та підлітків, зайнятих на борту суден, № 16 передбачено, що використання праці осіб, які не досягли 18 років, на будь-якому судні, за винятком суден, на яких зайняті лише члени однієї сім'ї, повинно ставитися у залежність від надання довідки про медичний огляд. Довідка повинна підтверджувати придатність особи до даної роботи і підписуватися лікарем, уповноваженим на це компетентним органом влади (див. статтю 2 Конвенції МОП № 16).

Вимоги українського законодавства стосовно обов'язкового медичного огляду працівників морського транспорту відповідають вимогам і рекомендаціям зазначених вище конвенцій МОП (див. нижче, § 2).

§2. Статтею 169 *Кодексу законів про працю України* «Обов'язкові медичні огляди працівників певних категорій» передбачено проведення попереднього (при прийнятті на роботу) і періодичних (протягом трудової діяльності) медичних оглядів працівників, зайнятих на важких роботах, роботах із шкідливими чи небезпечними умовами праці або таких, де є потреба у професійному доборі, а також щорічного обов'язкового медичного огляду осіб віком до 21 року. При цьому організація проведення зазначених медичних оглядів покладається на власника (судновласника) або уповноважений ним орган.

Перелік професій, працівники яких підлягають медичному оглядові, термін і порядок його проведення встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці.

§3. Особовий склад суден морського флоту і флоту рибного господарства, а також учні морських навчальних закладів проходять медичний огляд один раз на рік. Результати попереднього і періодичних медичних освідчень заносяться в *Свідоцтво про медичну придатність (Certificate of medical fitness)* [або *Медичну книжку моряка*], невід'ємною частиною якого є *Міжнародне свідоцтво про вакцинацію (International Certificate of Vaccination)*, куди заносяться відомості про проведені щеплення, форма яких регламентована *Міжнародними санітарними правилами (International Sanitary Regulations)*.

Додатково всі члени екіпажів суден проходять періодичний тест на наявність ознак вживання наркотиків і алкоголю з оформленням відповідного свідоцтва встановленого зразка (*Drug & Alcohol Test Certificate*). Наявність на судах дійсних *Medical fitness* та *Drug & Alcohol Test Certificates* всіх членів екіпажу перевіряється як портовими санітарними властями та інспекторами державного портового нагляду в процесі контролю державою порту, так і інспекторами класифікаційних товариств, під технічним наглядом яких знаходяться судна, в процесі періодичних перевірок відповідності суден вимогам МКУБ.

§4. З метою охорони праці та здоров'я жінок українське законодавство, відповідно до статті 174 *Кодексу законів про працю України* «Роботи, на яких забороняється застосування праці жінок», забороняє працю жінок на важких роботах, роботах із шкідливими чи небезпечними умовами праці. Перелік важких робіт і робіт із небезпечними та шкідливими умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок, а також граничні норми підіймання і переміщення важких речей жінками затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці.

§5. В міжнародному праві встановлений мінімальний вік осіб, з досягненням якого вони можуть бути допущені до роботи на морських судах. Конвенції МОП забороняють наймати на роботу або допускати до роботи на борту суден підлітків молодше 15 років (див. статтю 2 Конвенції МОП про мінімальний вік допуску дітей до роботи в морі № 58) [відповідно до правила 1.1 розділу 1 *MLC-2006* забороняється приймати на роботу, задучати до роботи чи використовувати працю на борту судна осіб віком до 16 років]. Не повинні допускатися такі підлітки і до роботи на борту риболовних суден (див. статтю 2 Конвенції МОП про мінімальний вік для прийняття на роботу рибалок № 112).

Крім того, конвенції МОП забороняють допускати до роботи на судах з вугільною топкою в якості кочегарів, вантажників вугілля або трюмних матросів осіб молодше 18 років (див. статтю 2 Конвенції МОП про мінімальний вік допуску підлітків до роботи вантажниками вугілля або кочегарами на флоті № 15, а також статтю 3 Конвенції МОП № 112).

За українським законодавством, відповідно до статті 190 *Кодексу законів про працю України* «Роботи, на яких забороняється застосування праці осіб молодше вісімнадцяти років», забороняється застосування праці осіб молодше 18 років на важких роботах, роботах із

шкідливими чи небезпечними умовами праці. Перелік важких робіт і робіт із небезпечними та шкідливими умовами праці, на яких забороняється застосування праці осіб молодше 18 років, а також граничні норми підіймання і переміщення важких речей особами молодше 18 років затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці.

Стаття 53. «Громадянство членів екіпажу». Члени екіпажу судна, зареєстрованого у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, можуть бути громадянами будь-якої держави. Капітаном судна може бути тільки громадянин України.

§1. Право громадян України обирати рід занять є їх цивільною правоздатністю (див. статтю 2 Кодексу законів про працю України). Тому вони мають право обрати будь-який вид суспільно-корисної діяльності, включаючи роботу в складі екіпажів морських суден, що плавають під Державним прапором України.

§2. Статтею 41 Кодексу торговельного мореплавства СРСР 1968 року передбачалась можливість входити до складу екіпажів радянських суден тільки громадянам СРСР.

Офіційно наголошувалося, що іноземні громадяни користувалися в СРСР цивільною правоздатністю на рівні з громадянами СРСР. Проте з цього правила всесоюзним законом були встановлені окремі винятки. Один з таких винятків визначався частиною першою статті 41 КТМ СРСР 1968 року, за змістом якої іноземні громадяни не могли входити до складу екіпажів суден, що плавали під прапором СРСР.

Статтею 53 КТМ 1929 року передбачалася низка випадків, коли як виняток дозволялося приймати іноземців до складу екіпажів суден, що плавали під прапором СРСР. Згідно з положеннями КТМ СРСР 1968 року порядок допуску іноземців до роботи на радянських судах в якості членів екіпажу встановлювався Радою Міністрів СРСР.

§3. Очевидним нововведенням є визначення у законодавстві України умов, на яких іноземні громадяни можуть входити до складу судового екіпажу. При цьому винятки встановлюється тільки щодо посади капітана судна.

Статтею 53 Кодексу торговельного мореплавства України право входити до складу екіпажів суден, зареєстрованих в Державному судновому реєстрі України чи в Судновій книзі України, тобто суден, які мають право плавання під Державним прапором України, надається не тільки українським громадянам, але й громадянам будь-якої іншої держави, чим підтверджується рівність цивільної правоздатності українських та іноземних громадян.

Чинне українське законодавство передбачає, що посаду капітана судна, зареєстрованого в Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, може займати тільки громадянин України.

Стаття 54. «Трудові відносини на судні». Порядок прийняття на роботу судового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, статутами служби на морських і риболовних судах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами).

Статут служби на морських судах затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, Статут служби на риболовних судах - центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§1. На осіб судового екіпажу поширюється *Кодекс законів про працю України* та інші видані в розвиток цього акту норми трудового законодавства.

§2. Прийняття на роботу осіб судового екіпажу здійснюється у порядку, передбаченому Кодексом законів про працю України. Особи командного складу морських суден приймаються на роботу при наявності:

- спеціальної освіти;
- дипломів (свідоцтв), що надають право займати відповідні посади на судні (див. коментар до статті 51 КТМУ, а також Конвенцію МОП про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден № 53);
- висновок Державної кваліфікаційної комісії (ДКК) про можливість займати даною особою конкретну посаду на суднах певної групи;
- медичного висновку про придатність даної особи до роботи на морських суднах (див. коментар до статті 52 КТМУ, а також Конвенцію МОП про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків № 164 і розділ 1 MLC-2006 «Мінімальні вимоги щодо праці моряків на борту судна»).

При прийнятті на роботу в якості члена суднової команди неодмінною умовою є наявність:

- спеціальної професійної підготовки (див. Конвенцію МОП про видачу судновим кухарям свідоцтв про кваліфікацію № 69, Конвенцію МОП про видачу матросам свідоцтв щодо кваліфікації № 74 і правило 1.3 «Підготовка і кваліфікація» розділу 1 MLC-2006);
- свідоцтв, що надають право виконувати певні обов'язки з забезпечення безпечної експлуатації судна;
- висновки кваліфікаційної комісії про можливість займати даною особою конкретну посаду на морських суднах;
- медичного висновку про придатність даної особи до роботи на морських суднах.

§3. Права та обов'язки осіб суднового екіпажу, а також умови служби та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морських суднах і в портах визначаються, крім норм міжнародного права (див. Конвенцію МОП про соціально-побутове обслуговування моряків у морі та в порту № 163, Конвенцію МОП про соціальне забезпечення моряків № 165, а також розділи 2 «Умови зайнятості», 3 «Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування й столове обслуговування» і 4 «Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і захист в галузі соціального забезпечення» MLC-2006), Кодексом торговельного мореплавства України, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами).

Статут служби на суднах морського флоту Союзу РСР було затверджено наказом Міністерства морського флоту (ММФ) СРСР від 09.01.1976 року № 6. Цей статут детально регламентує організацію служби на морських суднах, права і обов'язки командного складу, суднової команди і вахтових, повсякденну службу, порядок розміщення і розклад життя екіпажу судна. Згідно з постановою Верховної Ради України «Про тимчасову дію на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12.09.1991 року № 1545-ХІІ, в тій частині, в якій вони не суперечать законодавству України, Статут служби на суднах морського флоту Союзу РСР є чинним на території України та розповсюджує свою дію на судна під українським прапором і визначає організацію служби і основні обов'язки осіб суднового екіпажу.

Статут флоту рибної промисловості України (СФРПУ) було затверджено наказом Державного комітету України з рибного господарства і рибної промисловості від 10.06 1993 року № 43, який набрав чинності 01.08.1993 року. СФРПУ фактично є першим правовим документом, що визначає організацію служби на суднах флоту рибного господарства України, які мають право плавання під Державним прапором України, незалежно від форми власності.

§4. Статут про дисципліну працівників морського транспорту було затверджено постановою Ради Міністрів СРСР від 25.05.1984 року № 496. Необхідність існування статуту про дисципліну працівників морського транспорту була викликана специфікою їх роботи, яка вимагає особливої злагожденості всіх підрозділів системи морського транспорту. Необхідно враховувати, що будь-яке порушення працівниками морського транспорту своїх обов'язків створює загрозу для життя людей, які перевозяться морським транспортом, а також для своєчасної та збережної доставки вантажів.

Статут про дисципліну працівників морського транспорту СРСР поширювався на екіпажі суден ММФ, робітників, службовців та інженерно-технічних працівників пароплавств, портів, Регістру СРСР і його інспекцій, організацій, що забезпечували рятувальні, суднопідіймальні та днопоглиблювальні роботи, на працівників навчальних закладів, Всесоюзного об'єднання «Совфрахт», а також на центральний апарат ММФ.

В даний час немає офіційно затвердженого статуту про дисципліну працівників морського транспорту України. Питання стосовно дотримання і випадків порушення трудової дисципліни на судах, що плавають під Державним прапором України, регулюються Кодексом законів про працю України (див. статті 139-152 Глави X «Трудова дисципліна» КЗпПУ).

Так, статтею 147 «Стягнення за порушення дисципліни» Кодексу законів про працю України передбачені такі види стягнення за порушення трудової дисципліни:

- догана;
- звільнення.

§5. На судах ММФ СРСР відповідно до *Положення про робочий час і час відпочинку працівників плаваючого складу суден морського флоту і Положення про умови оплати праці працівників плаваючого складу суден морського флоту* від 21.03.1960 року (додаток № 1 до наказу ММФ від 28.03.1960 року) було встановлено семигодинний робочий день, а в передвихідні та передсвяткові дні – шестигодинний робочий день з компенсацією, у разі переробки, додатковими днями відпочинку. З 1968 року для всіх членів екіпажів морських суден транспортного і криголамного флоту, за винятком кочегарів при роботі на твердому паливі, було встановлено в період експлуатації суден єдиний восьмигодинний графік вахт і судових робіт. У зв'язку з цим членам екіпажів таких суден виплачувалися в період експлуатації суден, замість надання додаткових днів відпочинку за час роботи в робочі, передвихідні і передсвяткові дні понад установлену тривалість робочого дня, а також за роботу у передвихідні і передсвяткові дні по вісім годин замість семи, відповідні надбавки. Щодо членів екіпажів інших суден морського флоту зберігався загальний порядок компенсації за переробку шляхом надання додаткових днів відпочинку.

В даний час умови служби і оплати праці на морських судах, що плавають під Державним прапором України, регламентуються Конвенцією Міжнародної організації праці (МОП) про тривалість робочого часу моряків і комплектування суден екіпажами № 180, статтями 50-65 Глави IV «Робочий час» і статтями 66-84 Глави V «Час відпочинку», а також статтями 94-117 Глави VII «Оплата праці» Кодексу законів про працю України відповідно (див. також § 5 коментаря до статті 50 КТМУ).

Так, відповідно до статті 50 «Норма тривалості робочого часу» Кодексу законів про працю України тривалість робочого часу не може перевищувати 40 годин на тиждень, що відповідає вимогам правила 2.3 «Тривалість робочого часу і часу відпочинку» розділу 2 «Умови зайнятості» МLC-2006. А статтею 51 «Скорочена тривалість робочого часу» встановлені такі обмеження тривалості робочого часу для певних категорій працівників, а саме:

- для працівників віком від 16 до 18 років – не більше 36 годин на тиждень;
- для працівників віком від 15 до 16 років – не більше 24 годин на тиждень;
- для працівників, зайнятих на роботах із шкідливими умовами – не більше 36 годин на тиждень.

§6. Розірвання трудового договору з членами судового екіпажу українських суден допускається на загальних підставах, передбачених Кодексом законів про працю України (див. статтю 36 КЗпПУ). Деякі особливості має лише порядок звільнення та відсторонення від роботи членів судового екіпажу з ініціативи адміністрації судна (див. статті 40, 41 і 46 КЗпПУ).

Звільнення з ініціативи адміністрації судна членів судового екіпажу може бути проведено лише в передбачених статтею 40 «Розірвання трудового договору з ініціативи власника або уповноваженого ним органу» Кодексу законів про працю України випадках:

1. змін в організації виробництва і праці, в тому числі ліквідації, реорганізації, банкрутства або перепрофілювання підприємства, установи, організації, скорочення чисельності або штату працівників;
2. виявленої невідповідності працівника займаній посаді або виконуваній роботі внаслідок недостатньої кваліфікації або стану здоров'я, які перешкоджають продовженню даної роботи, а так само в разі відмови у наданні допуску до державної таємниці або скасування допуску до державної таємниці, якщо виконання покладених на нього обов'язків вимагає доступу до державної таємниці;
3. систематичного невиконання працівником без поважних причин обов'язків, покладених на нього трудовим договором або правилами внутрішнього трудового розпорядку, якщо до працівника раніше застосовувалися заходи дисциплінарного чи громадського стягнення;
4. прогулу (в тому числі відсутності на роботі більше трьох годин протягом робочого дня) без поважних причин;
5. нез'явлення на роботу протягом більш як чотирьох місяців підряд внаслідок тимчасової непрацездатності, не рахуючи відпустки по вагітності і родах, якщо законодавством не встановлений триваліший строк збереження місця роботи (посади) при певному захворюванні. За працівниками, які втратили працездатність у зв'язку з трудовим каліцтвом або професійним захворюванням, місце роботи (посада) зберігається до відновлення працездатності або встановлення інвалідності;
6. поновлення на роботі працівника, який раніше виконував цю роботу;
7. появи на роботі в нетверезому стані, у стані наркотичного або токсичного сп'яніння;
8. вчинення за місцем роботи розкрадання (в тому числі дрібного) майна власника, встановленого вироком суду, що набрав законної сили, чи постановою органу, до компетенції якого входить накладання адміністративного стягнення або застосування заходів громадського впливу;
9. призову або мобілізації власника-фізичної особи під час особливого періоду.

Звілнення з підстав, зазначених у пунктах 1, 2 і 6 допускається, якщо неможливо перевести працівника, за його згодою, на іншу роботу.

Особливості розірвання трудового договору з членами суднового екіпажу з ініціативи адміністрації судна полягають в наступному:

- адміністрація може розірвати трудовий договір з особою командного складу морського судна на підставі пункту 2 статті 40 Кодексу законів про працю України у разі неможливості використання його на займаній посаді через позбавлення диплома на морське звання (див. коментар до статті 51 КТМУ);
- член суднового екіпажу може бути звільнений за пунктом 2 статті 40 Кодексу законів про працю України на підставі висновку медичних установ, якщо при проходженні медичного огляду встановлена невідповідність стану його здоров'я медичним вимогам, що пред'являються до робітників плаваючого складу (див. коментар до статті 52 КТМУ);
- члени суднового екіпажу можуть бути звільнені не тільки за систематичне, але й за одноразове порушення трудової дисципліни, якщо воно загрожувало безпеці мореплавства.

§7. Слід відзначити, що відповідно до Директиви 1999/63/ЄС Ради Європейського Союзу від 21.06.1999 року «Про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену між Асоціацією Судновласників Європейського Співтовариства та Федерацією Транспортних Профспілок Європейського Співтовариства», Директиви 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу від 13.12.1999 року «Про правозастосування положень щодо годин праці моряків на борту суден, що зупиняються в портах Співтовариства», статті 57 Кодексу торговельного мореплавства України та з метою підвищення рівня організації безпечної праці і відпочинку членів екіпажу суден наказом Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 року № 135 затверджено *Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України* (далі – *Положення*), яке установлює особливості регулювання робочого часу та часу

відпочинку плаваючого складу (далі – члени екіпажу) морських суден та суден внутрішнього плавання судновласниками України, за винятком: військових кораблів та суден; суден, що використовуються для рибного чи іншого морського промислу (риболовних суден); маломірних суден; спортивних суден; дерев'яних суден примітивної конструкції; стоянкових суден та суден, конструкція яких не передбачає наявності екіпажу.

Примітка. *Робочий час* – це час, протягом якого член екіпажу зобов'язаний виконувати відповідно до трудового договору (контракту) роботу в інтересах судна (обов'язки з експлуатації, обслуговування судна, пасажирів і членів екіпажу, підтримання судна в нормальному експлуатаційно-технічному стані) згідно з графіком несення вахт, виконання суднових робіт і розпорядком дня на судні, які затверджує судновласник чи за його дорученням капітан судна (пункт 2.1 *Положення*).

§8. Згідно із пунктом 2.2 *Положення* для членів екіпажів суден морського і річкового транспорту встановлюється п'ятиденний 40-годинний робочий тиждень з двома вихідними днями – у суботу й неділю. Тривалість робочого дня – 8 годин, напередодні святкових і неробочих днів – 7 годин. Для тих, хто працює в шкідливих та важких умовах праці, за результатами атестації робочих місць за умовами праці, встановлюється скорочена тривалість робочого часу – не більше 36 годин на тиждень. При цьому місячна, квартална, річна норма робочого часу підраховується виходячи з узятого за основу п'ятиденного робочого тижня з двома вихідними днями.

На суднах із цілодобовою роботою під час експлуатації для членів екіпажів встановлюється, як правило, тризмінний 8-годинний графік вахт. На суднах, які експлуатуються не цілодобово, встановлюється дво- або однозмінний графік вахт. При цьому двозмінний графік роботи встановлюється з тривалістю вахт до 12 годин (див. пункт 2.3 *Положення*).

Для членів екіпажів, які не несуть вахту, робочий час встановлюється з 8 до 17 години з перервою на обід тривалістю до однієї години. З урахуванням кліматичних, погодних та інших умов робочий час може бути встановлений між 6-ю та 20-ю годинами доби (див. пункт 2.4 *Положення*).

Залежно від конкретних умов експлуатації суден (тривалість рейсу, експлуатаційний чи навігаційний період, частота заходження в порти, час стоянки в порту, кліматичні умови, наявність житлових приміщень, відповідність їх чинним санітарним і гігієнічним нормам для морського, річкового транспорту) і форм організації праці членів екіпажу (закріплення за двома суднами трьох екіпажів, що періодично міняються, чи двох екіпажів на одне судно) можуть встановлюватися графіки вахт (робіт) тривалістю понад 8, але не більш як 12 годин на добу. Святкові, неробочі і вихідні дні за календарем не звільняють членів екіпажу від несення вахти (див. пункт 2.5 *Положення*).

§9. Члени екіпажів суден згідно з Кодексом законів про працю України і Законом України «Про відпустки» користуються правом на:

- щоденний відпочинок;
- щотижневі дні відпочинку;
- відпочинок у святкові та неробочі дні;
- скорочений робочий день у передсвяткові та неробочі дні;
- основну і додаткову щорічні відпустки.

Примітка. *Час відпочинку* – це період поза межами робочого часу, протягом якого членів екіпажів звільнено від виконання всіх службових обов'язків. До часу відпочинку не включаються короткі перерви в роботі.

Кількість підсумованих днів відпочинку, які належить надати члену екіпажу за роботу понад нормальну тривалість робочого часу, визначається шляхом ділення різниці між фактично відпрацьованим на судні часом у годинах за графіком вахт (робіт) і нормою робочого часу за цей самий період на нормальну тривалість робочого дня, передбачених пунктом 2.2 *Положення* (8 годин, якщо робота виконується в нормальних умовах праці) [див. пункт 3.2 *Положення*].

Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від встановленої графіком тривалості вахт (суднових робіт). Часом щоденного відпочинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, погодженими із відповідним виборним

органом первинної профспілкової організації, а в разі її відсутності – з уповноваженим представницьким органом трудового колективу, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмигодинний безперервний відпочинок.

§10. Роботи, які виконуються членами екіпажу, що мають нормований робочий день, понад установлений графіком вахт і судових робіт час, не враховуючи робіт, передбачених пунктом 4.5 *Положення*, вважаються надурочними. Виконання надурочних робіт повинно оформлюватися в установленому порядку. Загальна тривалість цих робіт не повинна перевищувати для кожного члена екіпажу чотирьох годин протягом двох днів підряд і 120 годин на рік (див. пункт 4.6 *Положення*).

Стаття 55. «Репатріація членів екіпажу». **Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках:**

- у разі звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу;**
- у разі захворювання і травми;**
- у разі загибелі судна;**

якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що випливають з чинного законодавства України, договору (контракту).

Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності - в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, коли моряк не буде транспортабельним).

Якщо судновласник не може організувати репатріацію і оплатити витрати, ці обов'язки виконують уповноважені на те Кабінетом Міністрів України органи з подальшим стягненням ними з судновласника понесених затрат в безакцептному порядку.

§1. Появу в Главі 1 Розділу III Кодексу торговельного мореплавства України статті 55, щодо репатріації членів екіпажу, слід вважати новелою в морському праві України, яка визначає порядок репатріації членів екіпажів морських суден, що мають право плавання під Державним прапором України, незалежно від форми власності, за рахунок судновласника або уповноваженого ним представника (стаття 47 КТМ СРСР 1968 року визначала порядок дій у випадку звільнення з ініціативи адміністрації судна особи, яка входить у склад екіпажу судна). Визначена в статті 55 Кодексу торговельного мореплавства України норма відповідає вимогам Конвенції Міжнародної організації праці (МОП) про репатріацію моряків 1985 року № 166 (див. також правило 2.5 «Репатріація» розділу 2 «Умови зайнятості» MLC-2006), яка встановлює, що моряк має право на репатріацію:

- після закінчення терміну найму;
- у разі захворювання або травми чи з іншої медичної причини;
- у разі загибелі судна;
- у випадку, якщо судновласник не здатний далі виконувати свої зобов'язання за законом або контрактом як наймач моряка через банкрутство, продаж судна, зміну реєстрації судна або з якоїсь іншої аналогічної причини;
- у випадку, якщо судно без згоди моряка направляється в зону військових дій;
- у разі припинення контракту з моряком відповідно до колективного договору.

Відповідно до міжнародної практики репатріація членів екіпажів суден здійснюється судновласниками (операторами, фрахтувальниками) з допомогою судових агентів (і/або круїнгових компаній) згідно з умовами укладених між ними договорів.

§2. В частині першій статті 55 Кодексу чітко визначені випадки, коли здійснюється репатріація членів екіпажів суден за рахунок судновласника згідно з законодавством. При цьому репатріація після закінчення терміну найму та припинення контракту з моряком відповідно до колективного договору належить до звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу, а випадок репатріації моряків в разі, якщо судно без їхньої згоди направляється в зону військових дій, цією статтею Кодексу не розглядається, так як

судновласник в процесі найму екіпажу повинен поінформувати моряків про район плавання судна до початку рейсу, а в разі необхідності зміни маршруту для заходу в зону військових дій в процесі плавання, буде змушений забезпечити репатріацію моряків, які не погодилися, для запобігання виникнення страйку на судні (в практиці міжнародного мореплавства у таких випадках судновласник пропонує морякам підвищену оплату і, як правило, моряки погоджуються направлятися в зону військових дій).

§3. Частиною другою статті 55 Кодексу визначені місця, куди судновласник репатріює члена екіпажа судна: в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності – в порт прийняття на роботу. На судновласника також покладається відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, коли моряк не буде транспортабельним).

§4. В частині третій статті 55 Кодексу організація репатріації і оплати пов'язаних з цим витрат покладається на органи, уповноважені на те Кабінетом Міністрів України, з подальшим стягненням ними з судновласника понесених затрат в безакцептному порядку, якщо судновласник не може забезпечити репатріацію членів екіпажу судна та оплату відповідних витрат.

Стаття 56. «Особисте майно членів суднового екіпажу». **Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування.**

У разі втрати або пошкодження цього майна внаслідок аварійної морської події судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заподіяні збитки виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості.

Не підлягає відшкодуванню вартість майна членів екіпажу, які винні в аварійній морській події.

Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заподіяні у зв'язку з цим збитки.

§1. Відповідно до норм міжнародного права (див. правило 2.6 «Компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна» розділу 2 «Умови зайнятості» MLC-2006) судновласник зобов'язаний відшкодувати збиток, заподіяний загибеллю або пошкодженням майна члена екіпажу внаслідок аварії, незалежно від вини судновласника в цій аварії (див. нижче, § 3). А, отже, судновласник не звільняється від обов'язку відшкодувати такий збиток навіть у випадку аварії внаслідок непереборної сили.

§2. Для отримання відшкодування потерпілий член екіпажу судна, а в разі його смерті – спадкоємці повинні довести лише факт заподіяння йому або їм збитку від аварії судна і розмір збитку. В якості доказів можуть надаватися письмові докази, покази свідків, речові докази і висновки експертів. Одним з видів письмового доказу заподіяння шкоди та її розміру може слугувати список загиблих і пошкоджених речей (у тому числі грошей і цінностей), що належать членам екіпажу, засвідчений капітаном судна.

Рішення про відшкодування приймається судновласником, а в разі незгоди з ним потерпілого – судом.

§3. Збитки від загибелі чи пошкодження майна відшкодовуються тільки тим членам екіпажу, які не були винні в аварії судна. Члени суднового екіпажу, які винні в аварії (незалежно від форми та ступеню їх провини), не мають на це права.

§4. Одночасно частина четверта статті 56 Кодексу встановлює, що перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заподіяні у зв'язку з цим збитки.

Стаття 57. «Обов'язки судновласника». Судновласник судна відповідно до правил, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, і центральним органом виконавчої влади, що

забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства (для риболовного судна), забезпечує:

- 1) безпечні умови і режим праці на судні;
- 2) охорону здоров'я членів екіпажу і обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням;
- 3) постачання продовольства і води в достатній кількості і належної якості;
- 4) належні суднові приміщення.

Мінімальні норми, що забезпечують власники торговельних суден, не можуть бути нижче рівня, встановленого міжнародними договорами, в яких бере участь Україна.

§1. Відповідальність, права і повноваження судновласника, капітана судна і суднового екіпажу регламентуються як міжнародними нормативними документами, так і національними правовими актами (Кодексом законів про працю України, Кодексом торговельного мореплавства України тощо). Основним міжнародним нормативним документом, що визначає відповідальність і повноваження судновласника та суднового персоналу, є Резолюція ІМО А.748(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню» (МКУБ).

Відповідальність і повноваження в межах МКУБ поширюються на певні групи відповідальних осіб в судноплавних компаніях і на суднах, які перебувають в їх оперативному управлінні, і представлені в декількох розділах, а саме:

- відповідальність і повноваження *Компанії* – в 3-му розділі МКУБ;
- відповідальність і повноваження *Призначеної особи* – в 4-му розділі МКУБ;
- відповідальність і повноваження *капітана* – в 5-му розділі МКУБ.

§2. Перш за все МКУБ чітко визначає суб'єкт транспортної діяльності, який в контексті його норм називається *Компанією*. Таке визначення надається в підпункті 1.1.2 пункту 1.1 «Визначення» МКУБ, а саме:

- «1.1.2 «Компания» означает владельца судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенную Кодексом.»

Відповідальність і повноваження *Компанії* визначаються в МКУБ таким чином:

- «3.1 Если ответственным за эксплуатацию судна является юридическое лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом юридическом лице.
- 3.2 Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияние. Эти ответственность, полномочия и взаимоотношения должны быть оформлены документально.
- 3.3 Компания является ответственной за обеспечение назначенного лица или лиц ресурсами и поддержкой с берега, необходимыми для выполнения им или ими своих обязанностей.»

§3. Відповідальність і повноваження *Призначеної особи* обумовлені в МКУБ наступним чином:

«4 Назначенное лицо (лица)

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и находящимися на судах лицами, каждая Компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющее (имеющих) прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия лица или лиц включают контроль соблюдения норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.»

Більш детально відповідальність і повноваження *Призначеної особи* представлені в інших галузевих нормативних документах, які стосуються впровадження систем управління безпекою. Так, наприклад, вимоги до кваліфікації та досвіду, а також відповідальність і повноваження *Призначеної особи* представлені в «Guidelines on the application of the IMO International Safety Management (ISM) Code», виданих International Chamber of Shipping (ICS) / International Shipping Federation (ISF), де декларується, що:

« 4. Назначенное лицо (лица)

...Назначенное лицо должно иметь соответствующие квалификацию и опыт в аспекте управления безопасностью и предотвращением загрязнения, управления судовыми операциями, а также быть полностью осведомленным в отношении Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

Назначенное лицо должно обладать независимостью и полномочиями прямого доклада о выявленных недостатках на самом высоком уровне управления.

Назначенное лицо должно нести ответственность за организацию аудитов СУБ и должно контролировать выполнение корректирующих действий...»

Значна відповідальність покладається на *Призначену особу* міжнародними страховими асоціаціями. Як відомо, Hull & Machinery (H&M) страховики і Клуби взаємного страхування (P&I Clubs) наполягають на відповідності діючих систем управління їх клієнтів вимогам МКУБ. Так *The Joint Hull Committee (JHC) of the Lloyd's Market* і *Institute of London Underwriters (ILU)* прийняли рішення, відповідно до якого якщо або коли претензія із страхового випадку направляється страховикам, додатково до документів, які зазвичай надаються, вимагається надавати також:

- копію чинного *Safety Management Certificate (SMC)*;
- копію чинного *Document of Compliance (DOC)* [див. коментар до статті 35 КТМУ];
- заяву Призначеної особи, яка підтверджує, що доречні в контексті даної претензії аспекти МКУБ виконуються відповідно до вимог, в ньому викладених.

Таким чином від *Призначеної особи* вимагається надати письмову заяву, яка підтверджує, що:

- вона (особа) переконалася в тому, що по кожному судну, для якого вона є Призначеною особою, забезпечується безпечно управління;
- вона є з'єднувальною ланкою між береговими підрозділами судноплавної компанії та екіпажем кожного судна;
- вона систематично контролює всі аспекти управління кожного судна в частині безпеки і запобігання забрудненню;
- вона переконалася в тому, що адекватні ресурси і підтримка з боку берегових підрозділів судноплавної компанії запитуються і використовуються на суднах у міру необхідності.

У випадку, якщо *Призначеною особою* подана подібна заява, а незалежні сюрвеєри, уповноважені страховиками, згодом виявили невідповідності вимогам МКУБ, які, можливо, не мають прямого відношення до інциденту, що став предметом претензії, судовласник може бути позбавлений страхового покриття, що може спричинити значні збитки за страховим випадком.

На національному рівні система управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, порядок організації робіт з попередження аварійних подій на морському і річковому транспорті, завдання, функції, органи, суб'єкти і об'єкти системи управління безпекою судноплавства, форми контролю за виконанням заходів, пов'язаних із безпекою судноплавства, визначаються (встановлюються) *Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті*, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 року № 904.

§4. Слід також окремо відзначити, що статтею III як *Міжнаородної (Брюссельської) конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (Гаазьких правил)*, так і *Брюссельського протоколу 1968 року до Міжнаордної конвенції про уніфікацію правил, що стосуються коносаментів (Гаазько-Вісбійських правил)* відповідальність за надання для перевезення вантажів судна в морехідному стані, покладається на судовласника (*перевізника* – власника судна або фрахтувальника, який укладає договір про перевезення з вантажовласником), а саме:

«Статья III.

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость в отношении:

- а) приведения судна в мореходное состояние;
- б) надлежащего укомплектования судна экипажем, обеспечения судна оборудованием и

снабжением;

с) приведения трюмов, рефрижераторных и холодильных помещений и всех других частей судна, где перевозятся грузы, в пригодное и безопасное состояние для приема, перевозки и хранения грузов.»

§5. Впровадження та ефективно застосування системи управління безпекою (СУБ), яке вимагається МКУБ, багато в чому визначається впровадженням і застосуванням ресурсів (технічних і фінансових) та персоналу, особливо плавскладу – капітанів, командного і рядового складу суден. Основні вимоги до судноплавної компанії в частині залучення необхідних ресурсів регламентуються МКУБ у 5-му розділі щодо визначення і документального оформлення відповідальності і повноважень капітана судна наступним чином:

«5.1 Компания должна четко определить и оформить в документальном виде ответственность капитана в отношении:

- .1 реализации политики Компании по обеспечению безопасности и защите окружающей среды;
- .2 побуждения экипажа к соблюдению этой политики;
- .3 издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;
- .4 проверки выполнения предъявленных требований;
- .5 пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.

5.2 Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, использованная на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан имеет исключительные полномочия и ответственность в отношении решений по безопасности и предотвращению загрязнения и в отношении востребования помощи от Компании, когда это необходимо.»

А вимоги до судноплавної компанії в частині забезпечення належної кваліфікації персоналу, який використовується на суднах, що знаходяться в її оперативному управлінні, регламентуються розділом 6 МКУБ, а саме:

«6.1 Компания должна обеспечить, чтобы капитан:

- .1 имел надлежащую квалификацию;
- .2 был полностью осведомлен о СУБ Компании;
- .3 получал всю необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.

6.2 Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было укомплектовано соответствующим образом квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками, согласно соответствующим международным и национальным требованиям.

6.3 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и представлены экипажу до выхода в рейс важнейшие инструкции, которые необходимо соблюдать.

6.4 Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, вовлеченный в СУБ Компании, понимал надлежащим образом соответствующие нормы, правила, кодексы и руководства.

6.5 Компания должна установить и поддерживать процедуры для определения подготовки, необходимой для СУБ и обеспечить такую подготовку для всего персонала, имеющего отношение к СУБ.

6.6 Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации по СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.

6.7 Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был способен эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к СУБ.

§6. Покладені на судновласника статтю 57 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язки відносно забезпечення встановлених мінімальних норм праці моряків на суднах відповідають вимогам чинних міжнародних правових актів, а саме забезпечення:

- *безпечних умов і режиму праці на судні* – відповідно до вимог Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні (MLC-2006) та Конвенцій МОП:
 - № 22 про трудові договори моряків,
 - № 55 про зобов'язання судновласника у випадку хвороби або травми у моряків,
 - № 56 про страхування моряків,
 - № 58 про мінімальний вік для роботи в морі,
 - № 71 про пенсії морякам,

- № 134 про запобігання нещасним випадкам серед моряків,
- № 137 про соціальні наслідки нових методів обробки суден у портах,
- № 145 про безперервність зайнятості моряків,
- № 146 про щорічні оплачувані відпустки моряків,
- № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах,
- № 163 про соціально-побутове обслуговування моряків в морі і у порту,
- № 166 про репатріацію моряків,
- № 178 про інспекцію умов праці і побуту моряків,
- № 179 про найм і працевлаштування моряків,
- № 180 про тривалість робочого часу моряків і укомплектування суден тощо;
- *охорони здоров'я членів екіпажу і обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням* – відповідно до вимог MLC-2006 та Конвенцій МОП:
 - № 73 про медичне освідчення моряків,
 - № 164 про охорону здоров'я і медичне обслуговування моряків;
- *постачання продовольства і води в достатній кількості і належної якості* – відповідно до вимог MLC-2006 і Конвенції МОП № 68 про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту судна;
- *належних суднових приміщень* – відповідно до вимог MLC-2006 та Конвенцій МОП:
 - № 92 про приміщення для екіпажу,
 - № 133 про приміщення для екіпажу,
 - № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах.

Глава 2. Капітан судна

Стаття 58. «Управління судном». **На капітана судна покладається 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.**

Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником 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.

Під час аварійних морських подій з судном, а також у разі зіпсуття, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікування.

§1. Капітан судна – керівник судового екіпажу, довірена особа судновласника (оператора, фрахтувальника), що відповідає за збереження судна, вантажу і життя людей, які знаходяться на судні.

Капітан покладається у своїй роботі на командний та рядовий склад судна, використовуючи їх кваліфікацію і практичний досвід для поліпшення виробничої діяльності судна, організації праці, відпочинку, виробничого навчання, виховання та побуту членів судового екіпажу.

За своїм правовим положенням капітан судна не є офіційним представником держави, під прапором якої плаває судно. Тим не менш, будь-які акти недоброзичливого ставлення до капітана з боку іноземної влади розглядаються в міжнародній практиці як акти недоброзичливості і дискримінації по відношенню до держави прапора судна.

§2. Перелік осіб, на яких поширюється поняття «капітан судна», наведений в § 4 коментаря до статті 49 Кодексу торговельного мореплавства України.

§3. Капітан судна призначається, переводиться і звільняється керівництвом організації судновласника (оператора, фрахтувальника).

Капітани суден флоту рибного господарства України призначаються і звільняються від роботи керівництвом відповідних організацій рибного господарства, у власності або в оперативному управлінні яких перебувають такі судна.

§4. Капітан судна підпорядковується безпосередньо керівнику організації, що володіє (судновласнику) або оперативно управляє судном (оператору, фрахтувальнику).

На флоті рибного господарства України безпосереднє управління діями суден, об'єднаних для ведення промислу або для переходу в оперативні підрозділи, здійснюється флагманами відповідних підрозділів.

При роботі у складі каравану капітан судна технічного флоту знаходиться в оперативному підпорядкуванні начальника каравану або начальника управління технічного флоту чи ділянки, де працює це судно.

Всі розпорядження судновласника, або однієї з перелічених вище осіб передаються на судно тільки капітану, і він несе відповідальність за їх виконання.

§5. Відповідальність, права і повноваження капітана судна регламентуються як міжнародними нормативними документами, так і національними правовими актами. Основним міжнародним нормативним документом, який визначає відповідальність і повноваження капітана судна, є Резолюція ІМО А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення» (МКУБ). Відповідно до пункту 5.2 МКУБ капітан судна має виключні повноваження і відповідальність відносно прийняття рішень з безпеки та запобігання забрудненню і щодо запитання допомоги від судноплавної компанії, коли це необхідно.

Окрім пункту 5.2 МКУБ виключні повноваження в відповідальність капітана у прийнятті рішень з безпеки та запобігання забрудненню регламентуються Правилом 34-1 Глави V Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками і доповненнями, а також Резолюцією ІМО А.443(XI) «Рішення капітана судна щодо безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища». При цьому Правило 34-1 визначає:

- «Владелец, фрахтователь или компания, эксплуатирующая судно, как она определена в правиле IX/1, или любое иное лицо не должны стеснять или ограничивать капитана при принятии им решения или при исполнении любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для охраны человеческой жизни на море и защиты морской окружающей среды.»

А Резолюцією ІМО А.443(XI) задекларовано:

– «ИМО предложило правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды, посредством того, чтобы:

- а). судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо не стесняли действий капитана в отношении принятия в этой области любого решения, которое он считает необходимым согласно своему профессиональному опыту;
- б). капитан был защищен соответствующими положениями, включая право обжалования, содержащимися, в частности, в национальном законодательстве, коллективных или трудовых договорах, от необоснованного увольнения или других несправедливых действий со стороны владельца, фрахтователя или любого другого лица в связи с надлежащим выполнением капитаном судна своих обязанностей согласно своему профессиональному опыту»

Вимоги до рівня підготовки, кваліфікації та досвіду роботи капітанів суден різних типів визначені в *Міжнародному кодексі щодо стандартів з підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1995 року (STCW-95)* з поправками та доповненнями. А повноваження, права та обов'язки капітанів суден встановлюються законодавчими актами держав, під прапорами яких плавають ці судна.

§6. Капітан судна з метою виконання покладених на нього функцій наділяється Кодексом торговельного мореплавства України правами і обов'язками, зміст і обсяг яких визначаються нормами права, зазначеними в ньому.

Найважливішим обов'язком капітана є управління судном та забезпечення безпеки плавання. В процесі підготовки до плавання капітан зобов'язаний перевірити наявність на судні необхідних відкоригованих навігаційних карт і посібників для рейсу, опрацювати з штурманським складом умови плавання маршрутом слідування судна, а також призначити точний час готовності судна до відходу.

Під час плавання капітан зобов'язаний здійснювати контроль за своєчасним і якісним визначенням місцезнаходження судна його помічниками всіма доступними способами і засобами. Зміна курсу судна є правом тільки капітана. Він має право давати розпорядження про відхилення від визначеного раніше маршруту будь-коли, якщо це викликається необхідністю проведення рятувальних операцій.

Призначаючи або змінюючи курс, капітан зобов'язаний доводити таке рішення до відома вахтового помічника. Без відома капітана ані вахтовий помічник, ані будь-хто інший не має права змінити призначений ним курс і хід. Як виняток, у випадку несподіваної небезпеки або при рятуванні людини, яка впала за борт, такі зміни можуть бути зроблені тільки вахтовим помічником капітана, але при цьому він зобов'язаний негайно доповісти про свої дії капітану судна.

Отримавши виклик вахтового помічника, капітан зобов'язаний негайно вийти на місток і, при несприятливих умовах плавання, перебувати там до тих пір, доки це необхідно, незалежно від часу доби. Капітан зобов'язаний вимагати від своїх помічників використання всіх засобів і методів, що забезпечують найбільшу точність судноводіння.

Під час плавання у «вузкостях», районах з інтенсивним судноплаванням, а також в льодових умовах, якщо таке плавання триває понад 12 годин, капітан вправі на час відпочинку залишати замість себе старшого помічника. Капітан зобов'язаний перебувати на містку під час входу в і виходу судна з порт(у). У цей період, як і в період плавання в складних умовах, капітан особисто зобов'язаний управляти судном.

§7. Здійснюючи управління судном, капітан повинен забезпечувати виконання виробничих (рейсових) завдань, досягаючи рентабельної роботи судна. На промислових суднах капітан – керівник промислу і несе відповідальність за успішність його проведення. До його обов'язків належить забезпечення судна всіма необхідними матеріалами і знаряддями промислу. Він відповідає за повне використання сировини, дотримання встановленого режиму роботи судна на промислі і досягнення при цьому максимальних результатів. На капітана промислового судна покладено також обов'язок із забезпечення високої якості продуктів промислу при їх обробці, зберіганні та вивантаженні.

§8. Питання про те, які заходи необхідно вжити для забезпечення безпеки плавання судна, мають вирішуватися капітаном відповідно до вимог нормативних актів, що регулюють безпеку мореплавства.

Капітан судна повинен своєчасно пред'являти судно до освідчення класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого воно перебуває, або іншою наглядовою організацією, уповноваженою державою прапора судна забезпечувати наявність і справність водовідливних і протипожежних засобів в житлових і службових приміщеннях, а також рятувальних засобів на судні; виконувати вимоги, застосовувані до безпеки плавання та збереженого перевезення різних вантажів (тарно-штучних, навалювальних, насипних, наливних), включаючи небезпечні вантажі.

Капітан повинен виконувати приписи *Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі* (МППЗС-72) з поправками. Відповідно до зазначених Правил він зобов'язаний забезпечити на судні справний стан всіх необхідних вогнів і знаків, своєчасне їх виставлення і подання звукових сигналів, точне виконання правил маневрування та інших вимог МППЗС.

§9. Підтримання капітаном порядку на судні відносно членів судового екіпажу забезпечується заходами, передбаченими чинним законодавством України. Відносно решти осіб, які перебувають на судні (пасажирів, проводжаючих, працівників порту, осіб, які супроводжують вантаж тощо) і порушують на ньому порядок, капітан має право вживати заходи, у залежності від характеру порушення: попередження порушника, видалення його з

приміщення чи судна тощо (див. статтю 65 «Підтримання порядку на судні» КТМУ і коментар до неї).

§10. Запобігання будь-якої шкоди судну повинно забезпечуватися капітаном за допомогою проведення низки організаційно-технічних заходів, що впливають з міжнародних конвенцій, ратифікованих Україною, Правил класифікаційних товариств, а також інших технічних правил. Капітан судна не повинен допускати навантаження судна понад вантажну марку на виконання вимог *Міжнародної конвенції про вантажну марку* 1966 року з поправками та *Правил про вантажну марку*, які видаються класифікаційними товариствами.

Капітан судна повинен забезпечити боротьбу за живучість (непотоплюваність, вибухобезпечність, пожежобезпечність) судна і його технічних засобів. Він відповідає за комплексну обробку та виконання заходів щодо забезпечення живучості судна, встановлених для суден *Настановою з боротьби за живучість суден Міністерства морського флоту СРСР* (НБЖС-81 – РД 31.60.14-81, затверджено наказом Міністерства морського флоту СРСР від 29.03.1983 року № 33).

Заходи, спрямовані на забезпечення капітаном належного технічного стану судна, визначаються правилами технічної експлуатації суден, до яких насамперед належать *Правила технічної експлуатації суден морського флоту* (ПТЕ – РД 31.20.01-97). Заходи, які забезпечують належну технічну експлуатацію окремих частин судна, систем і судових пристроїв, визначаються спеціальними правилами (наприклад, *Правилами технічної експлуатації корпусу, приміщень, пристроїв і систем судна* – РД 31.21.30-97).

§11. Запобігання завданню шкоди людям, які знаходяться на судні, забезпечується капітаном судна шляхом виконання вимог *Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі* 1974 року (*СОЛАС-74*) з поправками, а також нормативних актів з питань охорони праці та техніки безпеки, до яких насамперед належать *Правила техніки безпеки на суднах морського флоту* і *Правила техніки безпеки на суднах флоту рибного господарства*.

§12. Запобігання завданню шкоди вантажу, який перебуває на судні, забезпечується капітаном судна шляхом виконання заходів, які належать до комерційної експлуатації судна. Капітан повинен забезпечити готовність усіх вантажних приміщень судна до належного приймання, збереження та перевезення вантажу (див. коментар до статті 143 «Морехідний стан судна» КТМУ). Перед прийняттям вантажу капітан повинен розглянути попередній план розміщення вантажів на судні (вантажний план) і затвердити його, якщо намічений варіант завантаження забезпечує безпеку плавання і збереження вантажу. У процесі узгодження та затвердження вантажного плану капітан повинен перевірити його правильність, з метою попередження пошкодження і псування вантажів. Якщо прийом окремих вантажів та їх перевезення суперечать чинним правилам або загрожують безпеці людей, судна чи вантажу, капітан має право відмовитися приймати такі вантажі.

Під час навантаження вантажу капітан зобов'язаний забезпечити належне розміщення, укладку, сепарацію і кріплення вантажу в трюмах і на палубі (див. коментар до ст. 146 «Розміщення вантажу на судні» КТМУ), а під час перевезення – виконання правил перевезення відповідних видів вантажів. Капітан повинен також забезпечити контроль з боку судової адміністрації за правильністю вивантаження вантажу в порту призначення.

§13. Одні обов'язки капітана визначаються його службовим становищем як керівника судового екіпажу, який діє на підставі трудового договору, укладеного з судовласником (здійснення судоводіння, забезпечення безпеки судна і вантажу, підтримання належної трудової дисципліни тощо). Інші ж обов'язки капітан виконує як представник судовласника і вантажовласника, який має право укладати правочини, пов'язані з потребами судна, вантажу та плавання, а також здійснювати різні процесуальні дії.

§14. Капітан є законним представником судовласника і вантажовласника, оскільки його повноваження з укладання правочинів та вчинення процесуальних дій засновані на самому законі – статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України. Тому капітану не потрібно отримувати від судовласника і вантажовласника доручення на укладання відповідних правочинів і вчинення відповідних процесуальних дій. Йому достатньо пред'явити документ, що засвідчує його службове становище.

§15. Як законний представник судновласника і вантажовласників, капітан судна має право діяти лише в межах повноважень, встановлених законом. Коло цих повноважень визначено статтею 58 КТМУ і обмежено правочинами, викликаними потребами судна, вантажу або плавання. Правочини, укладені капітаном поза межами цих повноважень, створюють правові наслідки лише для капітана, який їх уклав.

Як представник перевізника капітан має право укласти договори морського перевезення, приймати і здавати вантажі, укласти правочини, пов'язані з агентуванням судна, наймом буксирів, лоцманським проведенням, придбанням продовольства для екіпажу та пасажирів, палива і постачання для судна тощо.

Як представник вантажовласників капітан може укласти правочини, пов'язані з навантаженням і вивантаженням вантажу, якщо ці обов'язки лежать на вантажовласниках, передачі на зберігання вантажу, який не було прийнято одержувачем в порту призначення або в порту вимушеного вивантаження цього вантажу тощо.

Нарешті, капітан може діяти в загальних інтересах судна, вантажу і фрахту, укладаючи договори про рятування і здійснюючи інші витрати і пожертвування за загальною аварією (див. коментар до статей Розділу IX «Надзвичайні морські події» КТМУ).

§16. Як законний представник судновласника і вантажовласників, капітан має право самостійно подавати від їхнього імені позови та захищати їх інтереси за такими позовами в суді.

Право на вчинення зазначених процесуальних дій надається капітану лише тоді, коли в місці перебування судна він є єдиною особою, яка може їх виконати. Якщо ж в місці перебування судна крім капітана знаходяться й інші представники судновласника і вантажовласників (уповноважені судновласником, наприклад, на ведення даної справи або на ведення всіх справ цього судновласника в країні), то капітан не має права виступати в суді (арбітражі) без довіреності, виданої йому судновласником або вантажовласником на ведення справи.

§17. Визначені статтею 58 Кодексу повноваження капітана входять до кола його «звичайних» повноважень, закріплення яких на законодавчому рівні попереджує виникнення непорозумінь які могли б мати місце при укладанні угод через інших. Проте встановлення в законі таких повноважень капітана не позбавляє власників судна і вантажу права обмежити їх. Таке обмеження буде обов'язковим для обох сторін – судновласника (вантажовласника) і капітана, але для третіх осіб, з якими капітан вступає в правочин, обмеження буде обов'язковим тільки в тому випадку, якщо воно було їм відоме під час здійснення (укладання) правочину.

§18. На підставі закону (статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України), під час аварійних морських подій з судном, а також у разі псування, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації.

§19. Якість надання транспортних послуг визначається забезпеченням збереження і своєчасної доставки вантажів, що виключає виникнення випадків *браку транспортного виробництва*, якими вважаються незбереження вантажів та інші випадки браку без заподіяння шкоди самому вантажу під час його перевезення на судах і перевалці в портах, а також випадки порушення встановлених термінів доставки вантажу.

Кожен випадок виробничого браку в роботі портів і суден, що плавають під Державним прапором України, підлягає відомчому розслідуванню у терміни, встановлені *Правилами відомчого розслідування випадків незбереження вантажів і виробничого браку* (далі *Правила* – див. частину 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»). Згідно з *Правилами* до основних видів виробничого браку відносяться:

А. Незбереження вантажів:

- розкрадання;

Б. Інші випадки браку (які викликали непродуктивні витрати без заподіяння шкоди самому вантажу):

- нестача;
 - псування і пошкодження.
 - донадсилання вантажу не за призначенням (що не викликало нестачі, псування або пошкодження вантажу);
 - роз'єднання вантажів і транспортних документів;
 - некомплектні відправки вантажів;
 - пошкодження контейнерів, пакетів, тари та упаковки вантажів (без завдання шкоди самому вантажу);
 - виявлені помилки в розрахунках кількості вантажних місць;
 - неправильне оформлення вантажних документів;
 - інші випадки браку (крім перелічених).
- В. Порушення встановлених термінів доставки вантажів:*
- суднами в каботажі і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні;
 - відвантаження портами імпорتنних вантажів.

При отриманні повідомлення про випадок браку на судні вантажний помічник капітана уточнює обставини цього випадку і не пізніше 1 години з моменту отримання такої інформації має повідомити капітана судна, який зобов'язаний провести відомче розслідування в порядку, встановленому *Правилами*.

Під час перевезення вантажів у закордонному сполученні відомче розслідування випадків браку в роботі проводиться в наступному порядку:

а) під час перевезення експортних вантажів і вантажів іноземних фрахтувальників капітан судна зобов'язаний провести попереднє відомче розслідування випадку браку, ропочавши його негайно після виявлення такого випадку, і закінчити розслідування не пізніше прибуття судна у порт держави прапора судна;

До відходу судна з іноземного порту вивантаження, де виявлено факт браку в роботі (незбереження вантажу та ін.), капітану судна необхідно з'ясувати всі його подробиці, у випадку необхідності викликати сюрвейера і отримати його акт огляду з відповідним висновком та інші документи, а також врегулювати по даному випадку всі ті питання, які можливо залагодити через агента, що обслуговує судно, а також через представника Клубу взаємного страхування (Р & І Клубу) або іншої страхової організації, де застраховано судно, належним чином оформивши це документально з метою захисту інтересів перевізника та вантажовідправника (по експортним вантажам).

Усі матеріали відомчого розслідування капітан судна повинен відправити судновласнику (оператору, фрахтувальнику) через судового агента.

Судновласник, отримавши матеріали попереднього розслідування, повинен провести дорозслідування в порядку і в строки, передбачені *Правилами*.

б) при перевезенні імпорتنних вантажів капітан судна зобов'язаний в період перебування судна в порту призначення провести відомче розслідування і всі матеріали цього розслідування, одночасно з рейсовим звітом, надати судновласнику (оператору, фрахтувальнику) для дорозслідування в порядку і в строки, передбачені *Правилами*.

Відомче розслідування кожного випадку виробничого браку має бути здійснене в 15-денний термін, який обчислюється за випадками браку, виявленими на судні – з моменту одержання судновласником (оператором, фрахтувальником) матеріалів судового розслідування.

Розслідування проводиться шляхом огляду вантажу, вантажних приміщень судна, його корпусу, систем, складів, обстеження місця події, опитування матеріально відповідальних, причетних осіб і свідків, а також вивчення вантажних та інших документів (сертифікати якості, аналізи арбітражних проб тощо).

§20. Випадки заподіяння травм людям, які знаходяться на судні, повинні розслідуватися капітанами суден, що плавають під Державним прапором України, відповідно до вимог і рекомендацій *Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві*, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 року № 1232.

§21. Проведення розслідування аварійних морських подій (АМП) з суднами проводиться згідно з вимогами та рекомендаціями відповідних міжнародних і національних нормативних документів, а саме:

- *Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій), прийнятого резолюцією MSC.255(84) та затвердженого на Асамблеї ІМО 04.12.2013 року Резолюцією А.1075(28);*
- *Керівництва щодо справедливого поводження з моряками у разі морської аварії, прийнятого Резолюцією ІМО А.987(24);*
- *Циркуляру ІМО MSC-MEPC.3/Circ.4 від 28.08.2013 року відносно звітів з розслідування аварій та інцидентів на морі (гармонізовані процедури);*
- *Директиви ЄС 2009/18/ЄС від 23.04.2009 року про встановлення функціональних принципів управління розслідуванням в секторі морського транспорту;*
- *Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами (ПРАМП-2006), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 516;*
- *Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 року № 857.*

Капітан судна, з яким сталася АМП, зобов'язаний негайно будь-яким доступним способом інформувати про АМП:

- судновласника і Державний морський рятувально-координаційний центр (ДМРКЦ), якщо АМП сталася у зоні відповідальності України, а також капітана морського порту, у зоні відповідальності за безпеку судноплавства якого сталася АМП;
- судновласника і заінтересовані організації держави, у територіальному морі чи внутрішніх водах якої сталася АМП.

Капітан судна зобов'язаний також негайно інформувати капітана найближчого морського порту про всі зміни навігаційної обстановки, які викликані АМП (див. пункт 4.1 ПРАМП-2006).

Первинна інформація про АМП, яка надходить від судна, повинна містити відомості в обсязі, не меншому, ніж передбачено переліком первинних відомостей про аварійну морську подію, що надаються капітаном судна судновласникові та ДМРКЦ, наведеним у додатку 2 до ПРАМП-2006.

У міру з'ясування інших обставин, що стосуються АМП, капітан судна зобов'язаний надавати додаткову інформацію.

§22. Капітан судна, з яким сталася АМП (або особа, що виконує його обов'язки), повинен негайно після завершення АМП провести попередню класифікацію й розслідування АМП з обов'язковим оформленням судового акта попереднього розслідування АМП (див. додаток 4 до ПРАМП-2006).

Після прибуття аварійного судна або екіпажу цього судна до першого українського морського порту капітан судна протягом доби повинен подати капітану морського порту письмову заяву про АМП (див. додаток 5 до ПРАМП-2006) та додати до неї матеріали проведеного ним попереднього розслідування АМП та судового акта попереднього розслідування АМП. За обґрунтованим проханням капітана судна термін подання матеріалів розслідування може бути продовжений до трьох діб.

Якщо є підстави припустити, що джерела інформації, опрацьована інформація, речові докази або інші матеріали, зібрані під час проведення попереднього розслідування АМП, можуть бути знищені, втрачені чи їх використання стане ускладненим або неможливим, капітан судна з метою забезпечення доказів повинний заявити морський протест у порядку, установленому Кодексом торговельного мореплавства України (див. коментар до статей Глави 7 «Морські протести» Розділу ІХ «Надзвичайні морські події» КТМУ).

Крім заяви про АМП, капітан судна в триденний термін повинен подати капітану першого українського морського порту, до якого прибуло судно або екіпаж судна:

- детальне викладення відомостей про характер АМП і обставини, за яких вона відбувалася;
- нотаріально або іншим належним чином засвідчений морський протест, якщо першим портом заходу судна був не морський порт України;
- виписки з судових документів, пояснення причетних до АМП осіб та свідків, а також (за необхідністю) дані ПРД (приладу реєстрації даних рейсу) і інших самописців, їх розшифровку, шляхові карти з прокладкою, схему маневрування, радіолокаційні планшети, таблиці маневрених характеристик судна, схеми тінювих секторів радіолокаційних станцій, схеми, фотографії та креслення пошкоджень, інші документи.

Стаття 59. «Обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі». **Капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, які перебувають на ньому:**

1) подати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель;

2) прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу гинучим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати.

За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Судновласник не несе ніякої відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків надання допомоги.

§1. У статті 59 Кодексу торговельного мореплавства України відтворені вимоги низки міжнародних конвенцій, чинних в Україні, а саме:

- Конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 року (далі – Конвенція 1910 року);
- Конвенції про відкрите море 1958 року (пункт 1 статті 12);
- Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками і доповнення наступних років;
- Конвенції про рятування 1989 року (SALVAGE-89).

§2. Капітан зобов'язаний надати допомогу «кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель». До таких осіб належать люди, що знаходяться у воді, на шлюпці чи іншому рятувальному засобі, або на судні, що зазнало лиха в морі, гідролітаку тощо, які потребують допомоги. Під «виявленою» особою розуміється особа або особи, які перебувають на судні чи іншому плавзасобі, з якого був поданий сигнал про допомогу, виявлені візуально або за повідомленням, що надійшло від іншого судна, з берега або з літака чи іншого повітряного судна. Таким чином, обов'язок надати допомогу тим, хто зазнав лиха, настає у капітана судна у всіх випадках, коли «йому повідомлено, що вони потребують допомоги», незалежно від джерела інформації.

У Конвенції 1910 року передбачено, що «каждый капитан обязан оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть» (див. статтю 11 Конвенції).

§3. Капітан зобов'язаний надати допомогу тим, хто зазнав лиха, «якщо на таку дію з його боку можна розумно розраховувати». Звідси випливає, що від виконання даного обов'язку звільняється:

- капітан судна, що зазнав аварії, і в силу цього не має можливості слідувати на допомогу;
- капітан судна, який отримав сигнал лиха, а потім відмову від його послуг з боку судна, яке потребує допомоги;
- капітан судна, який одержав повідомлення з проханням про допомогу, але через віддаленість свого місцезнаходження не має можливості своєчасно прибути до місця аварії, в той час як потерпіле судно отримало повідомлення від суден, які близько знаходяться, про їх прямування до нього тощо.

Міжнародною конвенцією СОЛАС-74 з поправками і доповненнями передбачено, що якщо капітан не може надати допомогу або через особливі обставини вважає недоцільним або непотрібним слідувати для надання допомоги, він повинен вказати в судовому журналі причину ненадання ним допомоги людям, що зазнали лиха (див. пункт 1 Правила 33 Глави V «Безпека мореплавства» МК СОЛАС-74).

§4. Капітан зобов'язаний вжити всіх заходів з порятунку людини, що впала за борт. Він може покинути район пошуків тільки після того, як рятування виявиться неможливим або пошуки безрезультатними.

§5. Обов'язок надання капітаном допомоги стосується лише людей, що зазнали лиха в морі, і не поширюється на майно, за винятком випадків надання допомоги іншому судну, яке було учасником зіткнення. Якщо рятування людей є обов'язком за законом, то рятування майна здійснюється на підставі договору про рятування (див. коментар до статей Глави 6 «Винагорода за рятування в морі» Розділу IX «Надзвичайні морські події» КТМУ).

§6. Ненадання допомоги капітаном судна людям, які зазнали лиха в морі або в межах іншого водного шляху, якщо ця допомога могла бути надана без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, має наслідком притягнення до відповідальності за законом.

Відповідно до статті 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха» чинного Кримінального кодексу України ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, – карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до двох років.

При цьому, як закон, так і міжнародні договори не зазначають про загрозу вантажу, який перевозиться. Така загроза не є перешкодою для надання допомоги людям, оскільки перевізник у цьому випадку не несе відповідальності за втрату або пошкодження вантажу (див. статтю 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу» і коментар до неї).

§7. Норма, визначена частиною третьою статті 59 Кодексу, відтворює зміст статті 10 Конвенції 1910 року, згідно якої судовласник не несе відповідальності за порушення капітаном обов'язків з надання допомоги людям, яким загрожує загибель на морі.

Стаття 60. «Обов'язки надання допомоги після зіткнення суден». Капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може зробити це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу і судна, подати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу. Капітани суден зобов'язані, наскільки це можливо, повідомити один одному назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення і призначення або найближчий порт, в який судно зайде.

За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Судновласник не несе відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків подання допомоги після зіткнення суден.

§1. Правові норми, встановлені статтею 60 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідають вимогам статті 6 Конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 року, але містять додаткову вказівку про відповідальність капітана за порушення передбачених в ній обов'язків. Крім того, в частинах першій і другій статті 60 Кодексу відтворюються положення пункту «с» статті 12 Конвенції про відкрите море 1958 року.

§2. Невжиття належних заходів капітаном одного з суден, що зіткнулися, для порятунку іншого судна, яке було учасником зіткнення, його екіпажу та пасажирів, якщо ці заходи могли бути вжиті без серйозної небезпеки для своїх пасажирів, екіпажу і судна, відповідно до законодавства України карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести

місяців, або обмеженням волі на строк до двох років (стаття 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха» Кримінального кодексу України).

Інформація про право на отримання рятувальної винагороди в разі виконання встановлених у частині першій статті 60 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язків наведена у коментарі до статей Глави 6 «Винагорода за рятування на морі» Розділу IX «Надзвичайні морські події» КТМУ.

§3. Згідно із статтею 285 «Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден» Кримінального кодексу України неповідомлення капітаном судна іншому судну, що зіткнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення та призначення, незважаючи на наявність можливості подати ці відомості, – карається штрафом до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців.

§4. Передбачені статтею 60 Кодексу обов'язки покладаються на капітана судна у зв'язку з його особливим посадовим становищем і не пов'язані з його функціями представника судовласника. Тому судовласник не несе будь-якої відповідальності – ані кримінальної, ані дисциплінарної, ані громадянської за невиконання капітаном вимог цієї статті.

Стаття 61. «Обов'язок подання невідкладної медичної допомоги». **Якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, яку неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомити про це судовласника, а у разі заходження в іноземний порт - також консула України.**

§1. Відповідно до правової норми, встановленої статтею 61 Кодексу торговельного мореплавства України, на капітана судна, яке плаває під Державним прапором України, покладається обов'язок та надається право змінити маршрут прямування судна для заходу в найближчий порт для надання медичної допомоги особі, що перебуває на борту судна, за наявності таких умов:

- особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги;
- необхідну медичну допомогу неможливо надати на судні в морі.

При цьому капітан українського судна повинен повідомити про ситуацію, що склалася, судовласника (оператора, фрахтувальника), а у разі заходження в іноземний порт – також консула України.

§2. Відповідно до статті 81 Консульського статуту України у разі хвороби когось із членів екіпажу судна в період плавання чи перебування в іноземному порту консул зобов'язаний надати допомогу у влаштуванні хворого члена екіпажу до лікувального закладу держави перебування.

У разі залишення тяжкохворого члена екіпажу судна на лікування в державі перебування консул повинен стежити за ходом лікування і забезпечити його відправлення в Україну (див. частину першу статті 82 Консульського статуту України).

§3. У випадках, коли судно перебуває на такому значному віддаленні від найближчого можливого порту заходу, яке виключає своєчасне надання невідкладної медичної допомоги особі, яка перебуває на судні та потребує такої допомоги, капітан повинен вирішити питання про медичну евакуацію цієї особи.

Медична евакуація (MEDEVAC) людей, що перебувають на судні та потребують невідкладної медичної допомоги, повинна проводитись відповідно до вимог і рекомендацій *Міжнародної авіаційної та морської настанови з пошуку та рятування на морі (Настанови IAMSAR)*, яка повинна бути на кожному морському судні згідно з вимогами *Міжнародної конвенції щодо пошуку та рятування на морі 1979 року [International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979]*.

Якщо вирішується питання про медичну евакуацію особи, то її переваги повинні бути зважені, їх слід порівнювати з небезпеками, притаманними таким операціям як для осіб, які потребують допомоги, так і для рятувального персоналу.

У випадку необхідності медичної евакуації капітан судна повинен передати в найближчий рятувально-координативний центр (РКЦ – RCC) відповідну інформацію, перелік якої наведено в Розділі 4 «Надзвичайні ситуації на борту» Книги III «Рухомі засоби» Настанови ІАМСАР.

В процесі організації медичної евакуації за допомогою вертольота, повинні враховуватись і забезпечуватись:

при поданні запиту про надання допомоги вертольотом:

- якнайшвидше обрати точку зустрічі, якщо судно знаходиться за межею дальності дії вертольота і повинно відхилитися від маршрута прямування;
- дати якнайбільше медичної інформації, особливо щодо мобільності пацієнта;
- негайно повідомити про будь-які зміни в стані пацієнта.

в процесі підготовки до прибуття вертольота:

- виконати всі організаційно-технічні заходи щодо медичної евакуації, запропоновані в Розділі 4 «Надзвичайні ситуації на борту» Книги III «Рухомі засоби» Настанови ІАМСАР.

З метою забезпечення готовності до проведення вертолітної операції, капітан повинен забезпечити обмін наступною інформацією між вертольотом і судном:

- координати судна;
- курс і швидкість руху до точки зустрічі;
- місцеві погодні умови;
- як ідентифікувати судно з повітря (наприклад, прапори, помаранчевий димовий сигнал, прожектори або денні сигнальні лампи).

Стаття 62. «Обов'язки капітана судна у разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна». У випадку воєнної небезпеки, піратських дій капітан судна зобов'язаний вжити всіх необхідних і можливих заходів до рятування людей, які перебувають на судні, і недопущення захоплення судна, документів, вантажу та іншого майна, що знаходяться на ньому.

§1. Загроза захоплення судна може виникнути як внаслідок військових дій, які вже ведуться, так і в інших випадках військової небезпеки, наприклад, коли міжнародна обстановка, що склалася, свідчить про те, що військові дії можуть початися найближчим часом. При цьому не має значення, чи походить така небезпека від держави, яка знаходиться у ворожих відносинах з державою прапора судна, або виникла внаслідок конфлікту між третіми країнами. Захоплення може загрожувати як судну в цілому, разом з екіпажем і вантажами, що перебувають на ньому, так і лише вантажам (наприклад, коли вантаж направляється в країну, на яку напали). У всіх цих випадках капітан повинен відповідно до статті 62 Кодексу торговельного мореплавства України вжити необхідних заходів з недопущення захоплення ввіреного йому судна, людей, що знаходяться на судні (членів екіпажу, пасажирів, лоцмана), документів (суднових документів, карт, листування тощо), вантажів та іншого майна.

§2. Заходи, які повинен забезпечити капітан відповідно до статті 62 Кодексу, визначаються конкретними обставинами. Для того, щоб обійти район військових дій, які ведуться на морі, капітан може змінити курс судна. Добра морська практика, міжнародне морське право (наприклад, Правило 8 «Свобода прийняття рішень капітаном з питань безпеки та охорони судна» Глави XI-2 «Спеціальні заходи з посилення охорони на морі» МК СОЛАС-74 з поправками) і Кодекс торговельного мореплавства України передбачають, що з метою забезпечення безпеки судна і вантажу капітан вправі обирати той шлях прямування, який він вважатиме необхідним (див. також статтю 161 КТМУ «Девіація судна» і коментар до неї). Щоб уникнути захоплення судна капітан може направити його в «нейтральний» порт. У разі неможливості (через військову небезпеку) зайти в порт призначення судно може вивантажити вантаж в одному з найближчих портів або повернутися в порт відправлення (див. статті 156 «Відмова сторін від договору до відходу судна», 157 «Відмова сторін від договору під час рейсу» і 159 «Перешкоди щодо заходу в порт» КТМУ і коментар до них).

§3. Загроза захоплення судна може також виникнути внаслідок піратських дій. Глава XI-2 «Спеціальні заходи з посилення охорони на морі» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з

поправками та *Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ – International Ships and Port Facilities Security Code – ISPS Code)* для запобігання та протидії актам піратства, тероризму та незаконного втручання передбачають впровадження низки заходів з забезпечення охорони суден і портової інфраструктури (портових засобів), які включають:

- збір і оцінку інформації щодо загроз охороні та обміну такою інформацією з відповідними Договірними урядами (Договариваючимися правительствами);
- дотримання процедур зв'язку для суден і портових засобів;
- запобігання недозволеного доступу на судна, портові засоби і в райони з обмеженим доступом;
- запобігання доставці на судна або портові засоби недозволених предметів (зброя, запальні пристрої) і вибухових речовин;
- забезпечення засобами подання сигналів аварійно-попереджувальної сигналізації у разі виникнення надзвичайної події або загрози виникнення такої події;
- наявність планів охорони суден і портових засобів, заснованих на оцінці ризиків та стану охорони;
- підготовка персоналу та проведення навчань для освоєння планів охорони і процедур забезпечення охорони та використання охоронного обладнання.

Циркуляром IMO MSC.1/Circ.1339 *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (далі – *BMP4*) визначена найбільш небезпечна область високого ризику (*High Risk Area*) – область загрози судноплавству від піратства, межі якої встановлені *BMP4*, якщо інше не визначено морськими адміністраціями держав прапора (див. нижче, схема 8).

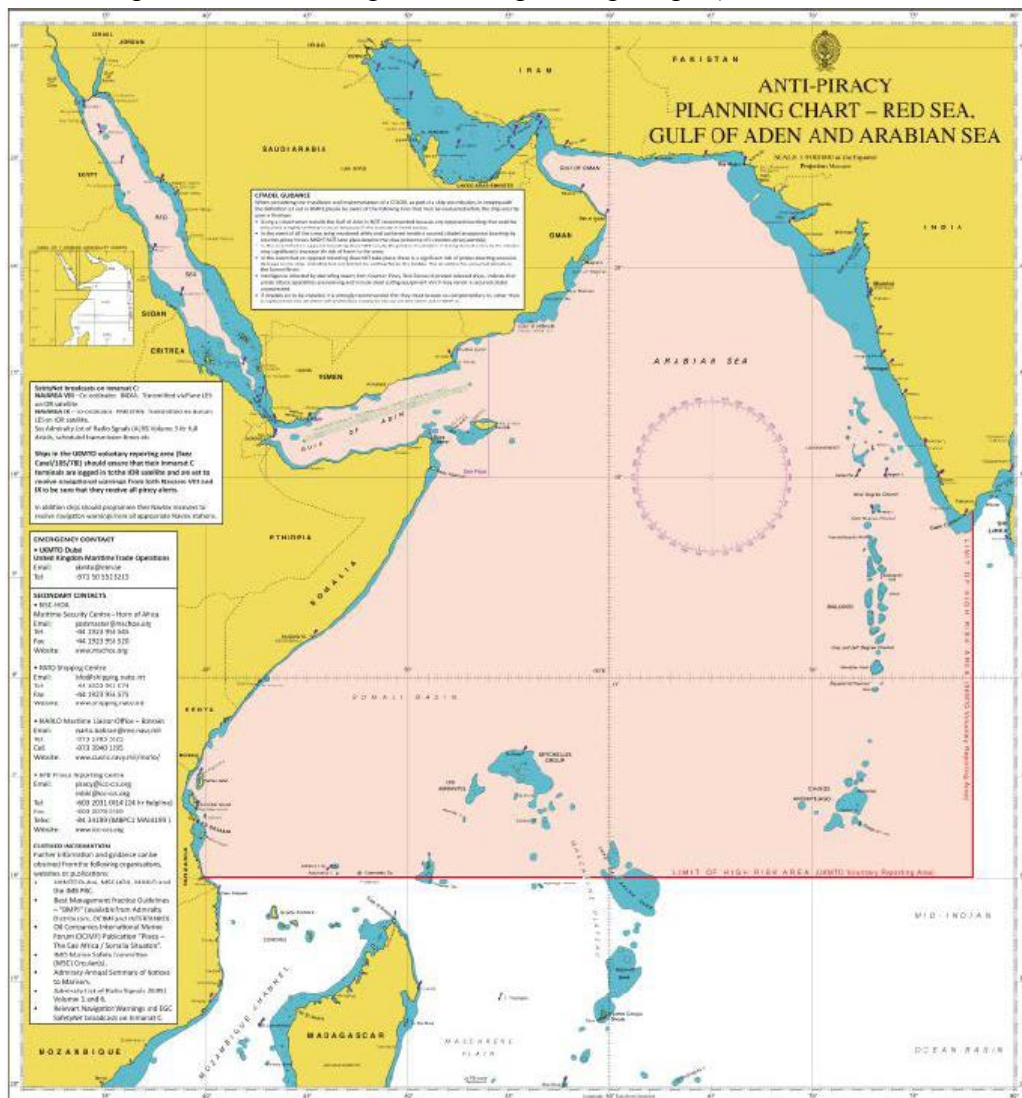


Схема 8. Межі найбільш небезпечної *області високого ризику (High Risk Area)*, встановлені *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339)*.

Для того, щоб не стати жертвою піратського нападу, капітанам суден, які проходять через область високого ризику, необхідно забезпечувати вжиття заходів, рекомендованих *BMP4* (див. нижче, фото 35), а саме:

BMP4
Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy

Produced and supported by:

SIGTTO, INTERTANKO, INTERCARGO, OCIMF, ICP&I, IMB, IPTA, BIMCO, InterManager, IMEC, UKMTO, EU NAVFOR

AVOID BEING A VICTIM OF PIRACY

- Do not be ALONE**
 - Report to UKMTO (email or call) and Register transit with MSCHOA
 - Use the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and Group Transit Scheme or Independent Convoy
 - It is recommended to Keep AIS turned on.
- Do not be DETECTED**
 - Keep track of NAVWARNs and visit relevant websites (MSCHOA and NATO Shipping Centre) for known pirate operating locations.
 - Use navigation lights only.
- Do not be SURPRISED**
 - Increased vigilance - lookouts, CCTV and Radar.
- Do not be VULNERABLE**
 - Use Visible (deterrent) and Physical (preventative) Ship Protection Measures.
 - These could include: razor wire, use of water/foam etc.
 - Provide additional personal protection to bridge teams.
- Do not be BOARDED**
 - Increase to maximum speed.
 - Manoeuvre vessel.
- Do not be CONTROLLED**
 - Follow well practiced procedures and drills.
 - Use of Citadels (Only with prior agreement Master/Ship Operator & fully prepared and drilled - Noting a Naval/Military response is not guaranteed.
 - Deny use of tools, equipment, access routes.

Фото 35. Перелік заходів запобігання та протидії актам піратства, рекомендованих *BMP4*.

- встановити зв'язок і повідомити про час свого входження в небезпечний район UK Maritime Trade Operations (UKMTO) офіс в Дубаї (UKMTO@eim.ae), Maritime Security Centre – Horn of Africa (www.MSCHOA.org) і the NATO Shipping Centre (www.shipping.NATO.int);



Фото 36. Охоронні огороження і шланги подачі за борт морської води для забезпечення водяного захисту судна.



- зареєструвати в MSCHOA транзитний прохід свого судна через *область високого ризику*;
- систематично надавати інформацію в UKMTO про плавання судна в *області високого ризику* (первинний звіт, щоденні звіти і заключний звіт про вихід з *області високого ризику*);
- використовувати для транзитного проходження *міжнародно рекомендований транзитний коридор (Internationally Recommended Transit Corridor – IRTC), схему групового транзиту (Group Transit Scheme) або плавання під конвоем військового корабля (Independent Convoy) чи наймати охоронний персонал приватних компаній, що надають послуги з озброєної охорони суден і вантажів (приватних постачальників охоронних послуг – Privately Contracted Armed Security Personnel – PCASP)*;
- для забезпечення потайливості (скритності) руху судна під час переходу в *області високого ризику* в темний час доби використовувати тільки суднові навігаційні вогні та забезпечувати заходи щодо затемнення судна;
- забезпечувати завчасне встановлення та своєчасне використання *суднових засобів і заходів захисту (Ship’s Protection Measures – SPM)*:



Фото 37. Система водяного захисту від несанкціонованого вторгнення на борт судна.



- охоронного огородження (див. вище, фото 36), системи водяного захисту судна (див. вище, фото 37), АІС (автоматичної інформаційної системи), аварійно-попереджувальної сигналізації (так званої «червоної кнопки»), відео- або телекамер охоронного спостереження тощо;
- посиленого візуального, слухового, радіотехнічного і радіолокаційного спостереження;
- проходження *області високого ризику* на максимальній швидкості;
- використання у разі потреби протибордажного маневрування (руху «змійкою»).
- забезпечувати виконання всіх необхідних заходів, передбачених *Планом охорони судна (Ship’s Security Plan – SSP)*.

Стаття 63. «Право капітана судна на володіння вогнепальною зброєю». **Капітан судна має право на володіння табельною вогнепальною зброєю і застосування її для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, що перебувають на судні, у порядку і межах, установлених чинним законодавством України.**

§1. Чинним законодавством – статтею 63 Кодексу торговельного мореплавства України, – капітану судна, яке плаває під Державним прапором України, надається право на володіння табельною вогнепальною зброєю і застосування її для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, що перебувають на судні, у порядку і межах, установлених законодавством України.

Ані в КТМ СРСР 1968, ані в новому КТМ РФ (для порівняння) така норма не передбачена. Появу в Главі 2 Розділу III Кодексу торговельного мореплавства України статті 63 стосовно права капітана на володіння табельною вогнепальною зброєю слід вважати практично новоствореною правовою нормою в морському праві України.

§2. Чинним законодавством України встановлені порядок і межі відповідальності за зберігання і застосування вогнепальної зброї для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, визначені у відповідних статтях Кримінального кодексу України і Кодексу України про адміністративні порушення.

§3. Застосування капітаном судна табельної вогнепальної зброї дозволяється тільки за умови забезпечення необхідної оборони. Так статтею 36 «Необхідна оборона» Кримінального кодексу України наголошується, що:

«1. Необхідною обороною визнаються дії, вчинені з метою захисту охоронюваних законом прав та інтересів особи, яка захищається, або іншої особи, а також суспільних інтересів та інтересів держави від суспільно небезпечного посягання шляхом заподіяння тому, хто посягає, шкоди, необхідної і достатньої в даній обстановці для негайного відвернення чи припинення посягання, якщо при цьому не було допущено перевищення меж необхідної оборони.

2. Кожна особа має право на необхідну оборону незалежно від можливості уникнути суспільно небезпечного посягання або звернутися за допомогою до інших осіб чи органів влади.

3. Перевищенням меж необхідної оборони визнається умисне заподіяння тому, хто посягає, тяжкої шкоди, яка явно не відповідає небезпечності посягання або обстановці захисту. Перевищенням меж необхідної оборони тягне кримінальну відповідальність лише у випадках, спеціально передбачених у статтях 118 та 124 цього Кодексу.

4. Особа не підлягає кримінальній відповідальності, якщо через сильне душевне хвилювання, викликане суспільно небезпечним посяганням, вона не могла оцінити відповідність заподіяної нею шкоди небезпечності посягання чи обстановці захисту.

5. Не є перевищенням меж необхідної оборони і не має наслідком кримінальну відповідальність застосування зброї або будь-яких інших засобів чи предметів для захисту від нападу озброєної особи або нападу групи осіб, а також для відвернення протиправного насильницького вторгнення у житло чи інше приміщення, незалежно від тяжкості шкоди, яку заподіяно тому, хто посягає.»

Відповідно до статті 118 Кримінального кодексу України умисне вбивство, вчинене при перевищенні меж необхідної оборони, а також у разі перевищення заходів, необхідних для затримання злочинця, карається виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на строк до двох років.

Згідно із статтею 124 Кримінального кодексу України умисне заподіяння тяжких тілесних ушкоджень, вчинене у разі перевищення меж необхідної оборони або у разі перевищення заходів, необхідних для затримання злочинця, карається громадськими роботами на строк від ста п'ятдесяти до двохсот сорока годин або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до двох років.

§4. Володіння і зберігання вогнепальної зброї (крім гладкоствольної мисливської) дозволяється тільки за наявності передбаченого законом дозволу. Так згідно із частиною 1 статті 263 Кримінального кодексу України носіння, зберігання, придбання, передача чи збут вогнепальної зброї (крім гладкоствольної мисливської), бойових припасів, вибухових речовин або вибухових пристроїв без передбаченого законом дозволу караються позбавленням волі на строк від трьох до семи років.

§5. Разом з цим відповідно до статті 195 «Порушення працівниками підприємств, установ, організацій правил зберігання або перевезення вогнепальної, холодної чи пневматичної зброї і бойових припасів» Кодексу про адміністративні правопорушення України, порушення правил зберігання або перевезення вогнепальної чи холодної зброї, а також пневматичної зброї калібру понад 4,5 міліметра і швидкістю польоту кулі понад 100 метрів за секунду і бойових припасів працівниками підприємств, установ, організацій, відповідальними за їх охорону, а так само використання ними зазначеної зброї і бойових припасів не за призначенням тягнуть за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті самі дії, вчинені особою, яку протягом року було піддано адміністративному стягненню за одне з порушень, передбачених частиною першою статті 195 Кодексу про адміністративні правопорушення України, тягнуть за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Стаття 64. «Дії капітана судна у разі небезпеки загибелі судна». **Якщо, на думку капітана, судну загрожує неминуча загибель, після вжиття всіх заходів для рятування пасажирів капітан дозволяє судовому екіпажу залишити судно.**

Капітан залишає судно останнім після вжиття всіх можливих заходів для рятування судового, радіо- і машинного журналів, карт цього рейсу, документів, цінностей.

У разі загибелі судна, куди б його екіпаж не було доставлено, капітан зберігає свої права і виконує обов'язки стосовно екіпажу.

§1. У випадку, коли судно зазнає лиха, капітан зобов'язаний вжити всіх необхідних заходів для його порятунку (забезпечити ліквідацію водотічності, викликати допомогу тощо). Капітан не має права дозволяти екіпажу залишати судно, якщо небезпека загибелі судна незначна і може бути усунена самим екіпажем або залученими силами. Водночас, для прийняття рішення дозволити екіпажу залишити судно достатньо, щоб, на думку капітана, виникла загроза неминучої загибелі судна.

§2. При неминучій загибелі судна перший обов'язок капітана – вжити всіх заходів для порятунку пасажирів. Організуючи порятунок людей під час лиха, капітан зобов'язаний забезпечити посадку в шлюпки насамперед дітей, жінок, людей похилого віку та хворих.

Згідно з правилом, що існує на морському флоті всіх країн світу, капітан залишає судно останнім. Ціль такої вимоги – сприяння найкращій організації та проведенню рятувальної операції на судні.

§3. Залишаючи судно, капітан зобов'язаний вжити заходів до рятування судового та машинного журналів і радіожурналу ГМЗЛБ, карт цього рейсу, судових документів і цінностей, наявних на судні.

§4. У разі загибелі судна капітан повністю зберігає свої права та обов'язки щодо судового екіпажу незалежно від місця його доставки. Він зобов'язаний у таких випадках вишукувати всі заходи до найшвидшого відправлення всіх членів екіпажу та інших осіб, які перебували на судні, до найближчого порту або населеного пункту України.

Стаття 65. «Підтримання порядку на судні». **Розпорядження капітана судна в межах його повноважень повинні беззаперечно виконуватися всіма особами, які перебувають на судні.**

У разі невиконання ким-небудь з осіб, які перебувають на судні, законних розпоряджень капітана він вживає щодо цих осіб необхідних заходів.

Капітан судна має право застосовувати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб судового екіпажу аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю.

Якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні. За незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

§1. Капітан наділений широкими адміністративними правами, і його розпорядження обов'язкові до виконання всіма особами, які перебувають на судні. Його авторитет серед цих осіб повинен бути беззаперечний: «... немає більш очевидної необхідності в авторитеті – і при тому авторитеті самому владному – на судні у відкритому морі. Там в момент небезпеки життя всіх залежить від негайного і беззаперечного підпорядкування всіх волі одного.» (Ф. Енгельс «Про авторитет»).

§2. Капітан (керівник) видає розпорядження по службі у формі наказу. Наказ, відданий члену суднового екіпажу, повинен бути виконаний беззаперечно, точно і в установлений строк. Отримавши наказ, член суднового екіпажу зобов'язаний після виконання, а також у разі неможливості його виконання, доповісти про це особі, яка віддала наказ, і одночасно своєму безпосередньому керівнику.

§3. Обов'язковість розпоряджень капітана забезпечується наданням йому права приймати необхідні заходи до осіб, які не виконують його законні розпорядження, включаючи і міру, передбачену частиною четвертою статті 65 Кодексу торговельного мореплавства України. Ці заходи різні і залежать від того, чи належить дана особа до екіпажу. Заходи впливу, які може вжити капітан щодо членів екіпажу свого судна, визначені як в статті 65 Кодексу, так і у відповідних статтях Кодексу законів про працю України.

Відповідно до частини третьої статті 65 Кодексу капітан судна має право застосовувати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб суднового екіпажу аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю.

§4. Питання стосовно дотримання і випадків порушення трудової дисципліни на судах, що плавають під Державним прапором України, регулюються відповідно до вимог Кодексу законів про працю України (див. статті 139-152 Глави X «Трудова дисципліна» Кодексу законів про працю України).

Так, відповідно до статті 147 «Стягнення за порушення дисципліни» Кодексу законів про працю України, чинним законодавством передбачені такі види стягнення за порушення трудової дисципліни, як:

- догана;
- звільнення.

§5. Розторгнення трудового договору з членами суднового екіпажу українських суден допускається на загальних підставах, передбачених чинним Кодексом законів про працю України (див. статтю 36 Кодексу законів про працю України). Деякі особливості має лише порядок звільнення та відсторонення від роботи членів суднового екіпажу з ініціативи адміністрації судна (див. статті 40, 41 і 46 Кодексу законів про працю України).

Звільнення адміністрацією судна членів суднового екіпажу за невідповідність або допущені порушення може бути здійснено лише в передбачених статтею 40 «Розірвання трудового договору з ініціативи власника або уповноваженого ним органу» Кодексу законів про працю України випадках:

- виявленої невідповідності працівника займаній посаді або виконуваній роботі внаслідок недостатньої кваліфікації або стану здоров'я, які перешкоджають продовженню даної роботи, а так само в разі відмови у наданні допуску до державної таємниці або скасування допуску до державної таємниці, якщо виконання покладених на нього обов'язків вимагає доступу до державної таємниці;
- систематичного невиконання працівником без поважних причин обов'язків, покладених на нього трудовим договором або правилами внутрішнього трудового розпорядку, якщо до працівника раніше застосовувалися заходи дисциплінарного чи громадського стягнення;
- прогулу (в тому числі відсутності на роботі більше трьох годин протягом робочого дня) без поважних причин;
- появи на роботі в нетверезому стані, у стані наркотичного або токсичного сп'яніння;
- вчинення за місцем роботи розкрадання (в тому числі дрібного) майна власника, встановленого вироком суду, що набрав законної сили, чи постановою органу, до

компетенції якого входить накладання адміністративного стягнення або застосування заходів громадського впливу.

Особливості розірвання трудового договору з членами суднового екіпажу з ініціативи адміністрації судна полягають в наступному:

- адміністрація може розірвати трудовий договір з особою командного складу морського судна за пунктом 2 статті 40 Кодексу законів про працю України у разі неможливості використання його на займаній посаді через позбавлення диплома на морське звання (див. коментар до статті 51 КТМУ);
- член суднового екіпажу може бути звільнений за пунктом 2 статті 40 Кодексу законів про працю України за висновком медичних установ, якщо під час медогляду встановлена невідповідність стану його здоров'я медичним вимогам до робітників плаваючого складу (див. коментар до статті 52 КТМУ);
- члени суднового екіпажу можуть бути звільнені не тільки за систематичне, але й за одноразове порушення трудової дисципліни, якщо воно загрожувало безпеці мореплавства.

Доставка звільненого члена екіпажу в порт прийняття на роботу або в порт, зазначений у колективному договорі, забезпечується або самим судновласником, або капітаном судна в якості представника організації-судновласника. Вона проводиться або на тому ж судні із забезпеченням звільненого харчуванням на період шляху, або на іншому судні чи іншому виді транспорту з виплатою коштів на проїзд та харчування. Конкретні види виплат, що здійснюються судновласником такій особі для забезпечення доставки в порт, зазвичай передбачаються в трудовому договорі (договорі найму) моряка або в колективних договорах.

§6. Щодо решти осіб, які перебувають на судні (пасажирів, проводжаючих, портових робітників, осіб, які супроводжують вантаж, тощо) і порушують на ньому порядок, капітан має право вживати заходи, залежні від характеру порушення, – попередження порушника, видалення його з приміщення чи судна тощо.

§7. Капітан має право застосувати до будь-якої особи, що знаходиться на судні, поведінка якої загрожує безпеці судна або присутніх на ньому людей чи майна, але не є злочинною, примусову міру у вигляді ізоляції цієї особи в особливому приміщенні (наприклад, в окремій каюті) [див. також статтю 62 Статуту служби на суднах морського флоту]. За незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України (див. частину 1 статті 364 «Зловживання владою або службовим становищем» Кримінального кодексу України).

Стаття 66. «Згода капітана судна на прийняття на роботу членів екіпажу». **Ніхто з осіб суднового екіпажу не може бути призначений на судно без згоди капітана.**

Відмова капітана судна прийняти до складу екіпажу особу, яку направив на судно судновласник, повинна бути обґрунтована. Така відмова з відповідним обґрунтуванням оформляється у письмовій формі та передається судновласникові і особі, якій відмовлено у прийнятті на роботу.

§1. Всі особи суднового екіпажу є працівниками відповідних організацій судновласників – судноплавних компаній. Відповідно до статті 2 Кодексу законів про працю України працівники реалізують своє право на працю шляхом укладання трудового договору. Тобто підставою виникнення трудових правовідносин між працівником і такою організацією є трудовий договір.

§2. Однак, на відміну від загального порядку прийому працівників на роботу, призначення працівника плавскладу на судно має одну особливість: воно є можливим тільки за відсутності заперечень з боку капітана судна. Це пояснюється тим, що капітан в силу свого службового становища несе відповідальність за правильність підбору і розміщення членів екіпажу на судні. Призначення працівника на судно оформляється, крім наказу відповідної організації, наказом по судну (див. статтю 65 Статуту служби на суднах морського флоту).

§3. Якщо капітан не погоджується з призначенням на судно будь-якого члена екіпажу, то відмова капітана судна прийняти до складу екіпажу особу, яку направив на судно

судновласник, повинна бути обґрунтована. Така відмова з відповідним обґрунтуванням повинна бути оформлена у письмовій формі та передана судновласникові і особі, якій відмовлено у прийнятті на роботу.

Стаття 67. «Капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні». **Якщо на судні, що перебуває у плаванні, вчиняються діяння, передбачені законом України про кримінальну відповідальність, капітан судна уповноважений на вчинення процесуальних дій в порядку, передбаченому кримінальним процесуальним законодавством України та відповідною Інструкцією, яка затверджується Генеральним прокурором України за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства.**

Капітан судна має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння, до передачі її відповідним правоохоронним органам у першому порту України. У разі необхідності капітан судна може направити цю особу і зібрані матеріали в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні.

У разі вчинення діяння, передбаченого законом України про кримінальну відповідальність, під час перебування судна в порту України капітан судна зобов'язаний передати особу, яка підозрюється у вчиненні цього діяння, відповідним правоохоронним органам в порядку, встановленому кримінальним процесуальним законодавством України.

§1. Відповідно до частини 1 статті 11 «Поняття злочину» Кримінального кодексу України злочином є передбачене цим Кодексом суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину.

Згідно із частиною 1 статті 18 «Суб'єкт злочину» Кримінального кодексу України суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до цього Кодексу може наставати кримінальна відповідальність. При цьому осудною визнається особа, яка під час вчинення злочину могла усвідомлювати свої дії (бездіяльність) і керувати ними (див. частину 1 статті 19 «Осудність» Кримінального кодексу України). Кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення злочину виповнилося шістнадцять років. (див. частину 1 статті 22 «Вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність» Кримінального кодексу України).

Всі особи, які вчинили злочин на території України, підлягають відповідальності за кримінальними законами, які діють у місці скоєння злочину. Тому, визначаючи характер правопорушення, вчиненого на судні, що знаходиться в плаванні (тобто вирішуючи питання про те, чи є воно злочином), капітан повинен керуватися кримінальним законодавством України.

§2. Виконуючи відповідно до частини першої статті 67 Кодексу торговельного мореплавства України покладені на нього законом функції, капітан повинен керуватися кримінально-процесуальним законодавством України (див. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 року), а також інструкцією про провадження дізнання на морських суднах, що перебувають у плаванні, затвердженою Генеральним прокурором України за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства (для суден рибного господарства України).

Відповідно до пункту 2 частини 1 статті 519 «Службові особи, уповноважені на вчинення процесуальних дій» КПКУ службовою особою, уповноваженою на вчинення процесуальних дій, є капітан судна України – у разі вчинення кримінального правопорушення на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні.

Згідно з частиною 3 статті 519 КПКУ службові особи, які здійснювали процесуальні дії (зокрема, капітан судна), залучаються як свідки до кримінального провадження після його продовження на території України. Вони зобов'язуються надавати пояснення слідчому, прокурору щодо проведених процесуальних дій.

§3. Відповідно до частини 1 статті 520 КПКУ капітан судна зобов'язаний негайно провести необхідні процесуальні дії після того, як із заяви, повідомлення, самостійного виявлення або з іншого джерела йому стали відомі обставини, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення на морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні.

Згідно з частиною 2 статті 520 КПКУ капітан судна уповноважений на:

- застосування заходів забезпечення кримінального провадження у вигляді тимчасового вилучення майна, здійснення законного затримання особи в порядку, передбаченому КПКУ;
- проведення слідчих (розшукових) дій у вигляді обшуку житла чи іншого володіння особи і особистого обшуку без ухвали суду, огляду місця вчинення кримінального правопорушення в порядку, передбаченому КПКУ.

§4. Відповідно до частини 1 статті 522 КПКУ капітан судна України має право затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України.

При цьому капітан судна зобов'язаний забезпечити доставлення затриманої особи до підрозділу органу державної влади на території України, уповноваженого на тримання затриманих осіб, і повідомлення про факт законного затримання слідчому органу досудового розслідування за місцем проведення досудового розслідування в Україні (див. частину 2 статті 522 КПКУ).

§5. Згідно з частиною 2 статті 523 КПКУ досудове розслідування кримінального правопорушення, вчиненого на морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, здійснюється слідчим органом досудового розслідування, юрисдикція якого поширюється на територію місцезнаходження порту приписки.

Примітка. Досудове розслідування – стадія кримінального провадження, яка починається з моменту внесення відомостей про кримінальне правопорушення до Єдиного реєстру досудових розслідувань і закінчується закриттям кримінального провадження або направленням до суду обвинувального акта, клопотання про застосування примусових заходів медичного або виховного характеру, клопотання про звільнення особи від кримінальної відповідальності (див. статтю 3 «Визначення основних термінів Кодексу» Кримінального процесуального кодексу України).

§6. Передбачені статтею 67 Кодексу торговельного мореплавства України заходи вживаються капітаном лише при скоєнні на судні кримінально караного діяння (злочину). У випадку, якщо злочин було скоєно на березі, відповідні заходи вживаються не капітаном судна, а береговою владою (в українських портах – відповідними правоохоронними органами в порядку, встановленому кримінальним процесуальним законодавством України). За змістом цієї статті Кодексу під судом, що знаходиться в плаванні, розуміється судно, що перебуває у рейсі, включаючи стоянку в порту.

§7. При неможливості доставити на тому ж судні особу, затриману капітаном у зв'язку з підозрою у вчиненні кримінально караного діяння на борту цього судна, до українського порту капітан звертається до консула України за наданням йому сприяння у відправленні такої особи до України з найближчим українським судном, яке туди прямує. Обов'язок консула з надання капітану такої допомоги передбачений статтею 68 Консульського статуту України.

Стаття 68. «Права капітана судна у разі нестачі продовольства». **Якщо усі життєві припаси, у тому числі незнижуваний запас продовольства, вичерпані, з метою загального розподілу капітан судна має право провести реквізицію необхідної кількості продовольства, що є в розпорядженні осіб, які перебувають на судні, і реквізицію вантажу, що перебуває на судні і який може бути використаний для харчування. Про реквізицію складається акт.**

Вартість реквізованого продовольства та вантажу відшкодовується судновласником.

§1. Судновласник зобов'язаний завчасно привести судно в морехідний стан, що включає в себе, зокрема, забезпечення його всім необхідним. Турбота про це належить і до обов'язків капітана, як представника судновласника. Тому капітан зобов'язаний піклуватися про своєчасне забезпечення судна прісною водою і продовольством для екіпажу і пасажирів, враховуючи при цьому можливі затримки в плаванні.

§2. Крім забезпечення судна необхідною кількістю продовольства, капітан зобов'язаний вжити заходів і щодо забезпечення судна недоторканим (незнижуваним) запасом згідно з існуючими правилами і встановленими нормами.

§3. Реквізиція – вилучення майна у власника в державних або громадських інтересах з виплатою йому вартості вилученого майна.

Необхідність реквізиції капітаном частини продуктів на судні може виникнути під час тривалого плавання або внаслідок аварії судна, коли буде витрачений або знищений незнижуваний запас.

У Статуті служби на суднах морського флоту передбачається, що якщо під час тривалого плавання на судні буде виявлено нестачу продовольства або прісної води, то капітан може зменшити раціон, що видається, а також провести реквізицію необхідної кількості продовольства, наявного у окремих осіб або наявного на судні в якості вантажу. Зустрівши в морі судно, що плаває під Державним прапором України, капітан вправі вимагати від нього допомоги, а капітан зустрічного судна зобов'язаний передати йому необхідні припаси, якщо має таку можливість (див. статтю 90 Статуту служби на морських суднах).

§4. Реквізиція продовольства на судні проводиться виключно в цілях «загального розподілу», тобто розподілу його між особами, що знаходяться на судні під час плавання.

Проведена реквізиція оформляється актом, який складається капітаном судна. В акті повинні бути зазначені дата його складання, назва судна і місце його знаходження у момент складання акту, ким складений акт, причини реквізиції продовольства на судні, в кого була проведена реквізиція, що і в якій кількості було реквізовано, підписи осіб, що склали акт, а також осіб, в яких продовольство було реквізовано, якщо вони знаходились на судні.

Судновласник відшкодовує вартість реквізованого продовольства за роздрібними цінами України, а вантажу – за ціною, що визначається по аналогії із статтею 180 «Визначення вартості втраченого вантажу» КТМУ.

Стаття 69. «Права капітана судна у разі невідкладної потреби в грошах». **Якщо під час рейсу виникла невідкладна потреба в грошах для продовження плавання, особливо для ремонту судна або утримання екіпажу, у разі відсутності можливості або часу для отримання розпорядження судновласника, капітан судна має право продати частину дорученого йому майна, яке не є необхідним для продовження плавання.**

Капітан судна має право обрати той спосіб придбання грошей для продовження плавання, який є найменш збитковим для судновласника і вантажовласника.

Вартість проданого вантажу повинна бути відшкодована його власнику, за винятком випадків, коли викликані цим збитки підпадають під ознаки загальної аварії або коли продаж було проведено тільки в інтересах вантажу.

§1. На відміну від статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, яка визначає в загальних рисах коло повноважень капітана щодо всіх третіх осіб при здійсненні будь-яких правочинів, що викликаються потребами плавання, стаття 69 Кодексу має на меті врегулювати відносини між капітаном і судновласником (вантажовласником) з приводу усунення грошових труднощів, які перешкоджають продовженню плавання. Перераховуючи конкретні заходи, які капітан може вжити в подібних випадках, стаття убезпечує його від відповідальності перед судновласником, і вантажовласником і в той же час убезпечує інтереси останніх.

§2. Вжиття капітаном зазначених у статті 69 Кодексу заходів допустимо лише за умови, які склалися в силу обставин, у капітана «немає можливості або часу» для отримання відповідних вказівок судновласника. Якщо ж обставини дозволяють капітанові отримати такі вказівки, то він, отримавши їх від судновласника, повинен діяти лише у відповідності з ними. Наприклад, судновласник може запропонувати капітану звернутися за необхідною допомогою до обслуговуючої його агентської фірми, зайти для ремонту в найближчий порт-притулок або

вжити інших заходів, які виключають необхідність продажу капітаном ввіреного йому майна. Оскільки сучасні засоби зв'язку забезпечують встановлення швидкого контакту судновласника з капітанами суден, сфера практичного застосування статті 69 Кодексу дуже обмежена.

§3. Обираючи певний спосіб отримання коштів для продовження плавання, капітан судна зобов'язаний, як представник судновласника і вантажовласника, захищати їх законні інтереси. Тому навіть у випадках, передбачених статтею 69 Кодексу, він зобов'язаний звести до мінімуму збитки, заподіяні судновласнику і вантажовласникові, зокрема забезпечити реалізацію найменшої частини ввіреного йому майна і за більш високою ціною (якщо це можливо).

Якщо реалізуючи вантаж, капітан діяв лише в інтересах судна, судновласник зобов'язаний відшкодувати вантажовласникові вартість проданого вантажу, за аналогією із статтею 180 «Визначення вартості втраченого вантажу» КТМУ (див. коментар до статті 180). Якщо вантаж був реалізований лише в інтересах вантажовласника, його вартість вантажовласникові не відшкодовується. У випадку, коли збитки, викликані реалізацією вантажу, потрапляють під ознаки загальної аварії, вони розподіляються в порядку, передбаченому правилами Глави 1 «Загальна аварія» Розділу IX «Надзвичайні морські події» КТМУ (див. коментар до статей Глави 1 Розділу IX КТМУ).

Стаття 70. «Засвідчення факту народження дитини і укладення шлюбу». **Про кожний випадок народження дитини, укладення шлюбу на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а також зробити запис у судовому журналі.**

Цей акт підлягає поданню до органів реєстрації актів цивільного стану для одержання свідоцтва про народження чи шлюб.

§1. Капітан судна не користується правом реєстрації актів цивільного стану (шлюбів, народжень і смертей). Відповідно до пункту 1 статті 49 «Акти цивільного стану» Цивільного кодексу України актами цивільного стану є події та дії, які нерозривно пов'язані з фізичною особою і започатковують, змінюють, доповнюють або припиняють її можливість бути суб'єктом цивільних прав та обов'язків.

Актами цивільного стану є народження фізичної особи, встановлення її походження, набуття громадянства, вихід з громадянства та його втрата, досягнення відповідного віку, надання повної цивільної дієздатності, обмеження цивільної дієздатності, визнання особи недієздатною, шлюб, розірвання шлюбу, усиновлення, позбавлення та поновлення батьківських прав, зміна імені, інвалідність, смерть тощо (див. пункт 2 статті 49 Цивільного кодексу України).

Державній реєстрації підлягають народження фізичної особи та її походження, громадянство, шлюб, розірвання шлюбу у випадках, передбачених законом, зміна імені, смерть (див. частину 3 статті 49 Цивільного кодексу України).

Реєстрація актів цивільного стану провадиться відповідно до Закону України «Про державну реєстрацію актів цивільного стану» від 01.07.2010 року № 2398-VI, Цивільного та Сімейного кодексів України та інших актів законодавства. Народження фізичної особи та її походження, усиновлення, позбавлення та поновлення батьківських прав, шлюб, розірвання шлюбу, зміна імені, смерть підлягають обов'язковому внесенню до Державного реєстру актів цивільного стану громадян (ведеться відповідно до *Інструкції з ведення Державного реєстру актів цивільного стану громадян*, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 24.07.2008 року № 1269/5) в органах юстиції:

- центральному органі виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державної реєстрації актів цивільного стану;
- відділах державної реєстрації актів цивільного стану Головного управління юстиції Міністерства юстиції України в Автономній Республіці Крим, головних управлінь юстиції в областях, містах Києві та Севастополі, районних, районних у містах, міських (міст обласного значення), міськрайонних управлінь юстиції;
- виконавчих органах сільських, селищних і міських (крім міст обласного значення) рад, в порядку, визначеному в *Правилах державної реєстрації актів громадянського стану в Україні*, затверджених наказом Міністерства юстиції України від 18.10.2000 року № 52/5.

Таким чином, складений капітаном акт про народження або укладення шлюбу є лише посвідченням факту народження дитини чи укладення шлюбу на судні.

§2. У зв'язку з відсутністю затвердженої (встановленої) чинними нормативно-правовими актами України форми акта про народження дитини на судні, останній може бути складений капітаном за формою довідки про народження, аналогічною тій, що використовувалася на судах Міністерства морського флоту СРСР (*Правилами державної реєстрації актів громадянського стану в Україні* передбачається оформлення *Свідоцтва про народження і Свідоцтва про укладення шлюбу*), а саме:

АКТ	
Цей акт складений « ____ » _____ 20__ року капітаном судна « _____ »	
за участю свідків _____ (прізвища, імена та по батькові і адреси свідків)	
в тому, що « ____ » _____ 20__ року гр-ка _____ (прізвище, ім'я та по батькові)	
народила на судні _____ (назва судна і судновласника)	
дитину _____ статі.	
Акт складено для пред'явлення до органу реєстрації актів цивільного стану.	
Капітан судна _____ (прізвище, ім'я та по батькові) (підпис)	
Свідки: _____ (прізвище, ім'я та по батькові) (підпис)	
_____ (прізвище, ім'я та по батькові) (підпис)	
(місце суднової печатки)	

§3. Форми акта про укладення шлюбу на судні також не затверджено національним законодавством, а, отже, останній може бути складений капітаном у довільній формі, схожій, наприклад, на форму акту про народження дитини, але з включенням відповідного тексту про укладення шлюбу.

§4. Акти складаються у двох примірниках, підписуються капітаном судна та двома свідками, а також скріплюються судною печаткою. Перший примірник вручається матері дитини (одному з подружжя), а другий здається капітаном судновласнику.

§5. Народження дитини має бути зареєстровано в органах запису цивільного стану громадян за заявою батьків або одного з них, а в разі хвороби, смерті батьків або неможливості для них з інших причин подати заяву – за заявою родичів або інших осіб, під опікою яких знаходиться дитина.

Укладення шлюбу має бути зареєстроване в органах запису цивільного стану громадян за заявою подружжя.

Після реєстрації народження дитини або укладення шлюбу в Державному реєстрі актів цивільного стану громадян орган запису цивільного стану громадян видає *Свідоцтво про народження дитини* або *Свідоцтво про укладення шлюбу* відповідно.

Стаття 71. «Засвідчення заповіту і факту смерті». **Капітан судна зобов'язаний засвідчити складений особою, яка перебуває на судні, заповіт, взяти його на зберігання і зберігати по одному примірнику посвідчених ним заповітів до передачі начальникові порту України або консулові України в іноземному порту для наступного надсилання їх до державного нотаріального архіву за місцем проживання заповідача.**

Про кожний випадок смерті на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а якщо на судні є лікар або фельдшер, то і в його присутності, а також зробити запис у судновому журналі.

До акта про смерть додається опис майна померлого на судні. Капітан судна вживає заходів до збереження майна померлого.

Капітан судна передає акт про смерть і опис майна консулу України, якщо судно прибуває в іноземний порт, де є консул України, або судновласнику, якщо судно

прибуває в порт України, і вживає заходів до поховання померлого. У надзвичайних випадках, коли судно має тривалий час перебувати у відкритому морі і тіло померлого не може бути збережено, капітан судна має право віддати тіло морю згідно з морськими звичаями, про що складається відповідний акт і вноситься відповідний запис до судового журналу.

§1. Відповідно до статті 1233 «Поняття заповіту» Цивільного кодексу України заповітом є особисте розпорядження фізичної особи на випадок своєї смерті. Іншими словами *заповіт* – особисте розпорядження громадянина на випадок смерті з приводу належного йому майна з призначенням спадкоємців, зроблене в нотаріальній або прирівняної до неї формі.

§2. «Особою, яка перебуває на судні,» у розумінні статті 71 Кодексу торговельного мореплавства України може бути будь-яка особа, присутня на судні під час його плавання (член екіпажу, пасажир, особа, що супроводжує вантаж тощо).

§3. Посвідчення капітаном заповіту – підтвердження ним як посадовою особою розпорядження заповідача своїм майном. Засвідчені під час плавання капітаном судна заповіти громадян, які перебувають на морських або річкових суднах, що плавають під Державним прапором України, прирівнюються до нотаріальних заповітів з настанням усіх відповідних наслідків (див. частини 2 і 9 статті 1252 «Посвідчення заповіту іншою посадовою, службовою особою» Цивільного кодексу України).

Відповідно до статті 1247 «Загальні вимоги до форми заповіту» Цивільного кодексу України:

- заповіт складається у письмовій формі, із зазначенням місця та часу його складення;
- заповіт має бути особисто підписаний заповідачем. Якщо особа не може особисто підписати заповіт, він підписується відповідно до частини четвертої статті 207 «Вимоги до письмової форми правочину» Цивільного кодексу України;

Примітка. Відповідно до частини 4 статті 207 Цивільного кодексу України якщо фізична особа у зв'язку з хворобою або фізичною вадою не може підписатися власноручно, за її дорученням текст правочину у її присутності підписує інша особа. Підпис іншої особи на тексті правочину, що посвідчується нотаріально, засвідчується нотаріусом або посадовою особою, яка має право на вчинення такої нотаріальної дії, із зазначенням причин, з яких текст правочину не може бути підписаний особою, яка його вчиняє. Підпис іншої особи на тексті правочину, щодо якого не вимагається нотаріального посвідчення, може бути засвідчений відповідною посадовою особою за місцем роботи, навчання, проживання або лікування особи, яка його вчиняє.

- заповіт має бути посвідчений нотаріусом або іншими посадовими, службовими особами, визначеними у статтях 1251 «Посвідчення заповіту посадовою особою органу місцевого самоврядування» і 1252 «Посвідчення заповіту іншою посадовою, службовою особою» Цивільного кодексу України;
- заповіти, посвідчені особами, зазначеними вище, підлягають державній реєстрації у Спадковому реєстрі в порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України [див. постанову Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 року № 491 «Про затвердження Порядку державної реєстрації заповітів і спадкових договорів у Спадковому реєстрі» (далі – *Порядок*). *Порядок* відповідає вимогам і рекомендаціям *Конвенції про запровадження системи реєстрації заповітів*].

Заповіт посвідчується капітаном у формі, подібній тій, в якій засвідчує заповіт нотаріус:

ЗАПОВІТ	
Назва судна і судновласник _____	

(число і місяць прописом)	
_____ дві тисячі _____ року	
(рік прописом)	
Я, _____	
що проживає _____ цим	
заповітом роблю таке розпорядження:	
Все майно, яке до дня моєї смерті є мені належним, де б воно не знаходилося і в чому б воно не полягало, а також вклади з належними відсотками, що зберігаються в ощадних касах, банках і	

кредитних установах, облігації позик, цінності, гроші готівкою я заповідаю (вказується кому і адреса, якщо громадянину / громадянам, то його / їх прізвища, ім'я / імена та по батькові повністю) [для декількох спадкоємців зазначається кому, що або яка частина передається у спадок].

Цей заповіт складено і підписано у двох примірниках, з яких один примірник зберігається на судні, до передачі начальнику адміністрації _____ порту в Україні (консулу України в _____ порту), а інший видається заповідачеві _____

(прізвище, ім'я та по батькові)

(підпис заповідача)

«_____» _____ 20_____ року даний заповіт посвідчено мною, _____ капітаном судна.

(прізвище, ім'я та по батькові)

Заповіт підписано (прізвище ім'я та по батькові заповідача) _____

у моєї присутності власноручно.

Дієздатність і особа заповідача перевірені.

Зареєстровано в судовому журналі № _____ (дата).

Примірник _____

Капітан _____ (прізвище, ім'я та по батькові)

(підпис)

Місце судової печатки

Заповіт має бути складений у письмовій формі із зазначенням місця і часу його складання, власноручно підписаний заповідачем та посвідчений підписом капітана і судовою печаткою.

Якщо заповідач бажає позбавити кого-небудь із спадкоємців спадщини, він може скласти про це заповіт у довільній формі. Такий заповіт засвідчується капітаном судна таким же чином.

Якщо заповідач через фізичні вади, хворобу або з інших причин не може власноручно підписати заповіт, він на його прохання може бути підписаний в присутності капітана іншим громадянином із зазначенням причин, через які заповідач не міг підписати заповіт власноручно. У цьому випадку кінцеву частину заповіту може бути складено за наступною формою:

«Заповіт підписано за дорученням (хворого тощо) _____

громадянина, громадянки _____
(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

громадянином, громадянкою _____
(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

(підпис)

у моєї присутності. Їх особи встановлено. Дієздатність заповідача перевірена.

Зареєстровано в судовому журналі № _____ (дата)

Примірник _____

Капітан _____ (прізвище, ім'я та по батькові повністю) »
(підпис)

Місце судової печатки

§4. Капітан повинен мати на увазі, що заповіт може скласти тільки особа, яка досягла повноліття, тобто вісімнадцятиріччя (див. статті 34 «Повна цивільна дієздатність» і 1234 «Право на заповіт» Цивільного кодексу України).

Засвідчуючи заповіт, капітан повинен роз'яснити заповідачеві, що він може залишити за заповітом усе своє майно або частину його (не виключаючи предметів звичайної домашньої обстановки та вжитку) також юридичним особам та іншим учасникам цивільних відносин

(див. частину 2 статті 1222 «Спадкоємці» Цивільного кодексу України). Однак він не має права повністю позбавити спадщини своїх неповнолітніх або непрацездатних дітей (у тому числі усиновлених), а також непрацездатних дружини (чоловіка), батьків (усиновлювачів) та утриманців. За цими особами за будь-яких умов зберігається право на одержання тієї частки, яка належала б кожному з них не за заповітом, а за законом (див. статті 1258-1267 Цивільного кодексу України).

§5. Заповідач вправі в будь-який час змінити або скасувати складений ним заповіт, скласти новий заповіт (див. статтю 1254 «Право заповідача на скасування та зміну заповіту» Цивільного кодексу України). Заповіт, складений пізніше, скасовує попередній заповіт повністю або в частині, в якій вона суперечить заповіту, складеного пізніше. Заповідач також може скасувати заповіт шляхом подання про це заяви.

§6. Перший примірник заповіту капітан видає заповідачеві, а другий передає начальнику адміністрації українського порту, в який прийшло судно, або консулові України в іноземному порту. Так само вчиняє капітан і з новим заповітом, складеним заповідачем, а також із заявою про скасування ним заповіту, посвідченого капітаном.

Начальник адміністрації українського порту, який отримав від капітана заповіт або новий заповіт чи заяву заповідача про скасування заповіту, повинен направити отримані документи до нотаріальної контори за місцем проживання заповідача.

§7. Як за нормами, визначеними статтею 1252 Цивільного кодексу України, так і згідно з пунктом 2 частини 1 статті 40 Закону України «Про нотаріат» заповіти осіб, які перебувають під час плавання на морських, річкових суднах, що ходять під Державним прапором України, посвідчені капітанами цих суден, прирівнюються до нотаріально посвідчених заповітів (крім секретних).

Проте, на відміну від норми, визначеної частиною першою статті 71 КТМУ, частиною 4 статті 40 Закону України «Про нотаріат» передбачається, що капітани морських суден зобов'язані передати по одному примірнику посвідчених ними заповітів капітанові морського порту або консулові України в іноземному порту для подальшого надсилання їх до державного нотаріального архіву за місцем проживання заповідача. Така невідповідність, найімовірніше, пояснюється або помилкою, допущеною в тексті зазначеної частини статті 40 Закону України «Про нотаріат», або нерозумінням укладачами тексту відмінності між функціями начальника адміністрації порту і капітана порту.

§8. Акт про смерть на судні – посвідчення капітаном факту смерті особи, що перебувала на судні. Акт складається в довільній формі, але в ньому обов'язково зазначаються:

- прізвище, ім'я та по батькові померлого;
- стать;
- національність;
- дата смерті;
- вік;
- місце проживання померлого;
- причина смерті;
- назва судна;
- назва судовласника.

Акт про смерть підписується капітаном, двома свідками і судовим лікарем, а за його відсутності – фельдшером (якщо лікар або фельдшер є на судні).

Акт про смерть складається не менш ніж у чотирьох примірниках, які разом з описом майна померлого передаються капітаном начальнику адміністрації українського порту або консулові України в іноземному порту.

Про смерть на судні повинні, по можливості, бути поінформовані родичі померлого. Про факт смерті на судні зазначається у судовому журналі, з викладенням обставин і причин смерті.

Одночасно з актом про смерть складається опис майна померлого, яке знаходилося на судні. Опис майна підписується тими ж особами, які підписали акт про смерть (крім лікаря або фельдшера).

§9. Тіло покійного ізолюється на судні. Після прибуття в порт капітан зобов'язаний подбати про відправку тіла померлого родичам (або про поховання, якщо родичів немає). Зазвичай це здійснюється за допомогою суднових агентів (Ship's Agents) або кореспондентів клубу взаємного страхування (P&I Correspondents), в якому застраховано судно.

У виняткових випадках, коли судно має перебувати тривалий час у морі і тіло покійного не може бути збережено, капітану надається право віддати тіло морю. Про це робиться запис у судовому журналі і складається акт за участю двох свідків і судового лікаря (або фельдшера), а за його відсутності – старшого помічника капітана (див. статтю 68 Статуту служби на суднах морського флоту).

Стаття 72. «Взаємовідносини з консулами України». Взаємовідносини капітана судна та інших осіб судового екіпажу з консулами України регулюються Консульським статутом України.

§1. Консули України є офіційними представниками, які призначаються урядом України в міста іншої держави в цілях охорони та захисту економічних і правових інтересів Української держави, а також юридичних та фізичних осіб – резидентів України.

§2. Консульський статут України – виданий та затверджений на законодавчому рівні кодифікований нормативний акт, що містить правила про консулів і консульські установи Української держави за кордоном, а також регламентує консульську службу в цілому. В даний час в Україні діє Консульський статут України, затверджений указом Президента України від 02.04.1994 року № 127/94 «Про Консульський статут України».

§3. Консульський статут України регулює взаємовідносини консулів України з капітанами та іншими членами екіпажів суден, що плавають під Державним прапором України, зокрема:

- консули здійснюють легалізацію (засвідчення) документів і актів, складених за участю властей їх консульського округу, або виходять від цих властей. Вони здійснюють також нотаріальні функції (див. Розділ III Консульського статуту України);
- консули мають ряд прав і обов'язків щодо суден, що плавають під Державним прапором України. Права та обов'язків консулів щодо українських суден (при їх приході, стоянці і відході, загибелі суден і аваріях, продажу капітаном судових приналежностей і вантажу, у випадку смерті або хвороби осіб судового екіпажу) визначені в Розділі V Консульського статуту України.

Інформація про взаємовідносини капітанів українських суден з консулами України надається також в коментарі до статті 342 «Органи, яким робиться заява» Глави 7 «Морські протести» Розділу IX «Надзвичайні морські події» КТМУ.

Розділ IV.

МОРЕПЛАВСТВО У ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ МОРІ, ВНУТРІШНІХ ВОДАХ, АКВАТОРІЯХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

У попередніх виданнях Кодексу торговельного мореплавства України Розділ IV надавався під назвою «Морський порт». Нова назва Розділу IV надається в редакції Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України».

У попередніх виданнях Кодексу Глава 1 надавалася під назвою «Правовий статус і функції морського порту». Нова назва Глави 1 Розділу IV надається в редакції Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України».

У новій редакції Кодексу видалено назву Глави 2 «Капітан порту», а статті, що входили до глав «Правовий статус і функції морського порту» і «Капітан порту», зведені в нову Главу 1 «Морський порт і безпека мореплавства в морських портах». Таким чином, після Глави 1 у новій редакції Кодексу слідує Глава 3 «Морські лоцмани».

Глава 1. Морський порт та безпека мореплавства у морських портах

Стаття 73. «Регулювання діяльності у морських портах». **Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах визначаються цим Кодексом та Законом України «Про морські порти України». До функціонування морських рибних портів застосовуються норми цього Кодексу щодо морських портів з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів».**

Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оприлюднюється в Повідомленнях мореплавцям України.

§1. Нова редакція статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України істотно відрізняється від попередніх редакцій, в яких зазначена стаття надавалась під назвою «Правовий статус морського порту», за винятком частини другої статті, яка повністю співпадає за змістом як в новій, так і в попередніх редакціях.

Внесення змін в статтю 73 Кодексу пов'язано з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*), який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України..

Чинне законодавство про морські порти ґрунтується на Конституції України та складається з *Закону*, Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, законів України «Про транспорт», «Про природні монополії» та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до них.

§2. Відповідно до пункту 6) статті 1 «Визначення тремінів» *Закону морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.*

Іншими словами морські порти є комплексними транспортними організаціями, які мають територію та акваторію і призначені для здійснення як господарських операцій, пов'язаних з навантаженням, розвантаженням та обслуговуванням суден, транспортно-експедиторською обробкою вантажів тощо, так і адміністративних функцій з забезпечення безпеки мореплавства.

§3. Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за такими принципами (див. статтю 4 «Принципи організації функціонування та розвитку морських портів» *Закону*):

- об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що

забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

- збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
- розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;
- забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
- цільового використання портових зборів;
- збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;
- рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

§4. Відповідно до статті 8 «Межі морського порту» *Закону* межами морського порту є межі його території та акваторії. На підставі цієї статті *Закону* було замінено попередню редакцію статті 74 Кодексу торговельного мореплавства України, яка наводилась під назвою «Територія і акваторія морського порту», новою редакцією статті 74 Кодексу під назвою «Забезпечення безпеки мореплавства».

Територія морського порту – це частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки. Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень *Земельного кодексу України*.

Акваторія морського порту (портова акваторія) – це визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу (*судновий хід* – це водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання), призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден. Межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Відведення акваторії морського порту (надання в користування) адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України відповідно до закону.

Збільшення території морського порту може відбуватися за рахунок штучно створених земельних ділянок та земельних ділянок, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту.

Примітка. Відповідно до статті 1 «Визначення термінів» *Закону*:

- *штучно створена земельна ділянка* – це земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) в межах акваторії морського порту;
- *об'єкти портової інфраструктури* – це рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;
- *об'єкти портової інфраструктури загального користування* – акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

- *стратегічні об'єкти портової інфраструктури* – об'єкти права державної власності – гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден.

Власники (користувачі) земельних ділянок, включених до території морського порту, зобов'язані дотримуватися *Зводу звичаїв морського порту* та *Обов'язкових постанов по порту*.

Територія та акваторія морського порту можуть включати відокремлені від основної території та акваторії земельні ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною територією та акваторією правовий режим використання.

Інформація про межі морського порту публікується в *Повідомленнях мореплавцям України*.

§5. Відповідно до статті 13 «Основи державного регулювання діяльності в морському порту» *Закону* державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою забезпечення:

- безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян;
- порядку в морському порту;
- безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту;
- комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів;
- належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності;
- створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту;
- рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;
- недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

§6. Відповідно до статті 18 «Особливості провадження господарської діяльності у морському порту» *Закону* господарська діяльність у морському порту провадиться відповідно до законодавства, *Обов'язкових постанов по порту* та *Зводу звичаїв морського порту*.

У межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту.

Власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори, що визначають взаємні права і обов'язки щодо організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту і встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту.

Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту. За змістом цієї статті *Закону* портовий оператор (стивідорна компанія) – це суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності

Примітка. Відповідно до статті 1 «Визначення термінів» *Закону*:

- *морський термінал* – розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів.

Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими

суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морського порту, мають право на власний розсуд розпоряджатися належним їм майном, розширювати свої межі у відповідності до вимог Цивільного, Господарського, Земельного та Водного кодексів України.

У порядку та на умовах, визначених законами України (див. Закон України від 13.10.1992 року № 2673-ХІІ «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон» із змінами, а також Главу 39 «Спеціальні (вільні) економічні зони» Господарського кодексу України), у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони або встановлюватися спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку.

§7. У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством (див. *Порядок надання послуг у морських портах України*, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 року № 348).

Виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з:

- регулювання руху суден;
- забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт;
- навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;
- картографічного забезпечення мореплавства;
- забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Послуги, визначені вище, надаються в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§8. Відповідно до статті 23 «Правовий режим майна в морському порту» *Закону* майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності.

Існуючі на день набрання чинності *Законом* стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Причали можуть бути об'єктами оренди на строк до 49 років. Причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися у концесію у складі єдиних майнових комплексів.

Створені після набрання чинності *Законом* стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім новостворених гідротехнічних споруд, збудованих за рахунок приватних коштів.

Державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно, закріплене за адміністрацією морських портів України, належать їй на праві господарського відання. Адміністрація морських портів України володіє, користується та розпоряджається закріпленим за нею державним майном з урахуванням його цільового призначення, а також обмежень правомочностей щодо розпорядження таким майном, визначених *Законом*, іншими законодавчими актами, її статутом.

Держава гарантує право приватної власності на об'єкти портової інфраструктури, у тому числі гідротехнічні споруди, набуті на законних підставах до набрання чинності *Законом*.

Новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є об'єктами приватної власності. Будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених *Законом*.

§9. Відповідно до статті 24 «Правовий режим земель морського порту» *Закону* земельні ділянки в межах території морських портів можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності.

Штучно створені земельні ділянки перебувають у державній власності та можуть надаватися у користування, у тому числі в довгострокову оренду. Штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду.

Територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду.

Примітка:

- *землі промисловості* – це земельні ділянки, виділені в установленому порядку для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель і споруд промислових, гірничодобувних, транспортних та інших підприємств, їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель, інших будов (див. статті 65 і 66 Земельного кодексу України);
- *землі транспорту* – це землі, виділені в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на нього завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту (див. статті 65 і 67 Земельного кодексу України).

Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, та земельні ділянки, які забезпечують діяльність адміністрації морських портів України, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб.

Під час здійснення своїх повноважень посадові особи адміністрації морських портів України та капітан морського порту мають право безперешкодного доступу до об'єктів портової інфраструктури, розташованих на земельних ділянках, що перебувають у власності (користуванні) суб'єктів господарювання, які провадять свою діяльність у морському порту.

Земельні ділянки, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, можуть бути відчужені у їх власників для задоволення потреб розвитку морських портів чи будівництва нових морських портів у порядку, визначеному законом (див. також коментар до статті 12 КТМУ «Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства»).

§10. У морських портах (морських терміналах) утворені зони прикордонного і митного контролю, у межах яких здійснюються всі види контролю та огляду пасажирів, вантажів і транспортних засобів, перевірка та оформлення документів пасажирів, водіїв транспортних засобів і супроводжуваних осіб, а також документів на вантаж і транспортні засоби. У цих зонах не дозволяється виконувати сертифікацію товарів та інші операції, що не стосуються безпосередньо пропуску через державний кордон України пасажирів, транспортних засобів і вантажів.

§11. Залежно від характеру та обсягу господарських операцій та адміністративних функцій розрізняються морські торговельні та спеціалізовані морські порти. Під *морськими торговельними портами* розуміються порти, призначені для обслуговування і обробки всіх морських суден, зазначених у статті 15 Кодексу торговельного мореплавства України, незалежно від їх відомчої належності та роду перевезених вантажів. Адміністративні функції виконуються морськими торговельними портами в повному обсязі.

Спеціалізованими морськими портами є морські порти, призначені для обслуговування певних галузей господарства і, відповідно, обслуговування суден, що належать тим чи іншим відомствам (наприклад, рибні порти), або перевозять специфічні вантажі (наприклад, лісові порти). Спеціалізовані порти здійснюють адміністративні функції в обмежених межах у порівнянні з торговельними портами. Виняток становлять рибні порти, на які покладені (за деякими винятками) ті ж адміністративні функції, що і на торговельні порти. Функціонування морських рибних портів регламентується нормами Кодексу торговельного мореплавства України з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів».

§12. Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оприлюднюється в *Повідомленнях мореплавцям*

України, а також опублікований в *Правилах плавання у водах України*, розміщених у *Лоції Чорного та Азовського морів на воді України*.

Порядок відкриття і закриття морських портів визначається Кабінетом Міністрів України. Оповіщення про відкриття і закриття морських портів для міжнародного судноплавства публікується в *Повідомленнях мореплавцям України*.

Стаття 74. «Забезпечення безпеки мореплавства». **Організація та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту покладаються на адміністрацію морських портів України.**

Власники (користувачі) морських терміналів, судновласники, інші суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту, забезпечують безпеку мореплавства відповідно до правил, визначених обов'язковими постановами по порту.

§1. Нова стаття 74 Кодексу торговельного мореплавства України, яка встановлює норми забезпечення безпеки мореплавства в українських портах, замінила попередню редакцію цієї статті Кодексу, що встановлювала норми відносно території і акваторії морського порту, після набрання чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

§2. Відповідно до пункту 1) статті 1 «Визначення термінів» *Закону адміністрація морських портів України* – це державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту)

§3. Безпека мореплавства (див. § 5 коментаря до статті 10 КТМУ «Державний нагляд за торговельним мореплавством» стосовно значення терміну *безпека мореплавства*) в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених *Обов'язковими постановами по порту* (див. пункт 4 статті 14 «Організація судноплавства в акваторії морського порту» *Закону*).

У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності (див. пункт 2 статті 15 «Адміністрація морських портів України» *Закону*).

Голова адміністрації морських портів України призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Керівник адміністрації морського порту (начальник адміністрації морського порту) призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням голови адміністрації морських портів України. Керівник адміністрації морського порту (начальник адміністрації морського порту) діє на підставі *Положення про адміністрацію морського порту*, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту (див. пункт 3 статті 15 «Адміністрація морських портів України» *Закону*).

§4. У філіях адміністрації морських портів України введена система управління безпекою судноплавства (СУБС) для ефективного забезпечення безпеки мореплавства в акваторіях морських портів, безпечної стоянки та обробки суден, утримання у справному стані гідротехнічних споруд, контролю та підтримки оголошених глибин в акваторіях морських портів та на підхідних каналах, захисту навколишнього середовища відповідно до вимог чинних міжнародних і національних нормативних актів, а також вимог внутрішніх розпорядчих документів адміністрацій морських портів з цих питань.

Відповідно до пункту 4.2.1 *Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті*, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 року № 904, організація управління у сфері безпеки судноплавства покладено на Міністерство інфраструктури України, Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеку), керівників підприємств, установ та організацій морського і річкового транспорту.

Для організації роботи із забезпечення безпеки судноплавства (БС) у суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, призначений відповідальний персонал – *Призначена особа* з СУБС і особа, яка її заміщає, а для кожної адміністрації морського порту передбачені розробка, впровадження і підтримка на рівні сучасності відповідного нормативного документа внутрішнього походження – *Керівництва з системи управління безпекою*.

Система управління безпекою судноплавства (СУБС) в морських портах виконує такі функції:

Організація роботи:

- визначення суб'єктів та об'єктів управління БС;
- встановлення функціональних обов'язків структурних підрозділів та посадових осіб з питань БС на всіх рівнях управління і виробництва;
- регламентація діяльності керівників та посадових осіб;
- нормативне забезпечення управління БС.

Інформація про стан БС:

- передача інформації у встановленому порядку;
- отримання і цільовий збір інформації про стан БС;
- облік і систематизація інформації;
- аналіз показників аварійності та стану БС;
- підготовка висновків і відповідних пропозицій.

Оперативне реагування на аварійні події (АП) і розслідування їх причин та обставин:

- отримання інформації про АП;
- попередня оцінка і класифікація АП;
- організація і проведення пошукових и аварійно-рятувальних робіт в зоні відповідальності порту;
- розслідування АП;
- оцінка стану безпеки на портових об'єктах, де сталася АП;
- аналіз, облік і передача інформації про АП;
- підготовка і виконання попереджувальних заходів.

Планування і виконання робіт:

- розробка і впровадження заходів (програм) підтримки та підвищення рівня БС і попередження АП;
- організація виконання (реалізації) прийнятих заходів (програм);
- супроводження (контроль) на всіх етапах виконання прийнятих заходів (програм);
- аналіз і оцінка результатів, прийняття у встановленому порядку виконаних заходів (програм).

Спеціальні функції:

- підтвердження відповідності;
- сертифікація суден, плавкладу, окремих елементів берегової портової інфраструктури;
- ліцензування окремих видів діяльності.

Розповсюдження і обмін інформацією з питань БС:

- використання засобів масової інформації (ЗМІ);
- проведення днів, місячників безпеки;
- проведення конференцій, семінарів, нарад з питань БС;
- проведення роз'яснювальної роботи.

Контрольні та наглядові функції:

- систематичний контроль функціонування СУБС;
- державний нагляд за станом БС;
- планові перевірки за затвердженими графіками;
- позапланові (позачергові) перевірки;
- комплексні перевірки;

Підготовка і реалізація управлінських рішень:

- цільові перевірки.
- підготовка рішення;
- прийняття рішення;
- реалізація рішення;
- контроль процесу реалізації рішення.

§5. *Обов'язкові постанови по порту* приймаються адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті (див. статтю 17 «Обов'язкові постанови по порту» *Закону*).

Обов'язкові постанови по порту містять специфічну для кожного морського порту інформацію про:

- межі зони нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден;
- райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;
- порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах (якщо вони не встановлені у правилах плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту), включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг;
- правила стоянки суден, включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування;
- правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден;
- правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів;
- правила охорони навколишнього природного середовища;
- правила проведення днопоглиблювальних робіт;
- вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту;
- вимоги протипожежного режиму в морському порту;
- порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту і портового міста під час стоянки судна;
- іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту.

Якщо в морському порту відкрито пункт пропуску через державний кордон України, адміністрація морських портів України в *Обов'язкових постановах по порту* за поданням органів охорони державного кордону та митних органів оприлюднює встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю.

Обов'язкові постанови по порту є обов'язковими до виконання всіма юридичними і фізичними особами, які перебувають у морському порту, після їх обов'язкової державної реєстрації та опублікування в *Повідомленнях мореплавцям України*. Адміністрація морських портів України зобов'язана опубліковувати обов'язкові постанови по порту, усі зміни, внесені до них, у *Повідомленнях мореплавцям України*.

При прийнятті *Обов'язкових постанов по порту* або внесенні змін до них не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України. *Обов'язкові постанови по порту* підлягають обов'язковій державній реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації нормативно-

правових актів обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, і набувають чинності через 10 днів з дня їх реєстрації, якщо в них не встановлено іншого строку набрання ними чинності. *Обов'язкові постанови по порту* можуть бути оскаржені до адміністративного суду.

Невиконання *Обов'язкових постанов по порту* тягне за собою накладення штрафу. Відповідальність юридичних і фізичних осіб за порушення встановлених вимог визначається уповноваженими посадовими особами відповідно до положень *Кодексу України про адміністративні правопорушення*. Уповноваженими особами в морському порту, що мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення в межах своєї компетенції, є:

- від органів морського та річкового транспорту – капітан порту;
- від органів внутрішніх справ – начальник підрозділу МВС України;
- від органів Державної прикордонної служби України – начальник підрозділу прикордонної служби;
- від органів державного пожежного нагляду – начальник портового підрозділу пожежної охорони;
- від органів та установ Державної санітарно-епідеміологічної служби – начальник портового санітарно-карантинного відділу (СКВ).

Стаття 75. «Державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту». Державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Державний нагляд за безпекою мореплавства у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ служби капітана морського порту.

Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі положення, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§1. Нова редакція статті 75 Кодексу торговельного мореплавства України істотно відрізняється від попередніх редакцій, в яких зазначена стаття надавалась під назвою «Функції морського порту з забезпечення безпеки мореплавства». Заміна попередньої редакції цієї статті Кодексу пов'язана з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

§2. Відповідно до пункту 10.6 *Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті*, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 року № 904 із змінами, державними контрольно-наглядовими органами на морському і річковому транспорті (МРТ) є:

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті – державний нагляд за станом безпеки судноплавства (БС) на МРТ, планові перевірки БС за затвердженими графіками, позапланові (позачергові) перевірки БС, комплексні перевірки БС, цільові перевірки БС;
- служби капітанів морських портів на чолі з капітанами морських портів – систематичний контроль функціонування системи управління безпекою судноплавства (СУБС), державний нагляд за станом БС в морських портах;
- Регістр судноплавства України (РУ) – нагляд за технічним станом судноплавних гідротехнічних споруд (ГТС), ГТС морських портів, суднобудівних і судноремонтних заводів, що перебувають в експлуатації, а також нагляд за технічним станом суден під українським прапором, що здійснюють свою діяльність на акваторіях морських портів.

§3. Відповідно до пункту 2 статті 14 «Організація судноплавства в акваторії морського порту» *Закону державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту, який очолює службу капітана морського порту, і Інспекцією державного портового нагляду (ІДПН), що входить до складу цієї служби. Повноваження, порядок призначення та інші питання щодо функціонування капітана морського порту, служби капітана морського порту визначаються Кодексом торговельного мореплавства України (див. пункт 3 статті 14 *Закону*, а також статті 77 «Призначення капітана порту», 78 «Функції капітана морського порту» і 79 «Повноваження капітана морського порту» КТМУ та коментар до них).*

Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті (див. пункт 1.3 *Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190).

§4. Державний нагляд за безпекою мореплавства на морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснюється окремими підрозділами служби капітана морського порту – постами Інспекції державного портового нагляду (ІДПН), розташованими на цих терміналах (див. пункт 1.3 *Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190).

§5. Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі відповідних статей Кодексу торговельного мореплавства України та *Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту* (далі – *Положення*), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190, яке замінює *Положення про капітана морського торговельного порту України*, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 року № 573 і *Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України*, затверджене Міністерством транспорту України від 18.10.2000 року № 574.

Однак слід відзначити, що якщо в *Положенні* визначені права, обов'язки і відповідальність капітана морського порту, а також рівень кваліфікації і досвід особи, яка може займати посаду капітана морського порту, то, на жаль, в цьому нормативному документі не визначені права, обов'язки і відповідальність фахівців Інспекції державного портового нагляду (ІДПН) служби капітана порту, а також рівень кваліфікації і досвід осіб, які можуть займати посади начальника зміни ІДПН, старших інспекторів та інспекторів ІДПН тощо. Таким чином, персонал служби капітана порту і далі використовує в роботі *Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України*, затверджене Міністерством транспорту України від 18.10.2000 року № 574, в якому детально визначені основні аспекти організації і діяльності ІДПН.

Стаття 76. «Навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства». **Навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у внутрішніх водах, територіальному морі та виключній морській економічній зоні України здійснюється шляхом:**

встановлення, розвитку та утримання засобів навігаційного обладнання, яких потребує інтенсивність руху суден і ступінь навігаційної небезпеки;

проведення гідрографічних зйомок;

збору навігаційної інформації;

своєчасної підготовки, видання і забезпечення мореплавців навігаційними картами, порадиниками та посібниками для плавання, навігаційними повідомленнями і попередженнями та іншою сучасною навігаційно-гідрографічною інформацією.

§1. Нова редакція статті 76 Кодексу торговельного мореплавства України є повністю новоствореною правовою нормою на відміну від попередніх редакцій, в яких зазначена стаття надавалась під назвою «Господарська діяльність морського порту». Заміна попередньої

редакції цієї статті Кодексу пов'язана з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – Закон).

§2. Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства – це створення сприятливих у навігаційному відношенні умов плавання суден шляхом установа й утримання засобів навігаційного обладнання (ЗНО), яких потребує інтенсивність руху суден і ступінь небезпеки, проведення гідрографічних зйомок, публікації, розповсюдження і підтримки на рівні сучасності навігаційно-гідрографічної інформації згідно з вимогами ІМО.

В той же час навігаційно-гідрографічне забезпечення – це спеціалізована послуга, яка пов'язана з організацією безпеки мореплавства та надається суднам відповідно до міжнародних зобов'язань України.

Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства організовується і проводиться державною установою «Держгідрографія», діяльність якої регламентується *Положенням про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України* (далі – *Положення*), затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 514, та фінансується згідно чинного законодавства.

§3. Навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства здійснюється шляхом:

- оснащення морів береговими і плавучими засобами навігаційного обладнання, забезпечення їх безперебійної дії згідно з установленими режимами роботи відповідно до рекомендацій Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення і маякових служб (МАМС);
- проведення гідрографічних зйомок Чорного й Азовського морів з метою підготовки і видання офіційних морських навігаційних карт, керівництв і посібників для плавання відповідно до стандартів Міжнародної гідрографічної організації (МГО);
- збору та доведення до суден інформації про зміни навігаційних умов та режиму плавання на морях.

§4. *Гідрографічні зйомки морів* – це комплекс заходів з оцінки вивченості та проведення гідрографічних робіт з метою створення навігаційних карт, порадників і посібників для плавання, а також для розробки і встановлення шляхів руху суден, морських коридорів, систем розподілу руху в територіальному морі, визначення потреб у засобах навігаційного обладнання морських шляхів і акваторій.

Гідрографічні зйомки морів здійснюються шляхом проведення промірних, топогеодезичних, гідрологічних, магнітологічних та інших видів робіт, виконання яких необхідно для створення навігаційних карт. Гідрографічні зйомки виконуються відповідно до стандартів МГО.

§5. Промірні роботи виконуються з навігаційною і будівельно-експлуатаційною метою. *Промірними роботами з навігаційною метою* є сукупність робіт, що виконуються для отримання відомостей про характер рельєфу дна і стан глибин з метою створення картографічного зображення морських і річкових акваторій.

Промірні роботи з будівельно-експлуатаційною метою виконуються для виявлення стану габаритів судноплавних морських шляхів, визначення обсягів запланованих і виконаних днопоглиблювальних робіт, виявлення величини й інтенсивності замуленості судноплавних шляхів, забезпечення проектних робіт з будівництва або реконструкції гідротехнічних споруд промірними матеріалами.

Промірні роботи з навігаційною метою виконуються Держгідрографією:

- на акваторіях портів, підхідних каналах до портів, терміналів, морських каналах, основних судноплавних шляхах, якірних стоянках, перевантажувальних рейдах та інших морських районах – за заявками відповідних адміністрацій;
- на морях (від глибин 30 метрів до межі виключної (морської) економічної зони України) – у плановому порядку для видання і коректури морських навігаційних карт.

Промірні роботи з будівельно-експлуатаційною метою виконуються в залежності від величини й інтенсивності замулювання морських об'єктів. Періодичність проведення промірів

установлюється організаціями, які експлуатують відповідні морські шляхи і гідротехнічні споруди.

Адміністрації портів, терміналів і каналів України відповідають за своєчасне проведення промірних робіт з навігаційною метою підвідомчих акваторій портів, терміналів і суднохідних каналів, забезпечують підтримку гарантованих глибин на цих акваторіях.

§6. *Картографічне забезпечення мореплавства* – це спеціалізована послуга, яка виконується згідно з міжнародно-правовими обов'язками України в галузі навігаційного забезпечення безпеки мореплавства. Картографічне забезпечення виконується Держгідрографією.

Порядок забезпечення суден, підприємств, установ та організацій України, іноземних користувачів та організацій морськими навігаційними картами, альбомами та атласами карт, керівництвами та посібниками для плавання визначається у першому щорічному випуску *Повідомлень мореплавцям України*.

Порядок обліку, використання картографічної продукції, посібників і керівництв для плавання визначається Держгідрографією.

Відомості про нові видання навігаційних карт, керівництв і посібників для плавання, їх перевидання чи непридатність до використання у навігаційних цілях публікуються у *Повідомленнях мореплавцям України*.

§7. *Навігаційне обладнання морів* – це національна система забезпечення ефективної і безпечної навігації суден у морських водах України, яка складається з комплексного функціонування наземних і надводних споруд, конструкцій і будов, які обладнані спеціальними технічними засобами і призначені для орієнтування або визначення місцеположення суден у морі, а також для огороження каналів, фарватерів, рекомендованих шляхів та навігаційних небезпек згідно з рекомендаціями МАМС.

Утримання і розвиток системи навігаційного обладнання морів здійснюється шляхом виконання заходів щодо проектування, будівництва, оснащення апаратурою, введення в дію нових, модернізації і підтримання безперебійної роботи діючих засобів навігаційного обладнання.

Засоби навігаційного обладнання загальнодержавного значення, які забезпечують безпеку міжнародного і внутрішнього мореплавства в морській зоні відповідальності України, перебувають у віданні Держгідрографії.

У віданні інших підприємств та організацій за узгодженням з Держгідрографією можуть бути окремі спеціальні ЗНО портів, портових пунктів, терміналів, підхідних каналів та інших об'єктів, які належать цим організаціям. Місця встановлення, режими роботи і зони дії цих ЗНО узгоджуються з Держгідрографією.

Підприємства й організації України при будівництві і реконструкції морських портів, портових пунктів, терміналів, підхідних каналів, гідротехнічних і підводних споруд, прокладанні трубопроводів і кабельних ліній зв'язку на акваторіях морів, введенні в дію нових судноплавних трас повинні передбачати оснащення цих об'єктів необхідними ЗНО із забезпеченням першочергового їх будівництва і введення в дію в повному обсязі.

Проекти навігаційного обладнання вказаних об'єктів повинні обов'язково узгоджуватися з Держгідрографією.

Режими роботи берегових і плаваючих ЗНО оголошуються в описах вогнів і знаків, описах радіотехнічних засобів, *Повідомленнях мореплавцям України*.

Судновласники несуть відповідальність за пошкодження плаваючих і стаціонарних ЗНО згідно з чинним законодавством України.

§8. Збір відомостей про зміни навігаційних умов плавання здійснюють:

- Держгідрографія (Центр навігаційно-гідрографічної інформації за участю інших підрозділів Держгідрографії);
- в організаціях Міністерства інфраструктури України, Міністерства аграрної політики та продовольства України та інших центральних органів виконавчої влади, що мають судна, – начальники служб, які відповідають за безпеку мореплавства;

- у портах – капітани портів.

§9. Доведення до мореплавців інформації про зміни навігаційних умов та режиму плавання на Чорному та Азовському морях здійснює Держгідрографія шляхом:

- передачі прибережних попереджень (далі – ПРИП) по радіо через міжнародну автоматизовану службу передачі на судна навігаційних та метеорологічних попереджень і термінової інформації (далі – НАВТЕКС);
- передачі по радіо навігаційних попереджень для забезпечення безпеки мореплавства у відкритому морі, оголошених англійською мовою координаторам морського географічного району (м. Кадіс, Іспанія) у рамках Всесвітньої Служби Навігаційних Попереджень (ВСНП);
- передачі ПРИП через центр супутникового зв'язку ІНМАРСАТ;
- видання Держгідрографією та доведення до відома мореплавців *Повідомлень мореплавцям України*;
- передачі судовласникам і мореплавцям текстів ПРИП, а також іншої інформації про безпеку мореплавства електронною мережею Інтернет.

Сповіднення суден про зміни навігаційних умов і режиму плавання в інших районах Світового океану відповідно до вимог Глави V Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками здійснюється згідно з Керівництвом із Всесвітньої Служби Навігаційних Попереджень (ВСНП). Держгідрографія є національним координатором навігаційних попереджень України в рамках ВСНП відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 09.07.2001 року № 420 «Про визначення національного координатора навігаційних попереджень та затвердження Положення про нього».

Повідомлення мореплавцям України, ПРИП, інформаційні та радіобюлетені є офіційними документами. Використання навігаційних відомостей, що публікуються у цих документах, є обов'язковим.

Передачу ПРИП в певні строки в системі НАВТЕКС забезпечує Держгідрографія. Строки передачі ПРИП і робочі частоти радіостанцій, які їх передають, установлюються Держгідрографією з урахуванням інтересів усіх відомств і організацій, пов'язаних з мореплавством, а також вимог служби НАВТЕКС і оголошуються в *Повідомленнях мореплавцям України*.

Розвиток радіоцентрів служби НАВТЕКС здійснює Держгідрографія, яка відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 09.07.2001 року № 420 «Про визначення національного координатора навігаційних попереджень та затвердження Положення про нього» (із змінами), є національним координатором системи НАВТЕКС.

Стаття 77. «Призначення капітана морського порту». Капітан морського порту призначається на посаду і звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті. Капітан морського порту підпорядковується керівнику центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

§1. Нова редакція статті 77 Кодексу торговельного мореплавства України замінює статтю, яка в попередніх редакціях надавалась під назвою «Управління морським портом». Заміна попередньої редакції цієї статті Кодексу пов'язана з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

Слід відзначити, що в попередніх виданнях Кодексу стаття «Призначення капітана морського порту» надавалась під номером 87. У зв'язку з цим в новій редакції Кодексу статтю 87 виключено на підставі *Закону*.

§2. Разом з цим слід зауважити, що КТМ СРСР 1968 року не передбачав визначення норм щодо призначення капітана морського порту, його функцій і повноважень, – функції з забезпечення безпеки мореплавства в порту «поклалися на морські і рибні порти» (див.

статтю 64 КТМ СРСР 1968 року), – а правом затримання морських суден на прохання осіб, які мають майнові вимоги, наділяв начальників морських і рибних портів.

§3. На підставі підпункту 6 пункту 3 статті 13 «Основи державного регулювання діяльності морських портів» *Закону* і пункту 1.2 *Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190, капітан морського порту призначається на посаду і звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Капітан морського порту підпорядковується керівнику центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Стаття 78. «Функції капітана морського порту». **До функцій капітана морського порту належать:**

1) державний нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України;

2) розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень;

3) реєстрація суден у Державному судовому реєстрі України, Судновій книзі України і видача судових документів, якщо інше не передбачено законодавством;

4) видача документів, зазначених у статті 51 цього Кодексу;

5) перевірка судових документів, дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;

6) видача посвідчень моряка особам, які входять до складу судового екіпажу;

7) нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту;

8) нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

9) оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту;

10) нагляд та контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту;

11) нагляд та контроль за криговим проведенням суден на підходах до морського порту і в межах його акваторії;

12) видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту;

13) облік та розслідування аварійних морських подій;

14) керівництво службою капітана морського порту.

§1. Нова редакція статті 78 Кодексу торговельного мореплавства України замінює статтю, яка в попередніх редакціях надавалась під назвою «Функції начальника морського порту». Заміна попередньої редакції цієї статті Кодексу пов'язана з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

Слід відзначити, що в попередніх виданнях Кодексу стаття «Функції капітана морського порту» надавалась під номером 88. У зв'язку з цим в новій редакції Кодексу статтю 88 виключено на підставі *Закону*.

§2. Функції капітана порту, передбачені статтею 78 Кодексу, носять адміністративний характер і капітан порту при їх виконанні виступає як орган державного нагляду, наділений владними повноваженнями. Функції, права, обов'язки та повноваження капітана порту регламентуються також *Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту* (далі – *Положення*), затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190.

§3. Державний нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, капітан порту і персонал служби капітана порту здійснюють при виконанні всіх своїх адміністративних функцій. Цей нагляд поширюється на всі судна, зазначені у статті 15 «Поняття судна» Кодексу торговельного мореплавства України, незалежно від їх приналежності і прапора, а також на всіх фізичних та юридичних осіб, які здійснюють свою господарську діяльність на акваторії порту.

Кожне судно, яке знаходиться в порту, підлягає контролю відповідно до Правила 19 Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС – 74 з поправками і доповненнями. Такий контроль здійснюють представники (інспектори – officers) контролю Державною прапору (*Flag State – FS*) і контролю Державною порту (*Port State Control – PSC*), які є офіційними представниками уряду країни, порт якої відвідало судно. В Україні контроль суден, що знаходяться в портах, проводиться відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» (далі – *Правила*), розроблених на підставі чинних міжнародно-визнаних інструментів з питань безпеки мореплавства (див. коментар до статті 23 КТМУ «Допуск судна до плавання»). *Правила* передбачають, що контроль суден, які знаходяться в портах України покладається на державних інспекторів, до категорії яких відносяться інспектори державного портового нагляду морського порту України, а також визначають їх повноваження, а саме:

– «*Інспектор державного портового нагляду морського порту України* – це державний інспектор служби капітана порту, який має відповідну кваліфікацію і атестований у встановленому порядку для:

- здійснення нагляду за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України стосовно торговельного судноплавства на іноземних і українських суднах, що знаходяться в порту;
- оформлення приходу суден в порт та їх виходу з порту в порядку, встановленому Міністерством транспорту України;
- перевірки судових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв (сертифікатів) членів екіпажей суден.»

Перевірка може проводитися за двома рівнями: *загальна перевірка* та інша, яка називається більш детальною перевіркою. *Більш детальна перевірка (more detailed inspection)* – перевірка, що виконується при наявності «явних підстав» (*Clear grounds*), тобто того, що стан судна, його обладнання або його екіпаж в значному ступені не відповідають відомостям, які містяться в судових свідоцтвах, чи того, що капітан або екіпаж не знайомі з найважливішими судовими процедурами. За нормальних обставин загальна перевірка проводиться **не менше одного разу за шість місяців**, за виключенням суден, для яких більш детальна перевірка визначена вимогами *Меморандумів про взаєморозуміння з контролю державою порту (Memorandum of Understanding on Port State Control – MoU)*, а саме:

- танкери, вік яких 5 років або менш дати, вказаної відповідно до Правила 13 G, Додатку 1 до Міжнародної конвенції МАРПОЛ-73/78 з поправками;
- балкери старше 12 років як це визначено у судовому свідоцтві про безпеку;
- пасажирські судна;
- газовози і хімовози старше 10 років як це відзначено у судовому свідоцтві про безпеку.

§4. Розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень здійснюються капітаном порту і уповноваженим персоналом служби капітана порту відповідно до вимог *Кодексу України про адміністративні правопорушення*.

Особи, винні в порушенні законодавства про торговельне мореплавство, підлягають притягненню до відповідальності, яка може виражатися, зокрема, в накладенні штрафів за порушення *Обов'язкових постанов по порту*, у передачі матеріалів органам прокуратури, якщо правопорушення носить характер злочину. Порушення законодавства про торговельне мореплавство може спричинити і інші передбачені законом наслідки (див. наприклад, статтю 91 КТМУ «Заборона на вихід судна з морського порту» і коментар до неї).

§5. Реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача суднових документів регулюється чинним законодавством. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» (далі – *Положення*) функція реєстрації суден в Державному судновому реєстрі з видачею Свідоцтва про право плавання під Державним прапором України та реєстрацію в Судновій книзі України передана Державній службі України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеці – див. підпункт 25 пункту 4 *Положення*).

Порядок реєстрації українських суден та видачі відповідних до цього свідоцтв детально викладений в коментарях до статей 26-29 КТМУ (див. вище).

§6. Видача документів, зазначених у статті 51 «Вимоги до кваліфікації членів екіпажу» Кодексу торговельного мореплавства України, здійснюється відповідно до вимог *Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 року № 567.

Дипломи (Certificate of Competency) і свідоцтва фахівця (Certificate of Proficiency) та підтвердження до них видаються капітанами морських портів (персоналом дипломно-паспортних відділів, підпорядкованих капітанам морських портів) відповідно до вимог Конвенції ПДНВ, Кодексу ПДНВ та чинного законодавства (див. коментар до статті 51 КТМУ).

§7. Перевірка суднових документів, дипломів і кваліфікаційних свідоцтв членів суднового екіпажу здійснюється з метою встановлення відповідності судна і його екіпажу всім вимогам, що до них пред'являються, і проводиться при оформленні приходу суден у порт і виходу їх з порту, а також при перевірці суден інспекторами портового нагляду в період їх стоянки в порту.

Порушення вимог, що пред'являються до суднових документів та комплектування екіпажу судна служить підставою для відмови судну в дозволі на вихід з порту (див. статтю 91 КТМУ «Заборона на вихід судна з морського порту» і коментар до неї), а також у здійсненні плавання в льодах під проводкою криголама.

§8. Видача посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу, проводиться персоналом дипломно-паспортних відділів служб капітанів портів відповідно до *Положення про посвідчення особи моряка* (далі – *Положення*), затвердженого указом Президента України від 05.06.1993 року № 194/93 із змінами.

Юридичне значення посвідчення особи моряка полягає в тому, що воно надає його власнику право виїзду за кордон у складі екіпажу судна (а також право індивідуального перетину кордону) за умови занесення власника посвідчення в судову роль. Відповідно до пункту 1 *Положення* посвідчення особи моряка видається громадянину України, що займає будь-яку посаду на борту судна (крім військового судна), зареєстрованого на території України чи інших держав – учасниць *Конвенції 1958 року про посвідчення особи моряків* і звичайно використовуваного для морського плавання.

Посвідчення особи моряка може бути також видано моряку іншої держави, який несе службу на борту судна, зареєстрованого на території України, або який зареєстрований в Україні у службі зайнятості.

Посвідчення особи моряка видається строком до п'яти років. Строк дії посвідчення може бути продовжено капітаном порту один раз строком до п'яти років, після закінчення якого посвідчення підлягає заміні (див. пункт 5 *Положення*).

Посвідчення особи моряка видають капітани морських і річкових портів України (персонал дипломно-паспортних відділів служб капітанів портів), перелік яких визначає Міністерство інфраструктури України (див. пункт 6 *Положення*).

§9. Нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту здійснюється капітаном порту (відповідним персоналом служби капітана порту – начальниками змін, старшими інспекторами та інспекторами ІДПН) з метою забезпечення дотримання вимог *Загальних правил морських портів, Обов'язкових постанов по*

порту, Зводу звичаїв порту та інших чинних нормативних актів з питань безпеки мореплавства.

§10. Нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища здійснюється капітаном порту (відповідним персоналом служби капітана порту – інспекторами з нагляду за акваторією порту) з метою забезпечення дотримання вимог *Загальних правил морських портів, Обов'язкових постанов по порту* та інших чинних міжнародних та національних нормативних актів з питань охорони навколишнього природного середовища.

Відповідно до вимог Міжнародної конвенції МАРПОЛ-73/78 з поправками та *Обов'язкових постанов по порту*, а також з метою недопущення скидання з суден забруднюючих речовин всі суднові запірні пристрої, через які можливе скидання забруднювачів, повинні бути закриті та опломбовані. Закривання всіх пристроїв, призначених для скидання забруднювачів, включаючи і води, що їх містять, повинно забезпечуватися відповідальним персоналом з суднового екіпажу перед входом судна в територіальні води України. Про це повинен бути зроблений відповідний запис у судовому журналі. Перевірка закриття та пломбування судових запірних пристроїв, через які можливе скидання забруднювачів, на судах, що стоять у порту, здійснюється інспекторами з нагляду за акваторією порту. Оплачується пломбування запірних пристроїв судна відповідно до встановленого в порту тарифу.

Odessa Harbour Master Department / **Управління капітана Одеського порту**
Port Control Inspection / **Інспекція портового нагляду**

Act of ship's inspection and sealing of shipboard arrangement for discharge.
Акт перевірки судна та пломбування судових відливних пристроїв.

Port: **Odessa** / Name and type of ship: **M/V ADHAN N**
 Date of arrival: **20.10.2013** / Ship's flag: **TURKISH**
 Seals (sealing arrangement) number and impression: **№ «PC» 14** / IMO number: **336 1265**
 Ship's location: **Berth № 14** / Full name of master: **ALDAR SELAMATIN**
 Time of sealing: **10:30** / Full name of crew member in the presence of sealing: **SE ASLAN MEHMET**

Full name of Port Control Inspector: **D. Marichenko**
 Master's or designated person's (crew member) name: **SE ASLAN MEHMET**

Description of arrangements and valves	Quantity	Valve status before survey	Fact of sealing	Notes
1. Engine room bilge and fire system discharge valve.				
2. Cargo holds and other spaces system discharge valve.	1	closed	Yes	
3. Ballast system discharge valve.	2	closed	Yes	
4. Bilge water separator discharge valve.	2	closed	Yes	
5. Engine room emergency bilge suction valve.	2	closed	Yes	
6. Sewage system discharge valve.	1	closed	Yes	
7. Incinerator.				

All above valves must be closed and sealed until the vessel within the limits of territorial waters of Ukraine.
 Усі вище перелічені клапани повинні бути закриті та опломбовані до тих пір, доки судно знаходиться в межах територіальних вод України.

Remarks and directions: **Заявження та приписи**

Date and signature: **20.10.2013**
 Master or crew member's name: **SE ASLAN MEHMET**

Фото 38. Аверс (ліворуч) і реверс (праворуч) Акта перевірки судна і пломбування судових запірних (зливних) пристроїв.

За результатами проведеної перевірки закриття та пломбування судових запірних (зливних) пристроїв, через які можливе скидання забруднювачів, інспектором з нагляду за акваторією порту оформляється акт встановленої форми (див. вище, фото 38). Один примірник акта передається капітану судна, а інший залишається в інспектора, який підшиває його в окрему папку. Копії зазначених актів можуть надаватися заінтересованим інстанціям за їх запитом. Терміни зберігання в архіві служби капітана порту копій цих актів встановлюються практичною необхідністю, але не менше 2 років.

Результати перевірок суден і пломбування суднових запірних (зливних) пристроїв реєструються в спеціальному *Журналі реєстрації пломбування суднових запірних пристроїв* встановленої форми.

§11. Оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту здійснюється капітаном порту (відповідним персоналом служби капітана порту – начальниками змін, старшими інспекторами та інспекторами ІДПН) згідно з:

- *Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками;*
- *Директивою 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20.10.2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів;*
- статтею 14 Закону України «Про морські порти України»;
- *Порядком оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (далі – *Порядок*), затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 року № 430 із змінами, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 25.09.2015 року № 387;*
- *Загальними правилами морських портів та*
- *Обов'язковими постановами по порту.*

Капітан судна, що прямує в порт, зобов'язаний надавати портовим властям безпосередньо або через морського агента інформацію про підхід судна, що містить дані в обсязі, який вимагається підпунктом 1) пункту 2.1 *Порядку*.

Судноплавна компанія, морський агент або капітан судна, що перевозить небезпечні або забруднюючі вантажі та прямує до морського порту України або до якірної стоянки, розташованої в територіальних водах України, повідомляють не пізніше ніж при відправленні з порту завантаження або як тільки порт призначення або розташування якірної стоянки стануть відомими (якщо ця інформація не є наявною в момент відправлення) портовим властям морського порту України таку інформацію:

- правильні транспортні назви небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН, клас безпеки та в разі наявності додаткової безпеки;
- кількість таких вантажів та їх розташування на борту, якщо вони перевозяться в одиницях перевезення вантажу, які відрізняються від цистерн, їх ідентифікаційний номер;
- підтвердження, що інформація про небезпечні та забруднюючі вантажі, які перевозяться, та про їх розташування на судні знаходиться на борту;
- контактні відомості судноплавної компанії, морського агента, адміністрації порту, іншої особи, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості вантажу, а також про заходи, які необхідно вжити у випадку надзвичайної ситуації.

Судна, на які розповсюджуються вимоги правила 2 глави XI-2 додатка до Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, додатково подають портовим властям інформацію стосовно заходів з морської охорони (у разі невідповідності рівня охорони на судні рівню охорони, встановленому на терміналі призначення).

Капітан судна або морський агент повинні проінформувати адміністрацію і капітана порту про наявність (якщо має місце):

- несправності суднових вантажних пристроїв (механізмів) і відсутність електроосвітлення, необхідного для забезпечення навантажувально-розвантажувальних робіт;
- серйозних пошкоджень корпусу, механізмів або обладнання, недостатню керованість, що може істотно вплинути на безпеку плавання в порту.

Інформація, зазначена вище, має подаватися:

- щонайменше за 24 години до очікуваного часу прибуття судна до морського порту України; або

- не пізніше часу, коли судно залишає попередній порт, якщо час плавання менше ніж 24 години;
- або якщо порт заходу невідомий або змінюється протягом плавання, як тільки ця інформація стане доступною.

Капітани суден, які входять чи рухаються зоною обов'язкової системи судових повідомлень, повинні забезпечити достовірне передавання інформації про судно в обсязі, передбаченому підпунктом б) пункту 2.1 *Порядку*.

Капітан судна повинен негайно інформувати адміністрацію і капітана порту про будь-яку зміну в інформації, повідомленій відповідно до пункту 2.1 *Порядку*. При цьому капітан судна відповідає за несвоєчасне подання інформації та подання недостовірної інформації.

Прихід судна в порт оформляється капітаном порту (начальниками змін та інспекторами ІДПН) не більше ніж через 6 годин з моменту приходу судна за умови виконання прикордонних, митних, санітарних і карантинних процедур в установленому законодавством порядку.

Для оформлення приходу портовим властям подається капітаном судна (або морським агентом) Загальна декларація (General Declaration) з поміткою «Прихід/Arrival», суднова роль (Crew List), список пасажирів (Passenger List), декларація про судові припаси (IMO Ship's Stores Declaration), декларація про особисті речі екіпажу судна (IMO Crew's Effects Declaration).

Капітан судна (або морський агент) після приходу судна в порт подає капітану морського порту або уповноваженій особі (начальнику зміни або інспектору ІДПН) служби капітана порту разом із документами, зазначеними вище (Загальна декларація, суднова роль та список пасажирів), завірені його особистим підписом і судовою печаткою (за наявності) копії таких документів:

- класифікаційного свідоцтва (Classification Certificate);
- свідоцтва про реєстрацію (Ship's Registry Certificate) [Свідоцтво про право плавання під державним прапором України і Свідоцтво про право власності на судно – для українських суден];
- міжнародного обмірного свідоцтва (International Tonnage Certificate);
- міжнародного свідоцтва про вантажну марку (International Load Line Certificate).

Капітан морського порту або уповноважена особа (начальник зміни або інспектор ІДПН) служби капітана порту у випадках, передбачених законодавством, залежно від типу судна, наявності обмежень, установлених класифікаційним товариством, характеру вантажу має право отримувати копії інших документів, не зазначених вище.

Якщо з дати попереднього заходу в морський порт на цьому судні були змінені документи, зазначені вище, капітан судна (або морський агент) після приходу судна в порт подає капітану морського порту або уповноваженій особі (начальнику зміни або інспектору ІДПН) служби капітана порту завірені його особистим підписом і судовою печаткою (за наявності) копії нових документів.

Прихід суден внутрішнього або змішаного плавання (за винятком пасажирських суден та суден, що перевозять небезпечні вантажі), які здійснюють каботажні перевезення водами акваторій Миколаївського та Херсонського морських портів, Херсонського морського каналу, Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу, першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв і Спаського каналу, оформлюється відповідно до вимог цього *Порядку* один раз за календарний рік під час першого заходу судна в акваторію морського порту.

До початку навантажувально-розвантажувальних операцій усі судна, що прибули до порту, оглядаються уповноваженими особами (інспекторами ІДПН) служби капітана порту (крім суден, відносно яких застосовується вільна практика) для встановлення факту відсутності в останньому рейсі таких порушень:

- завантаження судна понад вантажну марку;
- перевищення кількості людей на борту порівнянно з кількістю, для якої передбачені рятувальні засоби;

- перевищення кількості людей на борту порівнянно з кількістю, що зазначена у пасажирському свідоцтві;
- крену судна (понад 5°), а також диференту на ніс, якщо цей диферент не передбачений конструкцією судна або якщо варіант завантаження судна з диферентом на ніс не міститься в інформації з остійності судна;
- ускладнення вільного доступу до рятувальних засобів, шляхів евакуації, мірильних трубок, пожежних кранів та водостічних отворів, а також засобів боротьби за живучість судна і місць посадки людей у рятувальні засоби, з причин неправильного розміщення палубного вантажу, тари, предметів суднового постачання та іншого майна;
- невиконання вимог попередніх актів перевірки судна інспекторами контролю державою порту та службою капітана порту;
- обставин, що перешкоджають безпечному руху суден у портових водах або діям в умовах аварійного забруднення чи загрози аварійного забруднення нафтою.

Уповноважена особа (інспектор ІДПН) служби капітана порту реєструє прихід кожного судна в *Журналі реєстрації приходу суден* встановленої форми (див. нижче, фото 39). Інспектори ІДПН, які уповноважені вносити записи до зазначеного *Журналу*, повинні забезпечувати достовірність і своєчасність таких записів, ведення та зберігання цього *Журналу*. Прихід суден, що плавають під Державним прапором України, підтверджується штампом приходу, який проставляється на судновій ролі, що повертається капітану судна.

Журнал реєстрації приходу суден

№ п.п.	№ приходу	Час приходу	Час оформлення приходу	Назва судна	Номер ІМО	Тип судна	Прапор судна	Місткість		Делейт (т)	Тл Тз (м)
								вілова	чиста		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

ніс	Осадка (м)		Кількість екіпажу	Останній порт заходу	Кількість пасажирів	Назва вантажу	Кількість вантажу (т)	Сузновласник	Агент	Прихід оформив (посада, підпис)
	мідель	корма								
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

Фото 39. Форма *Журнала реєстрації приходу суден*.

Прихід і відхід суден оформляється з дотриманням вимог наказу Державної митної служби України від 17.09.2004 року № 678 «Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними» із змінами, внесеним згідно з наказами Державної митної служби України № 842 від 10.10.2007 року та № 230 від 11.03.2010 року.

Дозвіл на вихід судна з порту надає капітан морського порту відповідно до *Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства*, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545, та після перевірки судових документів, зазначених у пункті 4.3 розділу IV *Порядку*, за умови позитивних результатів контролю судна, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море.

Капітан морського порту не дозволяє капітанові судна закордонного плавання виходити з акваторії морського порту без відмітки митного органу в Загальній декларації.

Вихід судна з порту без дозволу капітана морського порту забороняється. У разі надходження до капітана порту інформації щодо наявності обмежень з боку контролюючих органів щодо виходу за межі території України судна закордонного прямування капітан порту відмовляє у наданні дозволу на вихід такого судна.

Уповноважена особа (інспектор ІДПН) служби капітана порту під час оформлення виходу суден має перевіряти правильність введення інформації до судового обладнання Автоматичної Інформаційної Системи (АІС), пов'язаної з рейсом, звіряючи дані з фактичним

станом завантаження судна, відповідність інформації щодо рейсу, відобразити результати перевірки суднової АІС (пункт 6.3 *Рекомендацій з експлуатаційних вимог до універсальної суднової системи АІС*, прийнятих резолюцією MSC.74(69) Комітету з безпеки на морі ІМО від 12.05.1998 року).

Капітан судна повинен сповістити капітана морського порту про запланований вихід судна з порту завчасно, але не пізніше ніж за 6 годин до запланованого часу виходу. У разі короткочасної (менше 6 годин) стоянки судна в порту повідомлення про вихід повинно надаватися не пізніше ніж за 2 години до виходу судна з порту.

Вихід судна оформляється протягом 2-3 годин до виходу судна з порту після виконання необхідних процедур портовими властями та контролюючими органами, після завершення завантаження і закріплення вантажу.

Вихід з порту судна місцевого сполучення, тривалість стоянки якого не перевищує 12 годин, допускається оформляти з дозволу капітана морського порту одночасно з оформленням приходу його в порт.

Для одержання дозволу на вихід з порту капітан судна має пред'явити уповноваженій особі (інспектору ІДПН) служби капітана порту:

- Загальну декларацію з поміткою «Вихід/Departure»;
- судову роль;
- кваліфікаційні документи членів екіпажу (у разі змін з моменту приходу);
- список пасажирів (за наявності);
- копію виконавчого вантажного плану судна;
- схему розміщення вантажу, у разі завантаження вантажів, які потребують кріплення (можуть бути надані в електронному вигляді);
- розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна;
- розрахунок і схему кріплення палубних і великовагових вантажів.

Жодне судно не має права вийти з порту без відповідного оформлення виходу капітаном морського порту, за винятком випадку, якщо судно виходить з порту за стихійних обставин або для надання термінової допомоги судну і людям, які зазнали лиха. У такому випадку капітан судна повинен повідомити капітана морського порту про фактичний вихід судна усіма доступними засобами. Для тимчасового виходу судна з порту у зв'язку з дією непереборної сили, стихійним лихом, а також з метою рятування людей наявність дозволу митного органу не обов'язкова. Про такі події служба капітана порту негайно інформує митний орган.

Для суден внутрішнього або змішаного плавання (за винятком пасажирських суден та суден, що перевозять небезпечні вантажі), які здійснюють каботажні перевезення водами акваторій Миколаївського та Херсонського морських портів, Херсонського морського каналу, Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу, першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв і Спаського каналу, надання дозволу на вихід судна і оформлення відходу судна здійснюються за звичайною процедурою один раз за календарний рік під час першого заходу таких суден до акваторії морського порту. Під час проходжень цими суднами акваторією цих морських портів у подальшому протягом календарного року капітан судна безпосередньо або через морського агента завчасно (за 6 годин або в разі переходу менше ніж 6 годин негайно після виходу з попереднього морського або річкового терміналу) надає капітану морського порту електронною поштою інформацію, передбачену пунктом 4.9 *Порядку*.

У разі відсутності встановлених законодавством підстав для відмови у видачі дозволу на вихід з порту капітан порту підтверджує дозвіл на вихід цього судна засобами зв'язку.

Уповноважена особа (начальник зміни або інспектор ІДПН) служби капітана порту реєструє вихід кожного судна в *Журналі реєстрації виходу суден* встановленої форми (див. нижче, фото 40). Інспектори ІДПН, які уповноважені вносити записи до зазначеного *Журналу*, повинні забезпечувати достовірність і своєчасність таких записів, ведення та зберігання цього *Журналу*. Вихід суден, що плавають під Державним прапором України, підтверджується штампом виходу (див. фото 15 на стор. 70), який проставляється на судовій ролі, що

повертається капітану судна (див. також коментар до статті 23 «Допуск судна до плавання» КТМУ).

Дозвіл на відхід дійсний протягом 24 годин. Якщо з будь-яких причин судно затримується в порту довше встановленого періоду часу (24 годин), то капітан судна зобов'язаний проінформувати про це службу капітана порту (ІДПН) і заново оформити відхід.

Журнал реєстрації виходу суден

№ п.п.	№ виходу	Час оформлення виходу	Час виходу	Назва судна	Осадка носом (м)	Осадка на міселі (м)	Осадка кормою (м)	Тл Тз (м)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Кількість екіпажу	Порт призначення	Кількість пасажирів	Назва вантажу	Кількість вантажу (т)	Агент	Примітки	Вихід оформив (посла, прізвище)
10	11	12	13	14	15	16	17

Фото 40. Форма Журналу реєстрації виходу суден.

§12. Нагляд та контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту здійснюється капітаном порту відповідно до вимог Кодексу торговельного мореплавства України (пункт 10) статті 78 і частини другої статті 95 КТМУ «Визначення часу лоцманського проведення») та Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту (далі – Положення), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190 (див. підпункт 2.1.6 пункту 2.1 Положення).

Слід зазначити, що в даний час лоцманські служби та служби регулювання руху суден не підпорядковані капітанам портів як це було раніше. Виведення постів регулювання рухом суден (ПРПС), розташованих в акваторіях портів, з безпосереднього підпорядкування капітанам портів істотно ускладнило можливість оперативного контролю за судноплавством з боку служб капітанів портів у зонах їх відповідальності (замовлення і узгодження отримання необхідної інформації з керівництвом організації, якій підпорядковані зазначені ПРПС, призводить до значних витрат часу та виникнення непорозумінь). Таким чином, **необхідність ефективного забезпечення безпеки судноплавства в акваторіях портів і на підходах до них вимагає повернення ПРПС, що розташовані на акваторіях портів, в пряме підпорядкування капітанам портів.**

§13. Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 21.10.2013 року № 823 «Про створення оперативної групи з проведення льодових операцій», в кожному порту наказом начальника адміністрації порту завчасно створюється оперативний штаб проведення льодових операцій на зимовий період на чолі з капітаном порту, який приступає до роботи з моменту оголошення льодової компанії. Початок льодової компанії оголошується розпорядженням капітана порту при перших ознаках утворення льоду на акваторії порту. Оперативний штаб проведення льодових операцій у своїй роботі керується *Правилами льодової проводки суден*, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 12.03.2011 року № 14, *Загальними правилами морських портів* і *Обов'язковими постановами по порту*.

На період льодової кампанії капітану порту, як начальнику оперативного штабу проведення льодових операцій, підпорядковуються всі служби і відділи адміністрації морського порту та інших суб'єктів, що діють в межах акваторії порту з усіх питань, пов'язаних з льодовими операціями. Усі власники суден, що базуються в морському порту, повинні до початку зимової навігації надавати капітану порту списки суден, допущених до плавання в льодах.

Рух суден у портових водах і на підхідних до порту фарватерах під час зимової навігації здійснюється тільки з дозволу капітана порту. До плавання в період льодової компанії

допускаються судна, що мають відповідну даному району потужність головних двигунів і відповідний льодовий клас, встановлений класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно.

При відсутності або недостатності льодового класу, судна можуть включатися в караван для проводки (за заявкою судового агента) під відповідальність і на ризик судовласника (оператора, фрахтувальника), за умови надання ними розписки про зняття з адміністрації морського порту відповідальності у разі виникнення можливих льодових пошкоджень судна.

Маломірні (малі) судна, буксири, лоцманські катери, що мають льодовий клас і дозвіл капітана порту на плавання в льодових умовах в зимовий період, здійснюють плавання і швартування до причалів у портових водах самостійно, без лоцмана. Капітани (вахтові офіцери) таких суден повинні самі оцінювати обстановку в районі плавання і в місцях швартування біля причалів і, у разі виникнення сумнівів щодо безпеки самостійного плавання і швартування, зобов'язані за погодженням із службою капітана порту (ІДПН) через чергового диспетчера адміністрації порту викликати додаткове буксирне забезпечення для льодової проводки і швартування до причалу.

Тривалість льодової кампанії в порту визначає і оголошує капітан порту залежно від місцевих гідрометеорологічних умов. Організація і нагляд за льодовим проведенням суден на підходах до порту і в межах акваторії порту здійснюється капітаном порту (начальниками змін ІДПН).

Адміністрацією морського порту повинні щорічно видаватися накази, що визначають типи суден, які можуть заходити на акваторію порту в період зимової навігації без обмежень. Відповідним персоналом (начальниками змін та інспекторами ІДПН) служби капітана порту протягом усього періоду льодової кампанії повинен вестися *Журнал реєстрації льодової обстановки* встановленого зразка.

Формування каравану, встановлення черговості проведення суден у порт і виведення їх з порту, а також керівництво криголамними засобами у портових водах здійснює капітан порту, як начальник оперативного штабу проведення льодових операцій. У складних льодових умовах черговість льодової проводки суден визначається на оперативній нараді у капітана порту і вноситься до змінно-добового плану криголамних операцій і змінно-добового плану швартування суден.

Капітани суден, які мають дозвіл на самостійне плавання в льодах, зобов'язані інформувати капітана порту призначення про своє місцезнаходження, льодову обстановку і швидкість руху в льодах кожні 4 години. Капітани суден під час плавання в льодах зобов'язані керуватися:

- *Правилами льодової проводки суден*, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 12.03.2011 року № 14;
- *Правилами для суден, що проводяться криголамами через лід* (додаток до *Загальних правил морських портів*);
- *Інструкцією для зв'язку суден під час плавання в льодах*.

Капітанам суден, що не мають льодового класу, заборонено заходити у вкриті льодом води і здійснювати плавання в льодах.

Без дозволу капітана порту, керівника криголамними операціями чи капітана криголамного судна суднам входити в лід забороняється.

§14. Видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту здійснюється капітаном порту відповідно до чинного законодавства України (див. статті 120 «Поняття майна, що затонуло в морі і сфера застосування», 122 «Підняття майна його власником», 123 «Порядок підняття небезпечного майна, що затонуло» КТМУ і коментар до них, а також *Загальні правила морських портів* та *Обов'язкові постанови по порту*)

Суб'єкти господарювання, які бажають здійснювати зведення, ремонт або реконструкцію будівель, споруд і пристроїв, роботи з укріплення берегової лінії, різного роду вишукувальні, землечерпальні роботи, прокладку кабелів, трубопроводів та інші роботи на території та акваторії порту, повинні представити головному інженеру адміністрації порту на розгляд

погоджену у встановленому порядку технічну документацію на передбачувані споруди та роботи: креслення, пояснювальну записку, розрахунок, кошторис тощо. Документи надаються не менш ніж у двох примірниках. Перші екземпляри з відповідною візою повертаються заявнику, а другі залишаються у відділі гідротехнічних та інженерних споруд (ВГІС) адміністрації порту, якщо в *Обов'язкових постановах по порту* не вказано інше.

У всіх випадках, коли запроектовані роботи можуть вплинути на забезпечення безпеки плавання і стоянки суден у портових водах, вони повинні бути узгоджені з капітаном порту.

При виконанні зазначених вище робіт, суб'єкти господарювання та керівники робіт зобов'язані виконувати всі вимоги і вказівки головного інженера і служби пожежної безпеки (СПБ) адміністрації порту в частині ведення робіт за затвердженими проектами, а при проведенні робіт на акваторії – капітана порту.

Суб'єкти господарювання, які здійснюють або що почали без належного дозволу роботи, перелічені вище, зобов'язані припинити їх на першу вимогу адміністрації порту, споруди мають бути знесені, будівельні матеріали вивезені, а ділянка приведена в первинний стан.

Суб'єкти господарювання, які проводили в порту будівельні та інші роботи, відомості про які необхідно вказати в навігаційних посібниках та на навігаційних картах, повинні надати капітану порту матеріали, необхідні для подальшої коректури навігаційних карт і посібників.

§15. Класифікація, розслідування та облік аварійних морських подій (далі – АМП) з суднами здійснюється капітаном порту як відповідно до норм Кодексу торговельного мореплавства України, так і згідно з вимогами та рекомендаціями таких міжнародних і національних нормативних документів:

- *Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі* (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій), прийнятого резолюцією MSC.255(84) та затвердженого на Асамблеї ІМО 04.12.2013 року Резолюцією А.1075(28);
- *Керівництва щодо справедливого поводження з моряками у разі морської аварії*, прийнятого Резолюцією ІМО А.987(24);
- Циркуляру ІМО MSC-MEPC.3/Circ.4 від 28.08.2013 року відносно звітів з розслідування аварій та інцидентів на морі (гармонізовані процедури);
- Директиви ЄС 2009/18/ЄС від 23.04.2009 року про встановлення функціональних принципів управління розслідуванням в секторі морського транспорту;
- *Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами* (ПРАМП-2006), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 516 із змінами, **яке необхідно привести у відповідність до міжнародних і європейських нормативних документів, перелічених вище;**
- *Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України*, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 року № 857.

Відповідно до пункту 1.4 ПРАМП-2006 **аварійна морська подія** – це подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища.

Термін «аварійна морська подія» не містить умисні дії або бездіяльність з наміром спричинити шкоду безпеці судна, окремії людині або навколишньому середовищу.

ПРАМП-2006 застосовується для класифікації, розслідування та обліку АМП, що сталися (див. пункт 1.5 ПРАМП-2006):

- з українськими суднами, на які розповсюджується дія Кодексу торговельного мореплавства України;
- з іноземними невійськовими суднами у територіальному морі чи внутрішніх водах України, а за проханням про проведення розслідування капітана аварійного судна, його

судновласника або консула країни, під прапором якої плаває судно, – також у відкритому морі.

ПРАМП-2006 не застосовується для класифікації, розслідування та обліку АМП, що сталися (див. пункт 1.6 ПРАМП-2006):

- з малими й маломірними суднами, за винятком випадків участі цих суден в АМП з іншими суднами, на які поширюється дія ПРАМП-2006;
- з плавучими доками, майстернями, буровими платформами, причальними понтонами, дебаркадерами та іншими стоянковими суднами, крім періоду їхнього перегону чи буксирування;
- із суднами, що перебувають на ремонті на судноремонтному заводі без екіпажу, що несе відповідальність за безпечний стан судна;
- із суднами, що будуються на суднобудівельному заводі, крім періоду їхнього перебування на ходових випробуваннях;
- з днопоглиблювальними суднами у разі посадки їх на мілину під час черпання ґрунту;
- у разі пошкодження корпусу або будь-якого обладнання судна портовими механізмами під час вантажних операцій.

Під **транспортною подією** в *Положенні про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України* розуміються дуже серйозні аварії (катастрофи), серйозні аварії (аварії), серйозні інциденти, інциденти, порушення вимог безпеки судноплавства, дуже серйозні аварії (катастрофи) з малими суднами, серйозні аварії (аварії) з малими суднами, серйозні інциденти з малими суднами, що виникли під час руху судна та призвели до загибелі та травмування людей, загибелі, затоплення або пошкодження судна, пошкодження причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд, дезорганізації руху, забруднення довкілля (див. пункт 1.1 *Положення*).

До транспортних подій не належать події, що безпосередньо не пов'язані із судноплавством (див. пункт 1.2 *Положення*), а саме:

- пошкодження корпусів суден портовими механізмами і вантажами при неправильному їх навантаженні та розвантаженні;
- посадка на мілину рятувальних, шляхових та інших суден при виконанні робіт за межами судноплавних трас, які були погоджені з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті;
- поломки та пошкодження суден при дослідних та експериментальних провідках і роботі флоту в льодових умовах;
- пошкодження і затоплення малих суден, якщо вони не пов'язані із зіткненням;
- випадки при рятувальних роботах, посадка на мілину, удари об підводні перешкоди та пошкодження суден при виконанні рятувальних робіт і наданні допомоги іншим суднам, при знятті з мілини, а також у штормових і льодових умовах;
- пошкодження суден при наданні допомоги підприємствам, організаціям та населенню при повені, пожежах або інших видах стихійного лиха.

Попередня класифікація АМП здійснюється капітаном судна. Остаточну класифікацію здійснює орган розслідування АМП, встановлений згідно з нормами розділу 3 ПРАМП-2006.

В залежності від тяжкості наслідків аварійної події органами розслідування АМП можуть бути:

- Урядова комісія з розслідування дуже серйозних аварійних морських подій, які мають великий суспільний резонанс;
- Міністерство інфраструктури України;
- Міністерство аграрної політики та продовольства України;
- Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека);
- Держрибагентство України;
- Управління державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства Держрибагентства України;

- капітани морських портів;
- капітани суден.

Комісія з розслідування АМП створюється наказом керівника відповідного органу розслідування, який встановлює склад комісії, строки розслідування й подання відповідних матеріалів, а також інші організаційні заходи. За поданням судовласників українських та іноземних суден і/або істотно заінтересованих держав до складу комісії можуть вводитися їхні представники.

Відповідно до *Кодексу ІМО з розслідування морських аварій*, прийнятого резолюцією MSC.255(84) та затвердженого Асамблеєю ІМО 04.12.2013 року Резолюцією A.1075(28), за наслідками АМП класифікуються як:

- дуже серйозна аварійна морська подія;
- серйозна аварійна морська подія;
- легка аварійна морська подія (у т. ч. морські інциденти).

Примітка:

1. *дуже серйозна аварійна морська подія (ДСАМП)* – означає АМП, що спричинила за собою: повну загибель судна (затоплення судна, конструктивне руйнування судна або його частин, внаслідок яких його відновлення економічно недоцільно); смерть людини/людей; серйозний збиток навколишньому середовищу внаслідок сильного забруднення навколишнього природного середовища безпосередньо з судна або іншого судна – учасника АМП, або пошкодженого судном трубопровода; залишення судна в морі екіпажем і пасажирями через неможливість перебування на ньому;

2. *серйозна аварійна морська подія (САМП)* – означає АМП, яка не відноситься до ДСАМП, але яка спричинила серйозні тілесні ушкодження людині, є наслідком пожежі, вибуху, посадки на міліну, несприятливих погодних умов, льодових пошкоджень, виникнення тріщин корпусу або виявлення прихованих дефектів корпусу тощо, які в підсумку спричиняють виведення з експлуатації ГД, обширні пошкодження житлових та службових приміщень, значні пошкодження конструкцій, такі що спричиняють проникнення забортної води в корпус підводної частини судна, зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства тощо, та наслідком яких є втрата судном морехідного стану або забруднення навколишнього середовища безпосередньо з судна або іншого судна – учасника АМП, або пошкодженого судном трубопровода (кількість забруднюючої речовини менше її кількості у випадку сильного забруднення навколишнього природного середовища), або/і наслідком яких є необхідність буксирування судна або надання допомоги йому з берега;

3. *легка аварійна морська подія (ЛАМП)* – означає АМП, яка не відноситься до ДСАМП або САМП, але підлягає реєстрації для розроблення заходів щодо попередження АМП, у тому числі щодо морських інцидентів які самі включають небезпечні ознаки та промахи для судноплавства, як то: пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації; пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану; пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується; торкання ґрунту без пошкодження судна тощо;

На підставі заяви про АМП, отриманої від капітана судна, або заяви про АМП, отриманої від судовласника, якщо судно пропало безвісти, капітан морського порту реєструє АМП, підтверджує або змінює попередню класифікацію АМП, зроблену капітаном судна (або судовласником у разі зникнення судна) та впродовж терміну, встановленого розділом II «Надання інформації щодо АМП» *Інструкції про порядок надання інформації щодо аварійних подій та надзвичайних ситуацій*, затвердженої наказом адміністрації морських портів України (АМПУ) від 05.06.2014 року № 99, сповіщає про це Укртрансбезпеку або Держрибагентство України для прийняття рішення щодо визначення органу розслідування, а також чергового капітана-координатора Центру інформаційного забезпечення АМПУ.

До компетенції комісій, створених капітанами морських портів, відносяться розслідування легких аварійних морських подій. За дорученням Укртрансбезпеки або Держрибагентства України капітани морських портів можуть здійснювати розслідування серйозних аварійних морських подій.

Одночасно капітан морського порту визначає перелік документів і матеріалів, які необхідні і доречні для розслідування даної АМП (акти водолазного, докового або сюрвейерського огляду, акти огляду класифікаційного товариства, розпорядження судовласника тощо), доручає капітану судна чи, у відповідному випадку, судовласнику їхній збір в установлені ним терміни, контролює подання цих документів та матеріалів.

Про створення комісії з розслідування АМП у встановленому порядку повідомляються капітан судна, із яким сталася АМП, судовласник, капітан морського порту, у якому перебуває аварійне судно, інші заінтересовані особи, організації та при необхідності держава прапора й істотно заінтересовані держави.

Капітан морського порту зобов'язаний усі документи, що стосуються АМП, передані йому капітаном судна та зібрані ним самостійно, негайно передати за актом комісії з розслідування

АМП (за виключенням випадку, коли саме він призначений органом розслідування). Розслідування АМП здійснюється відповідно до розділу 5 ПРАМП-2006 згідно з яким основними етапами розслідування АМП є:

- збір і опрацювання даних про АМП (I етап);
- аналіз отриманих даних (II етап);
- висновки і, в разі необхідності, підготовка пропозицій щодо запобігання подібним АМП у майбутньому (III етап).

Якщо під час АМП сталися: груповий нещасний випадок, нещасний випадок із смертельним наслідком, нещасний випадок, що спричинив тяжкі наслідки, у тому числі з можливою інвалідністю потерпілого, а також зникнення членів екіпажу чи пасажирів, проводяться спеціальні розслідування в порядку, передбаченому чинними нормативно-правовими актами з розслідування нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві.

Розслідування повинно проводитись у стислі строки, але не більше ніж за 20 діб з моменту реєстрації АМП капітаном морського порту або подачі прохання про проведення розслідування АМП з іноземним судном, яке стоїть в українському морському порту, що надійшло від капітана цього судна, його судновласника або консула країни, під прапором якої плаває судно. За обґрунтованими підставами цей термін може бути продовжений тим органом, що призначив комісію з розслідування.

Результати розслідування АМП оформляються актом розслідування аварійної морської події (див. додаток 6 до ПРАМП-2006), в якому повинні бути зазначені фактори впливу на причини виникнення події або послідовність подій, у т. ч. виявлення людського фактора, забруднення навколишнього середовища (екологічний фактор), поломок та стану обладнання (технічний фактор), порушень процесів та процедур (організаційний фактор), впливу зовнішньої дії на АМП. Оформлення Акту розслідування АМП та необхідні дані до нього вносяться згідно з *Методичними вказівками щодо складання Акту розслідування АМП*, затвердженими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті. Зазначені *Методичні вказівки* розробляються з урахуванням вимог Циркулярного листа ІМО MSC-MEPC.3/Circ.4 від 28.08.2013 року щодо звітів з розслідування аварій та інцидентів у морі (гармонізовані процедури).

Облік і аналіз АМП здійснюється Укртрансбезпекою, Держрибагентством України, Управлінням державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства Держрибагентства України, капітанами морських портів та судновласниками з метою систематизації й узагальнення характеристик АМП для завчасного виявлення і своєчасного запобігання обставинам, що можуть загрожувати безпеці судноплавства, та вжиття заходів щодо попередження АМП.

№/№ з/п	Дата реєстрації АМП	Назва судна, тип, належність, рік і місце побудови	Опис Морської аварійної події	П.І.Б. Капітана аварійного судна	Дані про морську аварійну подію					Орган розслідування	№ акту про розслідування, дата затвердження	П.І.Б. посадової особи, яка запис.
					Місце, час (UTC)	Класифікація	Вид	Причина	Наслідки			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	31.05.12 року	Т/Х «AKKORD» dry cargo ship, прапор України, 1964, Чехословаччина	При швартуванні до причалу № 37 ДП «ОМТП» т/Х «AKKORD» навалив носовою частиною на причал № 36 ДП «ОМТП».	Гейко С.В.	Причал № 36 22:07	Інцидент (ВН)	Навал	1.36й в роботі ДАУ ГД правого борту; 2.36й в роботі суднового рульового пристрою; 3.Помилки допущені капітаном в управлінні судном відмова подати та закрити буксирний кінець на м/б	1.Причалу № 36 заподіяно незначні пошкодження; 2.Судно пошкоджень не отримало.	Капітан ДП «ОМТП»	№ 025/34-575 06.06.12 р.	Барабанов О.В.

Фото 41. Форма *Журнала обліку АМП*, регламентованого Додатком 9 до пункту 6.4 ПРАМП-2006, що ведеться інспектором служби капітана порту з розслідування аварій суден.

Капітани морських портів (інспектори служб капітанів портів з розслідування аварій суден) ведуть документальний та комп'ютерний облік усіх АМП, які ними розслідуються.

Документальний облік ведеться в *Журналі обліку АМП* за формою, наведеною у додатку 9 до ПРАМП-2006 (див. вище, фото 41). Комп'ютерний облік АМП виконується в обсязі інформації, не меншому, ніж передбачено *Журналом обліку АМП*.

§16. Керівництво службою капітана морського порту здійснюється капітаном порту згідно з вимогами чинного законодавства (КТМУ, Кодексу законів про працю України тощо), *Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту*, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 190, та інших відповідних галузевих нормативних документів.

Стаття 79. «Повноваження капітана морського порту». **Розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту, що належать до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.**

Розпорядження капітана морського порту може бути скасовано центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, або адміністративним судом у порядку, встановленому законодавством.

За порушення законодавства і правил щодо безпеки мореплавства та порядку в морському порту капітан морського порту має право накладати адміністративні стягнення відповідно до закону.

§1. Нова редакція статті 79 Кодексу торговельного мореплавства України замінює статтю, яка в попередніх редакціях надавалась під назвою «Повноваження начальника порту при провадженні по справам з адміністративних правопорушень». Заміна попередньої редакції цієї статті Кодексу пов'язана з набранням чинності Законом України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

Слід відзначити, що в попередніх виданнях Кодексу стаття «Повноваження капітана морського порту» надавалась під номером 89. У зв'язку з цим в новій редакції Кодексу статтю 89 виключено на підставі *Закону*.

§2. Разом з цим слід зауважити, що КТМ СРСР 1968 року не передбачав визначення норм щодо повноважень капітана морського порту. Тільки в статті 66 КТМ СРСР 1968 року наводилася згадка про те, що «начальник порту (і капітан порту) має певні адміністративні повноваження, здійснювані щодо всіх осіб та організацій (незалежно від їх відомчої приналежності), що знаходяться в межах порту» (див. § 1 коментаря до статті 66 КТМ СРСР 1968 року), а також про те, що «на капітана порту покладається строго певне коло функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства і порядку в порту» і «розпорядження капітана порту з питань нагляду та забезпечення безпеки мореплавства обов'язкові для всіх підприємств, організацій та окремих осіб незалежно від їх відомчої приналежності та підпорядкованості» (див. § 5 коментаря до статті 66 КТМ СРСР 1968 року).

§3. На капітана порту покладаються певні адміністративні повноваження, які визначені чинним законодавством (Кодексом торговельного мореплавства України, Законом України «Про морські порти України», Кодексом України про адміністративні правопорушення тощо) і здійснюються щодо юридичних і фізичних осіб всіх форм власності, що проводять свою господарську діяльність в межах акваторії порту, відносно забезпечення безпеки мореплавства в зоні його відповідальності.

При цьому норма, визначена в частині першій статті 79 Кодексу торговельного мореплавства України, підкреслює, що розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту, які належать до його компетенції, є обов'язковими для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, що перебувають в акваторії та на території цього морського порту.

§4. Норма, визначена в другій частині статті 79 Кодексу, встановлює, що розпорядження капітана морського порту може бути скасовано тільки центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, або ухвалою адміністративного суду у порядку, встановленому законодавством.

§5. Норма, визначена в частині третій статті 79 Кодексу, надає капітану порту право накладати адміністративні стягнення за порушення законодавства і правил щодо безпеки мореплавства та порядку в морському порту відповідно до *Кодексу України про адміністративні правопорушення* та інших правових актів.

Стаття 80. «Затримання суден і вантажів». Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на:

прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди;

морську вимогу порту, зумовлену пошкодженням портових споруд, іншого майна та навігаційного обладнання, розташованого в порту;

морську вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України.

Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть особи, на вимогу яких відбулося затримання.

§1. Норми, визначені в статті 80 Кодексу торговельного мореплавства України, слід вважати новоствореними правовими нормами в українському морському праві в порівнянні з положеннями КТМ СРСР 1968 року, де право затримання морських суден на прохання осіб, які мають майнові вимоги, було надано начальникам морських і рибних портів (див. статтю 75 КТМ СРСР 1968 року).

§2. На відміну від статті 91 КТМУ «Заборона на вихід судна з морського порту» на підставі якої може бути заборонений вихід з порту судну в неморехідному стані, або порушившему вимоги, що впливають з адміністративного режиму, у статті 80 Кодексу передбачена можливість затримання як судна, так і вантажу у зв'язку з майновими вимогами до їх власників, пов'язаними із заподіянням шкоди іншим особам (при зіткненні суден, пошкодженні портових споруд тощо) або з невиконанням деяких цивільноправових обов'язків (несплата внеску за загальною аварією, ухилення від виплати винагороди за рятування тощо).

§3. За змістом статті 80 Кодексу затримання можуть бути піддані як українські, так і іноземні судна, за винятком суден будь-якої національної приналежності, зайнятих на державній службі в виключно некомерційних цілях.

При цьому відносно іноземних комерційних суден стаття 80 Кодексу виходить з загальноприйнятого в міжнародній практиці положення про правомірність затримання суден і вантажів, що належать іноземним судновласникам і вантажовласникам, в забезпечення майнових вимог, що пред'являються. Це викликано тією обставиною, що капітани або власники тих чи інших іноземних суден і вантажів можуть ухилятися від внесення необхідних сум у депозит або видачі банківських гарантій, призначених для покриття завданих збитків. Якщо накласти арешт на судно або на вантаж, що знаходиться на борту, не представляється можливим, допускається затримання будь-якого іншого судна або вантажу, що належать тому ж власнику.

§4. Оскільки затримання судна (вантажу) відповідно до статті 80 Кодексу здійснюється у зв'язку із заподіянням збитків іншим особам, саме ці особи і мають право вимагати від капітана порту затримати судно або вантаж. У тому випадку, коли шкоди завдано портовому майну (портовим спорудам і устаткуванню, засобам навігаційного обладнання тощо), адміністрація порту має право затримати судно (вантаж) за власною ініціативою. Якщо затримання виявилось необґрунтованим, судновласник (вантажовласник) має право вимагати відшкодування збитків від осіб, на прохання яких судно або вантаж були затримані.

§5. Затримання судна або вантажу здійснюється з метою забезпечення майнових вимог до судно- або вантажовласника. Якщо відповідне забезпечення сплати сум, належних з судно- або вантажовласника, буде ним представлено в іншій формі, погодженій з особою, на вимогу

якої було здійснено затримання (наприклад, депозит, банківська гарантія, гарантійний лист страхової організації тощо), судно (вантаж) підлягає негайному звільненню.

Стаття 81. «Термін затримання суден і вантажів». Розпорядження капітана морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені у статті 80 цього Кодексу, дійсне протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.

§1. Затримання судна або вантажу за розпорядженням капітана порту не слід змішувати з арештом судна або вантажу, здійснити який правомочні тільки суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія.

Затримання судна або вантажу (див. статтю 80 КТМУ «Затримання суден і вантажів» і коментар до неї) являє собою примусову міру забезпечення майнових вимог, що впливають з цивільних правовідносин. Такі вимоги розглядаються і захищаються судово-арбітражними органами. Ці органи вправі застосовувати і примусові заходи забезпечення відповідних вимог, передбачені цивільним процесуальним законодавством. Що ж стосується затримання судна за розпорядженням капітана порту, – слід враховувати, що фактично капітан порту не дає розпорядження про затримання судна, а відмовляє судну в дозволі на вихід з порту, – то така міра забезпечення майнових вимог носить стосовно арешту «допоміжний» характер. Тому затримання, не підтверджене протягом трьох діб (72 годин) ухвалою судово-арбітражних органів про накладення на судно (вантаж) арешту, втрачає чинність і судно (вантаж) підлягають негайному звільненню.

§2. Голова Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України може винести постанову про накладення арешту тільки за умови, що сторони заздалегідь погодилися передати відповідний спір на розгляд цієї комісії.

Стаття 82. «Судновий імунітет іноземних державних суден». На вимогу майнового характеру не підлягають затриманню судна, що перебувають у власності зарубіжної держави, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби, за винятком випадків, передбачених Цивільним процесуальним кодексом України.

§1. Стаття 82 Кодексу торговельного мореплавства України виходить з міжнародно-правового принципу імунітету державних морських суден, що використовуються виключно в некомерційних цілях (див. коментар до статті 18 КТМУ «Судновий імунітет державних суден»). У силу цього принципу власність, що належить державі, не може без згоди останньої піддатися примусовим заходам, пов'язаним з пред'явленням позову, забезпеченням позову та зверненням стягнення на державне майно, з боку органів іншої держави (принцип «рівний над рівним не має юрисдикції»).

§2. На підставі статті 82 Кодексу іноземні державні судна не підлягають затриманню лише за вимогами «майнового характеру». Це означає, що правомірно їх затримання за вимогами, які не носять майнового характеру (тобто не впливають з цивільно-правових відносин), а засновані на порушенні адміністративно-правового режиму, існуючого в порту, в інших районах внутрішніх вод і територіального моря (наприклад, порушення митних, фіскальних, санітарних та інших правил), або пов'язані з вчиненням злочину або недотриманням судном правил з безпеки мореплавання.

§3. Відповідно до частини третьої статті 425 «Позови до іноземних держав. Дипломатичний імунітет» Цивільного процесуального кодексу України в тих випадках, коли в іноземній державі не забезпечується Україні, її майну (в тому числі і суднам, що належать Україні) або представникам України така ж судова недоторканність, яка, згідно з цією статтею, забезпечується іноземним державам, їх майну або представникам іноземних держав в Україні, Кабінетом Міністрів України або іншим уповноваженим органом може бути приписано щодо цієї держави, її майна або представника цієї держави застосування відповідних заходів.

Це означає, що якщо в портах тієї чи іншої держави українські державні судна піддаються затриманню за вимогами майнового характеру, то аналогічна міра може бути застосована по відношенню до суден, що належать відповідній державі, в українських портах.

Стаття 83. Статтю 83 «Забезпечення приміщеннями державних органів нагляду» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

Відповідно до пункту 3 статті 11 «Режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль в морському порту» *Закону* адміністрація морських портів України або власник морського терміналу на безоплатній основі надає у користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон України, де здійснюються в установленому законодавством порядку прикордонний, митний, санітарно-карантинний та екологічний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Стаття 84. Статтю 84 «Портові збори» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (далі – *Закон*).

Відповідно до статті 22 «Портові збори» *Закону* у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди (див. пункт 1 статті 22 *Закону*).

Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту (див. пункт 2 статті 22 *Закону*, а також *Порядок справляння та розміри ставок портових зборів*, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 року № 316, із змінами). Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених *Законом* (див. пункт 3 статті 22 *Закону*). При цьому:

- *причальний збір* справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача;
- *каналний збір* справляється на користь власника каналу;
- *корабельний збір* справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності *Законом*;
- *маяковий збір* справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства.

Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. За нецільове використання коштів від портових зборів суб'єкт, який допустив таке порушення, сплачує до Державного бюджету України штраф у розмірі 200 відсотків використаної не за цільовим призначенням суми портових зборів (див. пункт 6 статті 22 *Закону*).

Стаття 85. «Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту». **Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.**

§1. Фактично стаття 85 Кодексу торговельного мореплавства України приводить норму, яка встановлює обов'язок будь-якого судна дотримувати чинних законів і правил України, у відповідність до вимог *Конвенції ООН з морського права 1982 року (КМП-82)*, а також інших міжнародно-визнаних інструментів щодо повноважень прибережної держави, якими вона наділена у просторах, на які поширює свою юрисдикцію, зокрема, в тому, що стосується кримінальної та цивільно-правової юрисдикції на борту судна, а також щодо екологічних правопорушень.

§2. Кримінальна юрисдикція може здійснюватися на борту іноземного судна, що знаходиться в прибережних, внутрішніх, портових водах або проходить через територіальне

море, для арешту будь-якої особи або проведення розслідування у зв'язку з будь-яким злочином, вчиненим на борту судна під час його стоянки або проходу, якщо:

- наслідки злочину поширюються на прибережну державу;
- злочин має такий характер, що ним порушується спокій в державі або добрий порядок в територіальному морі;
- капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернеться до місцевої влади з проханням про надання допомоги; або
- такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами чи психотропними речовинами.

Щодо суден, що прямують у внутрішні води або використовують портові споруди за межами внутрішніх вод, прибережна держава має право вживати необхідних заходів для попередження будь-якого порушення умов, на яких ці судна допускаються у внутрішні води і використовують портові споруди (див. пункт 2 статті 25 КМП -82).

§3. Що стосується цивільно-правової юрисдикції щодо іноземних суден, то прибережна держава має право на застосування щодо судна, що здійснює мирний прохід (знаходиться на стоянці в територіальному морі, внутрішніх / портових водах або після виходу з внутрішніх вод) заходів стягнення або арешту по кожній цивільній справі тільки за зобов'язаннями або в силу відповідальності, прийнятої або призначеної на себе цим судном під час або для проходу його через води прибережної держави.

Також слід зазначити, що в силу положень статті 33 КМП-82, в зоні, прилеглої до територіального моря (прилеглої зоні), прибережна держава може здійснювати контроль, необхідний:

- для запобігання порушень митних, фіскальних, міграційних або санітарних законів і правил у межах її території або територіального моря;
- для покарання за порушення перелічених вище законів і правил у межах її території та територіального моря.

§4. Частина XII КМП-82, регламентуючи права прибережної держави щодо затримання і покарання іноземних суден, винних у заподіянні шкоди морському середовищу (крім державних суден на некомерційній службі і військових кораблів), крім іншого встановлює права:

- на розслідування;
- на арешт;
- на збудження цивільного судочинства;
- на накладення грошових штрафів тощо.

§5. Крім кримінально-правової та цивільно-правової юрисдикції, на судна, що, як правило, знаходяться в зоні контролю портової адміністрації, поширюються і заходи адміністративно-правового характеру (наприклад, такі, як затримання судна в порту в разі, якщо воно не відповідає нормам і стандартам в сфері забезпечення безпеки мореплавства). Адміністративна юрисдикція, як правило, проявляється при здійсненні портового нагляду, заснованого не тільки на внутрішньодержавному законодавстві, але і на нормах міжнародного права.

У цьому зв'язку можна, наприклад, згадати Міжнародну конвенцію про вантажну марку 1966 року з поправками, Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткнення суден у морі 1972 року з поправками, Міжнародну конвенцію СОЛАС-74 з поправками. Якщо за результатами перевірки судно визнано таким, що не відповідає вимогам зазначених нормативних актів, то держава порту має право вимагати усунення виявлених невідповідностей, а якщо вони представляють очевидний ризик для безпеки, здоров'я та життя людей, а також навколишнього середовища – затримати судно в порту.

§6. Таким чином, можна констатувати, що в тих просторах, де прибережна держава здійснює на підставі міжнародного права свою юрисдикцію, поряд із законами держави прапора судна на нього та членів його екіпажу, у випадках, зазначених вище, може бути поширена юрисдикція і прибережної держави, як кримінально-правового, так і цивільного та адміністративно-правового характеру.

Стаття 86. Статтю 86 «Державний нагляд за мореплавством в порту» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (див. §1 коментаря до статті 75 нової редакції КТМУ).

Стаття 87. Статтю 87 «Призначення капітана морського порту» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (див. §1 коментаря до статті 77 нової редакції КТМУ).

Стаття 88. Статтю 88 «Функції капітана морського порту» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (див. §1 коментаря до статті 78 нової редакції КТМУ).

Стаття 89. Статтю 89 «Повноваження капітана морського порту» попередніх видань КТМУ виключено на підставі Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України» (див. §1 коментаря до статті 79 нової редакції КТМУ).

Стаття 90. «Контрольний огляд судна». **Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю з метою перевірки суднових документів, установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.**

У разі відсутності суднових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, особа, уповноважена центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може провести його огляд.

З метою перевірки та усунення недоліків, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту, особою, уповноваженою центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може бути проведено контрольний огляд судна.

Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

§1. Коментуючи зміст статті 90 Кодексу торговельного мореплавства України перш за все слід зробити дуже важливе зауваження щодо того, що в першій частині цієї статті *допущена груба помилка щодо перевірки, якій підлягає кожне судно перед виходом у море з метою установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, яку, на жаль, не було помічено, оцінено та усунено в процесі підготовки нової редакції Кодексу.*

Справа в тому, що встановлення відповідності судновим документам основних характеристик судна *передбачає здійснення обчислень* (наприклад, визначення місткості судна і суднових вантажних, баластних та інших службових приміщень тощо), *вимірювань* [наприклад, визначення довжини (найбільшої, між перпендикулярами або по конструктивній ватерлінії – по КВЛ) і ширини судна, висоти надводного борту тощо] *і випробувань, що вимагають створення певних умов для судна* (наприклад, постановки судна в док, виведення судна на ходові випробування до мірної лінії тощо), *використання спеціальних контрольно-вимірювальних приладів, інструментів, апаратури і засобів неруйнівного контролю, а також залучення відповідних фахівців, що мають необхідну для проведення таких робіт кваліфікацію та повноваження.* Встановлення відповідності судновим документам основних характеристик судна має проводитися і проводиться в процесі здійснення нагляду за технічним станом суден (програми періодичних класифікаційних освідчень) фахівцями класифікаційних товариств або інших уповноважених державою визнаних органів технічного нагляду, які використовують для цього свої технічні ресурси, або залучають технічні ресурси і фахівців визнаних спеціалізованих організацій, уповноважених на проведення таких робіт.

Регламентована вимогами та рекомендаціями Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (МАКТ) і правилами класифікаційних товариств – членів МАКТ програма

періодичних класифікаційних освідчень (*Periodic classification surveys* або *Periodical hull surveys programme*) включає в себе такі основні освідчення (огляди), як (див. також §6 коментаря до статті 23 КТМУ «Допуск судна до плавання»):

- початкове (первинне) освідчення;
- періодичні освідчення;
- проміжні освідчення;
- обов'язкові щорічні освідчення;
- додаткові освідчення.



DIVISION MARINE
DIRECTION NAVIRES EN SERVICE (DNS)
MARINE DIVISION
SHIPS IN SERVICE MANAGEMENT (DNS)

Connecting District : ODESSA

Date : 06 Dec 2010

Ship Name: V EUROPE BV No : 35J635

Surveys	Last Date	Due Date	Limit date / Window dates	Postponed	Status
Boiler Certificate Class Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Boiler Annual External Survey	08 Apr 2010	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
Aux. Oil-Fired Boiler 1 Internal & External Survey	16 Sep 2010	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Aux.Exhau. Gas Boiler 1 Internal & External Survey	16 Sep 2010	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Automated Installation					
Automated Installation Class Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Automated Installations Annual Survey for Renewal		10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Automated Installations Annual Survey	08 Apr 2010	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
Load Line					
Load Line Periodical Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Load Line Annual Survey	08 Apr 2010	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
SOLAS Safety Construction Harmonized					
Harmonized Safety Construction Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Harmonized Safety Construction Annual Survey	18 Mar 2009	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
Harmonized Safety Construction Intermediate Survey	08 Apr 2010				
SOLAS Safety Equipment Harmonized					
Harmonized Safety Equipment Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Harmonized Safety Equipment Annual Survey	18 Mar 2009	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
Harmonized Safety Equipment Periodical Survey	08 Apr 2010				
Annual test of Launching Appliances	16 Sep 2010				
Periodic Servicing of Launching Appliances	16 Feb 2007				
SOLAS Safety Radio Harmonized					
Harmonized Safety Radio Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
Harmonized Safety Radio Periodical Survey	08 Apr 2010	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
MARPOL Annex I					
MARPOL Periodical Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
IOPP Annual Survey	18 Mar 2009	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
IOPP Intermediate Survey	08 Apr 2010				
MARPOL Annex IV Sewage certificate					
Sewage System Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
MARPOL Annex VI Prevention Air Pollution Certific.					
IAPP Renewal Survey	16 Feb 2007	10 Jan 2012	10 Jan 2012		
IAPP Annual Survey	18 Mar 2009	10 Jan 2011	10 Oct 2010 - 10 Apr 2011		Within window
IAPP Intermediate Survey	08 Apr 2010				
ILO 152 Cargo Gear					
ILO 152 Cargo Gear Periodical Survey		18 Mar 2014	18 Mar 2014		

Фото 42. Витяг з *Survey Status Report* для судна «V EUROPE», що показує терміни всіх попередніх і наступних освідчень суднових конструкцій, систем, пристроїв, машин і механізмів, а також лімітуючі дати і терміни (Window dates: +/- 3 months) проведення освідчень (оглядів).

В процесі здійснення нагляду за технічним станом суден важливу роль відіграє використання провідними класифікаційними товариствами зведеного документа, який називається *Survey Status Report*, що ведеться в класифікаційних товариствах в електронному форматі в комп'ютерній базі даних щодо суден, які знаходяться під їх технічним наглядом, оформляється у друкованому форматі, копії передаються судновласникам і повинні зберігатися у судновласників і на їх суднах. В *Survey Status Report* детально розписані терміни

проведення всіх попередніх і наступних освідчень, як це показує витяг із зазначеного документа, представлений на фото 42 (див. вище).

§2. Оскільки в сенсі статті 90 Кодексу *розуміються огляди суден для встановлення можливості надання їм дозволу на вихід із порту, здійснювані відповідним персоналом (державними інспекторами) служби капітана порту і/або центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, то у частині першій зазначеної статті йдеться про контроль за дотриманням чинних вимог щодо забезпечення морехідного стану судна.*

Такий контроль здійснюється за двома рівнями: *загальна перевірка* та інша, яка називається більш детальною перевіркою. *Більш детальна перевірка (more detailed inspection)* – перевірка, що виконується при наявності «явних підстав» (*Clear grounds*), тобто того, що стан судна, його обладнання або його екіпаж в значному ступені не відповідають відомостям, які містяться в судових свідоцтвах, чи того, що капітан або екіпаж не знайомі з найважливішими судовими процедурами. За нормальних обставин загальна перевірка проводиться **не менше одного разу за шість місяців** (якщо *Обов'язковими постановами по порту* чи іншими нормативними документами не визначено інше), за виключенням суден, для яких чинними правилами передбачена більш детальна перевірка.

В рамках загальної перевірки судна, передбачаються наступні дії:

- обхід судна з тим, щоб отримати загальне уявлення про його технічний (стан корпусу і механізмів: їх пофарбування, змазки, наявність іржі тощо) і санітарний стан;
- уточнення дати побудови судна, його типу і призначення з тим, щоб встановити, які конвенційні вимоги можуть бути застосовані до судна;
- перевірка усіх необхідних судових сертифікатів та документів.

Проте, для деяких типів суден більш детальна перевірка передбачена вимогами *Меморандумів про взаєморозуміння з контролю державою порту (Memorandum of Understanding on Port State Control – MoU)*. До таких суден належать:

- танкери, вік яких 5 років або менш дати, вказаної відповідно до Правила 13 G, Додатку 1 до Міжнародної конвенції МАРПОЛ-73/78 з поправками;
- балкери старше 12 років як це визначено у судовому свідоцтві про безпеку;
- пасажирські судна;
- газозови і хімовози старше 10 років як це відзначено у судовому свідоцтві про безпеку.

§3. Таким чином існує необхідність якнайшвидшої заміни формулювання «**встановлення відповідності судовим документам основних характеристик судна**», що має місце у частині першій статті 90 Кодексу торговельного мореплавства України (а також в інших галузевих нормативних документах, де таке формулювання застосовується для регламентації діяльності персоналу служб капітанів портів), на формулювання «**перевірки дотримання чинних вимог щодо забезпечення морехідного стану судна**», що дозволить уникати непорозумінь і нарікань в роботі відповідного персоналу служб капітанів портів і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

§4. Частина друга статті 90 Кодексу приводить норму, яка надає право відповідному персоналу служб капітанів портів і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, проводити огляд судна в разі відсутності на ньому необхідних судових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, у відповідність до вимог *Меморандумів про взаєморозуміння з контролю державою порту* та інших міжнародно-визнаних правових актів (див. вище §2 коментаря до цієї статті, коментар до статті 23 «Допуск судна до плавання», а також §11 коментаря до статті 78 «Функції капітана морського порту» КТМУ).

§5. У разі виявлення на судні, що перевірялося, будь-яких невідповідностей вимогам забезпечення безпеки мореплавства, відповідним персоналом служби капітана порту або центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері

безпеки на морському та річковому транспорті, може бути проведено контрольний огляд судна з метою перевірки усунення виявлених раніше невідповідностей, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту. Право на проведення контрольного огляду судна надається нормою, визначеною в частині третій статті 90 Кодексу.

§6. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства, як це визначається в прикінцевій частині статті 90 Кодексу.

Перевірка відповідності суден чинним вимогам міжнародних та національних галузевих нормативних документів здійснюється згідно з вимогами і рекомендаціями таких основних актів:

- *Меморандумів про взаєморозуміння з контролю державою порту* (зокрема, Чорноморського меморандума про взаєморозуміння з контролю державою порту);
- *Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства*, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545 із змінами, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 01.11.2011 року № 487;
- статей 5 – 14 Директиви 2009/16/ЄС від 23.04.2009 року щодо контролю державою порту.

В процесі здійснення контролю суден, що перебувають в порту, відповідно до Директиви 2009/16/ЄС від 23.04.2009 року:

- застосовуються узгоджені з ЄС критерії для проведення детальних перевірок суден (див. Додаток V до Директиви 2009/16/ЄС), затримання суден (див. Додаток X «Критерії для затримання суден» до Директиви 2009/16/ЄС) і заборони суднам заходу в порт (див. Додаток VIII «Положення про відмову в заході» до Директиви 2009/16/ЄС);
- враховуються ризики для безпеки судноплавства з використанням критеріїв, наданих в Додатку II «Структура профілю ризиків суден» до Директиви 2009/16/ЄС.

Стаття 91. «Заборона на вихід судна з морського порту». **Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту.**

Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі:

а) непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його авантаження, постачання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;

б) порушення вимог до судових документів;

в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;

г) рішення уповноважених законодавством державних органів (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби).

Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів.

Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верфь.

Про затримку судна негайно повідомляється судовласник.

Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном морського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судовласника.

§1. Кожне судно перед виходом у море підлягає перевірці уповноваженим персоналом служби капітана порту (начальниками змін та інспекторами Інспекції державного портового нагляду) з метою встановлення його морехідного стану і готовності до виходу в море. При відсутності обставин, що перешкоджають виходу судна в море, капітан порту (уповноважений персонал служби капітана порту за його дорученням) дозволяє випуск його в море з порту.

§2. Дозвіл на вихід судна з порту надається капітаном морського порту відповідно до *Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства*, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545, після перевірки судових документів, зазначених у пункті 4.3 розділу IV *Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту* (далі – *Порядок*), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 року № 430 із змінами, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 25.09.2015 року № 387, за умови позитивних результатів контролю судна, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море.

Капітан морського порту не дозволяє капітанові судна закордонного плавання виходити з акваторії морського порту без відмітки митного органу в *Загальній декларації*.

§3. Дозвіл на вихід є дійсним протягом 24 годин, якщо інше не зазначено в *Обов'язкових постановках по порту*. Якщо з будь-яких причин судно затрималось в порту понад установлений строк (24 години), капітан судна зобов'язаний сповістити про це службу капітана порту (Інспекцію державного портового нагляду) і знову оформити вихід (див. пункт 4.5 *Порядку*).

§4. Крім частини другої статті 91 Кодексу торговельного мореплавства України перелік обставин, за яких судну повинно бути відмовлено в дозволі залишити порт, міститься в пункті 3.2 *Порядку* і включає, зокрема:

- 1) порушення вимог до судових документів;
- 2) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;
- 3) непридатності судна до плавання, а саме:
 - наявності крену судна (понад 5°), а також диференту на ніс, якщо цей диферент не передбачений конструкцією судна або якщо випадок завантаження судна з диферентом на ніс не міститься в Інформації з остійності судна;
 - ненадійного кріплення палубного вантажу.
- 4) порушення вимог щодо його завантаження, а саме:
 - завантаження судна понад вантажну марку;
 - перевищення кількості людей на борту порівняно із кількістю людей, для яких передбачено рятувальні засоби.
- 5) порушення вимог щодо укомплектування судна екіпажем або наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, а саме:
 - відсутності у членів екіпажу судна відповідних дійсних кваліфікаційних документів;
 - неуккомплектованості екіпажу відповідно до свідоцтва про мінімальний склад екіпажу, за якого допускається вихід судна в море;
 - перевищення кількості пасажирів на борту порівняно з кількістю, зазначеною у пасажирському свідоцтві;
 - ускладнення вільного доступу до рятувальних засобів, проходів, мірильних трубок, пожежних кранів та водостічних отворів, а також засобів боротьби за живучість судна і місць посадки людей у рятувальні засоби, через неправильне розміщення палубного вантажу, тари, предметів судового постачання чи іншого майна;
 - відсутності повного комплекту аварійного майна, протипожежних і рятувальних засобів відповідно до встановлених норм;
 - відсутності або несправності судового водяного протипожежного обладнання, засобів локалізації аварійних розливів нафти, передбачених судовими документами;
 - наявності обставин, що перешкоджають безпечному руху суден у портових водах, в тому числі у разі необхідності усунути аварійне забруднення чи наявності загрози аварійного забруднення нафтою;
 - неготовності екіпажу до боротьби за живучість судна;
 - невідповідності району й умов плавання запланованого рейсу обмеженням, зазначеним у судових документах;
 - некомплектності або несправності апаратури ГМЗЛБ;

- відсутності або несправності магнітних компасів, гірокомпаса, ехолота або радіолокаційних станцій та відсутності чинної таблиці девіації магнітного компаса (при його наявності);
- наявності навігаційних або гідрометеорологічних обставин, що перешкоджають виходу судна з порту;
- неможливості забезпечення евакуації людей із суднових приміщень;
- відсутності повного комплексу аварійного майна, протипожежних і рятувальних засобів відповідно до встановлених норм та транспортних небезпек вантажу, зазначених у документах про вантаж;
- відсутності лоцмана на борту судна, якщо лоцманське проведення для відповідного судна є обов'язковим.

Наведений перелік не носить вичерпного характеру. У обов'язкових постановках по портах він нерідко доповнюється вказівкою на інші обставини, які загрожують безпеці судна, зокрема на невиконання спеціальних правил щодо навантаження особливих видів вантажів тощо. Таким чином, підставою для заборони виходу судна в море служить будь-який недолік, що порушує морехідність судна, безвідносно до того, згаданий він у переліку чи ні.

§5. Про всі порушення і недоліки, виявлені при перевірці, які перешкоджають випуску судна в море, уповноважений персонал служби капітана порту (інспектори ІДПН) складає спільно з адміністрацією судна акт встановленої форми, який вручається капітану судна. Судно повинне бути затримано надалі до усунення цих порушень і недоліків.

Для перевірки усунення недоліків та порушень, зазначених в акті, судно піддається оглядам зі сторони уповноваженого персоналу служби капітана порту (інспекторів ІДПН), а витрати, пов'язані з цим, покладаються на судовласника.

Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верфь.

§6. Заборона капітаном порту виходу судна з порту переслідує ціль забезпечення морехідного стану судна і дотримання судном існуючого в порту адміністративного режиму і може бути накладена на будь-яке судно (що підлягає нагляду капітана порту), незалежно від його належності та прапора. Таку заборону не слід змішувати з затриманням судна (див. статті 80 і 81 КТМУ), яке здійснюється для забезпечення майнових вимог до судовласника. Заборона капітана порту на вихід судна з порту не обмежена ніяким строком, на відміну від затримання судна за майновими вимогами, яке дійсно протягом трьох діб (72 годин).

Глава 3. Морські лоцмани

В новій редакції Кодексу торговельного мореплавства України назва Глави 3 Розділу IV надається в редакції Закону України від 17.05.2012 року № 4709-VI «Про морські порти України». В попередніх виданнях Кодексу Глава 3 Розділу IV надавалась під назвою «Морська лоцманська служба».

Стаття 92. «Лоцманське проведення суден». **З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно морськими лоцманами.**

Вимоги до морських лоцманів та підприємств, працівниками яких є морські лоцмани, а також порядок здійснення ними діяльності визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§1. Правилами, що містяться в Главі 3 Розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України, регулюються відносини, що виникають при здійсненні лоцманського проведення суден як на підходах до морських портів України і в межах цих портів, так і при проведенні суден між портами (див. також §5 коментаря до статті 14 КТМУ «Колізійні норми»).

§2. Організація лоцманського проведення суден регламентується Доповненням 2 (Аппех 2) «Рекомендації щодо операційних процедур для морських лоцманів, інших ніж лоцмани

відкритого моря» до Резолюції ІМО А.485(ХІІ) та *Положенням про морську лоцманську службу* (далі – *Положення*), затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, розробленим відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України і Міжнародних угод, яке устанавлює організаційно-правовий статус, принципи фінансування морської лоцманської служби, кваліфікаційні вимоги до морських лоцманів, їх права та обов'язки (див. пункт 1.1 *Положення*).

§3. Слід відзначити, що на відміну від попередніх видань статей Глави 3 Розділу ІV Кодексу, де акцент було зроблено на забезпеченні проведення суден виключно **державними** морськими лоцманами (а також і в *Положенні*), в новій редакції Кодексу йдеться про морських лоцманів без акценту на їх статусі державних службовців, тобто мається на увазі допустимість здійснення лоцманської діяльності в країні поряд з державними лоцманами, також лоцманами незалежних організацій, що створюються відповідно до законодавства України.

Також потрібно відзначити, що це законодавче нововведення є відображенням реального існування незалежних лоцманських організацій в інших країнах. Незважаючи на те, що лоцманські послуги в цілому служать цілям забезпечення безпеки мореплавства, вони продовжують бути видом послуг в області торговельного мореплавства і можуть надаватися незалежно від того, чи є лоцманські організації державними або ні. Зрозуміло, що з метою забезпечення безпеки мореплавства недержавні лоцманські організації повинні знаходитися під наглядом відповідних державних органів у тому, що стосується забезпечення безпеки плавання. Так, **контроль за діяльністю лоцманських служб** державних організацій (а також у перспективі контроль щодо недержавних організацій) з лоцманського проведення суден у межах своєї компетенції здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства.

При цьому в порядку контролю щодо недержавних організацій відносно лоцманського проведення суден, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства, вправі приймати рішення про обов'язкове лоцманське проведення суден лоцманами таких організацій у відповідному районі. Ці ж органи можуть приймати рішення про припинення діяльності таких організацій, що не відповідають вимогам з оснащеності, чисельності та кваліфікації їх працівників для цілей лоцманського проведення суден.

§4. З метою забезпечення безпеки мореплавства, запобігання аварійним морським подіям, захисту навколишнього природного середовища та людського життя в територіальних водах, на підходах до морських портів, на акваторіях портів, між портами, на фарватерах і каналах, а також в інших районах, ускладнених для плавання, законодавством України встановлюються райони лоцманського проведення, у яких усім суднам, незалежно від їх прапору і форми власності, надаються лоцманські послуги.

Лоцманські послуги надаються виключно морськими лоцманами України (далі – лоцмани) за такими видами (див. пункти 1.3-1.4 *Положення*):

- лінійні (міжпортові) лоцманські послуги (надаються на судноплавних шляхах у територіальних водах, на фарватерах, каналах, у відкритому морі);
- портові лоцманські послуги (надаються на акваторіях, підхідних каналах, внутрішніх і зовнішніх рейдах).

Підприємства, на які покладаються функції щодо надання лінійних та портових лоцманських послуг у відповідних районах лоцманського проведення в територіальному морі і на внутрішніх водних шляхах України, створюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§5. У загальному випадку весь особовий склад лоцманської служби безпосередньо підпорядковується начальнику лоцманської служби або старшому лоцманові.

Начальник лоцманської служби або старший лоцман (якщо на нього покладені функції начальника лоцманської служби) встановлює порядок роботи лоцманів, веде облік їх робочого часу, контролює діяльність особового складу лоцманської служби, вирішує господарські питання тощо.

§6. На лоцманську службу, крім здійснення безпечного проведення суден, покладені і деякі функції нагляду за безпекою мореплавства – спостереження за станом і огороженням фарватерів та контроль за дотриманням капітанами суден правил плавання. Лоцмана, що виявили пошкодження або вихід з ладу засобів навігаційного обладнання (ЗНО), повинні негайно сповістити про це капітанів портів, у зоні відповідальності яких знаходяться такі ЗНО (див. статтю 94 КТМУ «Обов'язки морського лоцмана» і коментар до неї).

Стаття 93. «Громадянство морських лоцманів». **Морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про морських лоцманів, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.**

§1. Відповідно до правил розділу 8 *Положенням про морських лоцманів* (далі – *Положення*), затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, кандидатами на посаду державного морського лоцмана можуть бути тільки громадяни України, які мають вищу або середню судноводійну освіту, робочий диплом не нижче капітана малого плавання і стаж роботи на посаді капітана судна не менше 12 місяців або на посаді старшого помічника капітана судна не менше 24 місяців, придатні за станом здоров'я для роботи лоцманом, а також володіють англійською мовою в обсязі, необхідному для виконання своїх службових обов'язків (див. пункт 8.1 *Положення*).

§2. Оцінку кваліфікації і підготовки лоцманів, присвоєння кваліфікаційних категорій, контроль за підтримкою кваліфікації і підготовки лоцманів здійснюють державні кваліфікаційні комісії (далі – кваліфікаційні комісії), що створюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

§3. Кандидат на посаду морського лоцмана повинен пройти співбесіду у кваліфікаційній комісії за участю представників лоцманської організації, що здійснює лоцманське обслуговування в даному районі і/або порту, та представити документи, що підтверджують його відповідність вимогам, передбаченим пунктом 8.1 *Положення* (див. пункт 8.4 *Положення*).

За результатами співбесіди кандидат на посаду лоцмана зараховується до лоцманської організації як стажист.

§4. Перебування стажистом допускається не більш одного року. Протягом терміну стажування лоцманський стажист повинен пройти теоретичне навчання, тренажерну підготовку й практичне стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, лоцманській організації (див. пункт 8.5 *Положення*).

§5. Державним морським лоцманам України присвоюються такі кваліфікаційні категорії:

- державний морський лоцман 2-го класу;
- державний морський лоцман 1-го класу.

Присвоєння кваліфікаційної категорії морського лоцмана 2-го класу лоцманському стажисту проводиться (після проходження ним навчання, тренажерної підготовки і стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, лоцманській організації) кваліфікаційною комісією на підставі перевірки знань і подання лоцманської організації.

Морському лоцману 2-го класу присвоєння кваліфікаційної категорії морського лоцмана 1-го класу проводиться (після проходження ним навчання, тренажерної підготовки і стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, лоцманській організації) кваліфікаційною комісією за поданням лоцманської організації, на підставі результатів перевірки знань, а також за умови бездоганної, безаварійної роботи на посаді морського лоцмана 2-го класу терміном не менше трьох років (див. пункти 8.6-8.8 *Положення*).

§6. Для морських лоцманів 1-го і 2-го класу встановлюються обмеження за типами, тоннажем і розмірами суден, для обслуговування яких вони можуть бути допущені. Такі обмеження встановлюються за рішенням кваліфікаційної комісії, з урахуванням навігаційних умов районів, типів і розмірів суден (див. пункт 8.9. *Положення*).

Усі лоцмани, що здійснюють проведення суден у районах дії служби регулювання руху суден (СРПС), повинні пройти стажування дублерами лоцмана-оператора СРПС протягом не менше семи днів (див. пункти 8.9-8.10 *Положення*).

§7. Морські лоцмани 2-го і 1-го класів можуть займати посади лоцмана або старшого лоцмана відповідно. Розмежування функціональних обов'язків між лоцманами здійснює керівник лоцманської організації залежно від ступеня підготовки лоцманів, типу і розмірів суден, що відвідують район лоцманського проведення, та інших факторів.

Присвоєння кваліфікаційних категорій засвідчується видачею кваліфікаційними комісіями посвідчення морського лоцмана України встановленої форми (див. додаток 2 до *Положення*).

Не менше одного разу на три роки морський лоцман повинен підтвердити відповідність до вимог присвоєної йому кваліфікації (див. пункти 8.12-8.14 *Положення*).

Стаття 94. «Обов'язкове і необов'язкове лоцманське проведення суден». **Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами та центральними органами виконавчої влади затверджує райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоцях і Повідомленнях мореплавцям.**

У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без морського лоцмана, якщо тільки судно не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна у разі необхідності має право взяти на судно морського лоцмана.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден:

а) які самі (ядерні судна та інші) або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в обов'язковій постанові по порту;

б) які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно вплинути на безпеку їх плавання в порту. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має слідувати під лоцманським проведенням.

§1. Стаття 94 Кодексу торговельного мореплавства України встановлює тільки два види лоцманського проведення суден у територіальних водах України – обов'язкове та необов'язкове.

Юридичні факти, що породжують обов'язкове та необов'язкове лоцманське проведення суден, неоднакові. У першому випадку – це адміністративний акт, у другому – волевиявлення однієї сторони і адміністративний акт.

Що ж стосується функцій лоцмана, то за українським морським правом вони не змінюються залежно від виду проведення суден. У тому і в іншому випадку лоцман – порадник капітана, на якого за законом покладено виконання і деяких наглядових функцій (див. коментар до статті 96 КТМУ «Обов'язки морського лоцмана»).

§2. Обов'язкове і необов'язкове лоцманське проведення суден (див. нижче, схема 9) регламентується *Положенням про морську лоцманську службу* (далі – *Положення*), затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, розробленим відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України і Міжнародних угод (див. пункт 1.1 *Положення*).

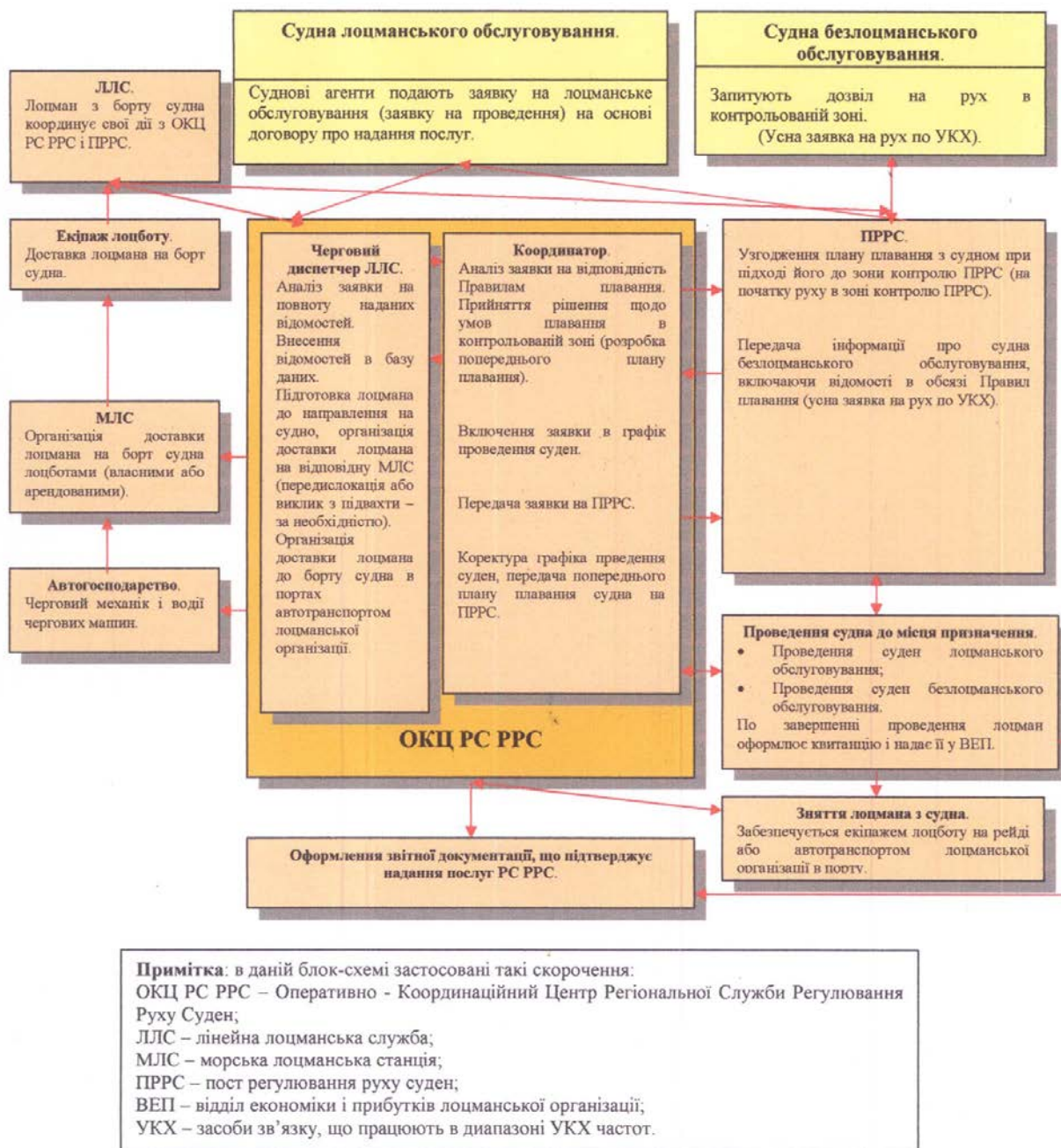


Схема 9. Спрощена процедура надання лоцманських послуг та послуг СРРС в районах обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення суден.

§3. Як це вже було зазначено вище райони лоцманського проведення підрозділяються на райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і центральними органами виконавчої влади встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, а також категорії суден, що в установленому порядку звільняються від обов'язкового лоцманського проведення (див. пункти 3.1-3.2 *Положення*).

У районах обов'язкового лоцманського проведення капітан судна не має права здійснювати плавання без лоцмана, за винятком випадків, коли судно належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення у встановленому центральним

органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, порядку (див. пункт 3.3 *Положення*). При порушенні капітан судна несе адміністративну відповідальність відповідно до чинного законодавства України.

Хоча при обов'язковому лоцманському проведенні капітан і не вправі здійснювати плавання без лоцмана, однак і в цьому випадку він залишається особою, повною мірою відповідальною за управління судном і його безпеку. Тому, якщо капітан вважає, що лоцман дає неправильні рекомендації, він вправі не керуватися ними і діяти на свій розсуд (див. коментар до статті 96 КТМУ «Обов'язки морського лоцмана»).

У свою чергу, лоцман і при обов'язковому проведенні також може відмовитися від подальшого проведення судна, якщо капітан діє всупереч його рекомендаціям (див. коментар до статті 104 КТМУ «Відмова морського лоцмана від проведення судна»).

§4. Райони необов'язкового лоцманського проведення можуть визначатися за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, і капітанами портів з урахуванням вимог *Положення* (див. пункт 3.4).

Капітан судна зобов'язаний вжити всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання (див. коментар до статті 58 КТМУ «Управління судном»). Тому він має право взяти лоцмана навіть там, де лоцманське проведення не є обов'язковим. Це право капітана є абсолютним, і судновласник не може відмовитися від відшкодування витрат за лоцманське проведення на тих підставах, що проведення було необов'язкове і капітан міг обійтися без лоцмана.

У районах, де лоцманське проведення є необов'язковим, капітан морського порту або центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення для суден у випадках (див. пункт 3.5 *Положення*):

- якщо судна або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в обов'язкових постановах по портах, *Лоції Чорного і Азовського морів на води України* і повідомленнях мореплавцям;
- якщо судна мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно впливати на безпеку мореплавства в районі. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має прямувати під лоцманським проведенням.

§5. У районах північно-західної частини Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, Азовському морі, Керч-єнікальському каналі та дельті річки Дунаю лінійне лоцманське проведення встановлюється у правилах плавання, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (див. пункт 3.8 *Положення*).

§6. Інформація про райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення, режим плавання і порядок надання лоцманських послуг у них доводиться до відома мореплавців шляхом публікації в обов'язкових постановах по портах, правилах плавання, що містяться в *Лоції Чорного і Азовського морів на води України*, повідомленнях мореплавцям (див. пункт 3.9 *Положення*).

Стаття 95. «Визначення часу лоцманського проведення». **Час лоцманського проведення суден визначається капітаном морського порту і оголошується в обов'язковій постанові по порту.**

Капітан морського порту може заборонити проведення суден у разі, коли безпечному проведенню суден перешкоджає стан погоди або моря (погана видимість, шторм, землетрус тощо), а також за наявності інших надзвичайних обставин, що створюють загрозу судноплавству.

§1. Визначення часу лоцманського проведення суден також регламентується *Положенням про морську лоцманську службу* (далі – *Положення*), затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами.

§2. У районах обов'язкового лоцманського проведення час проведення судна (цілодобово, у світлий час доби, із повною водою і т. п.) за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а на акваторіях портів і рейдах портів – капітанами цих портів (див. пункт 3.6 *Положення*).

Щоб забезпечити безперервне проведення суден у всіх портах, зазвичай встановлюється цілодобове чергування лоцманів. У загальному випадку лоцмани проводять судна цілодобово, якщо в обов'язкових постановах по портам і правилах плавання, розміщених в *Лоцці Чорного та Азовського морів на воді України* не вказано інше.

§3. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, капітан морського порту має право заборонити проведення суден, коли його безпечному здійсненню перешкоджають гідрометеорологічні умови (обмежена видимість, шторм, льодові умови тощо), а також при наявності інших особливих обставин.

До таких особливих обставин, за якими той чи інший район закривається для проведення, можуть бути віднесені, наприклад, буксирування некерованих об'єктів (доків) по каналах, проведення великотоннажних суден, коли закривається зустрічний рух тощо.

Вказівки з питань безпеки мореплавства, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, чи капітана морського порту в межах їх компетенції є обов'язковими для лоцмана (див. пункт 3.7 *Положення*).

§4. При несприятливих метеорологічних умовах, що роблять проведення судна небезпечним, лоцман і сам має право відмовитися від нього, вказавши капітану судна конкретні причини відмови. Якщо капітан всупереч думці лоцмана все ж наполягає на проведенні судна, лоцман зобов'язаний повідомити про це капітану порту і простежити, щоб думку лоцмана було зафіксовано в судовому журналі. Думка (мнение) капітана порту є в цьому випадку вирішальною.

Стаття 96. «Обов'язки морського лоцмана». **Під час проведення суден морський лоцман повинен спостерігати за станом і правильністю огородження фарватеру, станом берегових навігаційних знаків і терміново повідомляти капітану морського порту про будь-які зміни на фарватері і про аварійні морські події з суднами, які він проводить.**

Морський лоцман зобов'язаний вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, обов'язкової постанови по порту та інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а в разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог морського лоцмана - негайно повідомити про це капітана морського порту.

§1. Лоцмани покликані забезпечувати безаварійне проведення суден на судноплавних шляхах, фарватерах і каналах, на підхідних каналах до портів, швартування, відшвартування і перешвартування суден, поставлення суден на якір або бочку і знімання з них.

§2. Обов'язки морських лоцманів детально викладені в *Положенні про морську лоцманську службу* (далі – *Положення*), затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, відповідно до розділу 6 «Обов'язки морських лоцманів» якого лоцман під час проведення суден зобов'язаний:

- спостерігати за правильністю розташування і станом засобів берегового і плавучого навігаційного обладнання, негайно повідомляти капітана порту і/або центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, про всі помічені несправності й недоліки;
- повідомляти про всі аварійні події із суднами, що проводяться, або з іншими суднами;

- спостерігати, щоб судна, що проводяться, дотримувалися санітарних правил, правил з попередження забруднення;
- надавати вказівки капітанам суден на всі помічені порушення правил плавання, обов'язкових постанов і інших чинних правил, вимагати їх усунення, а в разі невиконання капітаном цих або інших законних вимог лоцмана – негайно повідомляти про це капітану порту і/або центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;
- вживати всіх можливих заходів для надання допомоги у випадку аварії із судном або нещасному випадку із людьми в районі лоцманського проведення;
- виконувати всі вимоги законодавства про охорону державного кордону в частині, що його стосується.

Виконання таких функцій лоцманом відноситься до його обов'язків публічно-правового характеру.

§3. Лоцман повинен повідомити капітану порту і/або в центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, про будь-який помічений ним недолік як стосовно судна, що проводиться, так і його екіпажу.

Процедури повідомлень лоцманів повинні бути встановлені кожною лоцманською організацією й погоджені з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Стаття 97. «Правовий статус морського лоцмана на судні». **Присутність на судні морського лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном.**

У випадках залишення капітаном судна командного містка він зобов'язаний вказати морському лоцману особу, відповідальну за управління судном у його відсутність.

§1. В частині першій статті 97 Кодексу торговельного мореплавства України міститься основне правило, яке регулює правовідносини капітана і лоцмана на судні.

Капітан судна є повновладним розпорядником на своєму судні. Йому підпорядковується не тільки судовий екіпаж, але і всі особи, що знаходяться на судні, у тому числі і лоцман (див. коментар до статті 58 КТМУ «Управління судном»).

Лоцман є тільки радником капітана з проведення судна, з думкою якого капітан повинен рахуватися, але не зобов'язаний погоджуватися всупереч власній думці, оскільки відповідальність за управління судном у всіх випадках залишається на капітанові. Лоцман тільки дає рекомендації з проведення судна (з використанням командних слів і виразів), але ніколи не «управляє» ім у точному сенсі цього слова. Якщо капітан вважає дії лоцмана помилковими, він має право не приймати його рекомендацій. Більш того, якщо капітан переконується в недостатній безпеці подальшого плавання під проведенням лоцмана, він, захищаючи інтереси судновласників і вантажовласників, зобов'язаний відсторонити його і провести судно самостійно або вимагати заміни лоцмана. Так, *Статут служби на суднах морського флоту* зобов'язує капітана при користуванні послугами лоцмана «стежити за безпекою плавання, а в разі неправильних дій лоцмана – відсторонити його від проведення судна, в подальшому здійснюючи його самостійно або вимагаючи заміни лоцмана» (див. статтю 88 Статуту служби на суднах морського флоту).

Слід, однак, відзначити, що в практиці міжнародного судноплавства є винятки, коли при плаванні в районах, де встановлено **примусове лоцманське проведення суден** (принудительная лоцманская проводка), лоцман прибуває на судно зі своїми рульовими матросами, і офіційно приймає на себе управління судном із занесенням відповідного запису у судовий журнал про момент часу прийому управління судном від капітана і передачі управління судном назад капітану. У цих випадках відповідальність за безпечне управління судном протягом часу лоцманського проведення судна покладається на лоцмана.

§2. Надаючи допомогу капітану при плаванні в особливо складних умовах, лоцман не замінює капітана, і його присутність на судні не звільняє капітана від відповідальності за завдану шкоду навіть у тому випадку, якщо капітан не був згоден з лоцманом. Морська арбітражна комісія (МАК) неодноразово підкреслювала це у своїх рішеннях. Так, при

швартуванні судна до причалу були пошкоджені причальні споруди. Власник судна, заперечуючи проти пред'явленого йому позову про відшкодування витрат з ремонту цих споруд, стверджував, що «капітан був введений в оману неправильною характеристикою льодової обстановки, наданою лоцманом», і вжитим лоцманом неправильним маневруванням судна. МАК не погодилася з запереченнями відповідача, вважаючи, що вони «суперечать загальноприйнятій оцінці ролі лоцмана тільки як радника при капітані судна. Що стосується зробленої лоцманом оцінки льодових умов, то капітан, на якому залишилася відповідальність за судноводіння, повинен був при входженні в лід особисто упевнитися в стані льоду і зробити з цього необхідні висновки, тим більше, що лоцман не зобов'язаний був знати і йому могли бути не відомі можливості судна з подолання льоду, відомі капітану. Хороша морська практика вимагала від капітана при першому зіткненні з льодом по поведінці судна зробити свої висновки про льодову обстановку, не обмежуючись контролем за командою, яка подається лоцманом». У результаті відповідальність за пошкодження причалу була покладена на власника судна (справа МАК № 69/1961).

В іншому випадку у зв'язку з тим, що при швартуванні не було використано буксир (хоча капітан і вважав, що буксир необхідний), а також тому, що лоцман прорахувався в утримуючій силі відданого на одну змичку якоря, був пошкоджений причал. Однак, виходячи з того, що «лоцман є лише порадником капітана, який використовує його досвід, знання місцевих умов лише в якості одного з допоміжних засобів для забезпечення безпеки судноводіння, залишаючись в той же час постійно відповідальним за його належне здійснення», МАК не визнала лоцмана винним і вказала, що якщо капітан вважав, що він не може обійтися без допомоги буксира, йому не слід було приступати до швартування. Оскільки ж капітан прийняв таке рішення, відповідальність за пошкодження причалу повинен нести судовласник (справа МАК № 28/1958).

Лоцман може бути визнаний винним тільки в тому випадку, якщо капітан сумлінно слідував його порадам, не знаючи і не будучи в змозі передбачити, що надані лоцманом рекомендації невірні. Однак і в цьому випадку лоцман може бути визнаний винним тільки в аварії, що сталася у зв'язку з неправильним зазначенням їм особливостей шляху, по якому прямує судно (незалежно від того, в якій формі ці вказівки були надані), так як тільки це буде порушенням його прямих обов'язків.

§3. Судновласник може бути звільнений від відповідальності перед третіми особами за шкоду, заподіяну з вини лоцмана, тільки в одному випадку, передбаченому статтею 177 КТМУ «Навігаційна помилка».

§4. Зазначений в частині другій статті 97 Кодексу обов'язок капітана вказати лоцманові особу, відповідальну за управління судном у відсутність капітана, обумовлений тим, що лоцман зобов'язаний давати свої поради і рекомендації тільки особі, яка управляє судном, а не будь-якому члену екіпажу, що знаходиться на містку.

На особу, відповідальну за управління судном у відсутність капітана, покладаються права і обов'язки, властиві капітану при здійсненні лоцманського проведення. Зокрема, ця особа повинна підкорятися вказівкам лоцмана щодо порушення правил судноплавства, обов'язкових постанов по порту тощо (див. частину другу статті 96 КТМУ «Обов'язки морського лоцмана»).

Стаття 98. «Відповідальність за аварійні морські події». **Відповідальність за аварійні морські події, що сталися з вини морських лоцманів під час виконання ними службових обов'язків, несе підприємство, працівником якого є лоцман.**

Ця відповідальність обмежується розмірами аварійного лоцманського фонду, який створюється з 10 відсотків відрахувань від сум лоцманського збору, що надійшли в календарному році, який передував аварії.

§1. Відповідно до норм цивільного права за шкоду, заподіяну неправильними службовими діями посадових осіб, відповідальність несе організація (підприємство, установа), в якій ця посадова особа перебуває на службі (див. частину 1 статті 1172 «Відшкодування юридичною або фізичною особою шкоди, завданої їхнім працівником чи іншою особою» Цивільного кодексу України).

Разом з цим відповідно до норми, встановленої статтею 98 Кодексу торговельного мореплавства України, а також згідно з правилами розділу 7 «Зобов'язання й компенсації» *Положення про морську лоцманську службу* (далі – *Положення*), затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, організація, працівником якої є лоцман, що здійснював лоцманське проведення судна, несе матеріальну відповідальність перед судновласником за збитки, завдані судну аварією, які виникли в результаті доведеної вини лоцмана.

Це означає, що для притягнення лоцманської організації до відповідальності необхідно, щоб власник судна довів, що проведення було виконано неналежним чином з вини лоцмана, а капітан судна за даних обставин не міг запобігти заподіяння шкоди в результаті аварії.

§2. На підставі статті 98 Кодексу лоцманська організація несе відповідальність тільки в тому випадку, якщо шкода заподіяна лоцманом при виконанні ним службових обов'язків і якщо при цьому ця шкода виникла саме в результаті аварії. Відповідальність лоцманської організації за шкоду, навіть заподіяну лоцманом при виконанні службових обов'язків, але яка виникла не через аварію судна, а з інших причин, ґрунтується, відповідно до статті 4 КТМУ «Застосування загальних засад законодавства України», на загальних правилах цивільного законодавства, перш за все на частині 1 статті 1172 Цивільного кодексу України.

§3. Як уже було відзначено вище, встановлена статтею 98 Кодексу відповідальність лоцманської організації настає тільки в тому випадку, якщо аварія виникла з вини лоцмана.

Цивільним законодавством встановлена презумпція вини в українському цивільному праві (статті 614 «Вина як підстава відповідальності за порушення зобов'язання», 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України). Суть її (на відміну від кримінального права, де провина не передбачається, а повинна бути доведена в кожному випадку пред'явлення звинувачення) полягає в тому, що особа, яка порушила зобов'язання або заподіяла шкоду, передбачається винною, поки вона не доведе, що шкоду було заподіяно не з її вини. Стосовно до відповідальності лоцманської організації за лоцманське проведення Кодекс торговельного мореплавства України не передбачає вилучення з цього загального принципу, і отже, при відповідальності за аварії, які виникли з вини морських лоцманів, – вина лоцмана передбачається (презюмується).

Однак практично лоцман може бути визнаний винним тільки в тому випадку, якщо при проведенні судна їм не були враховані специфічні особливості плавання в даному районі, які добре повинні бути відомі лоцманові і не могли бути відомі капітану (див. §2 коментаря до статті 97 КТМУ «Правовий статус морського лоцмана на судні»).

§4. Відповідальність за збитки, завдані судну аварією, які виникли в результаті вини лоцмана, обмежується розмірами аварійного лоцманського фонду, що створюється з 10 відсотків відрахувань від сум лоцманського збору, які надійшли в календарному році, що передувє аварії. Тому, якщо заподіяний з вини лоцмана збиток не перевищує розміру аварійного фонду, існуючого на момент пред'явлення позову, то відшкодування буде повним. Якщо ж збиток перевищить його, то відшкодування буде обмежено розмірами цього фонду.

§5. Встановлена статтею 98 Кодексу відповідальність лоцманської організації за аварії, що виникли з вини лоцмана, настає в разі заподіяння шкоди як при обов'язковому, так і при необов'язковому лоцманському проведенні суден.

§6. Кодекс торговельного мореплавства України не встановлює спеціальних термінів давності для пред'явлення до лоцманських організацій позовів, що впливають із заподіяння шкоди лоцманами. Тому в даному випадку слід керуватися статтею 389 КТМУ «Позовна давність за іншими вимогами».

Стаття 99. «Направлення морського лоцмана на судно». **У разі виклику лоцмана підприємство, що надає лоцманські послуги, зобов'язане негайно направити на судно морського лоцмана, сповістивши про це капітана судна. Якщо це зробити неможливо, підприємство, що надає лоцманські послуги, зобов'язане повідомити капітана судна про час, коли прибуде лоцман.**

§1. Лоцман може бути викликаний на судно підняттям прапорного сигналу «G» (Golf / Голф: «Мені потрібний лоцман») за Міжнародним зводом сигналів (вдень), спалюванням

блакитного фальшфейеру (вночі) або за допомогою подачі заявки по радіо, телефону, радіотелефону, письмово або через судового агента. Час, місце і порядок виклику лоцмана встановлюється обов'язковими постановами по портам. Процедура аналізу, прийняття, реєстрації заявки та забезпечення лоцманського і безлоцманського проведення суден надається у форматі блок-схеми нижче (див. нижче, схема 10).

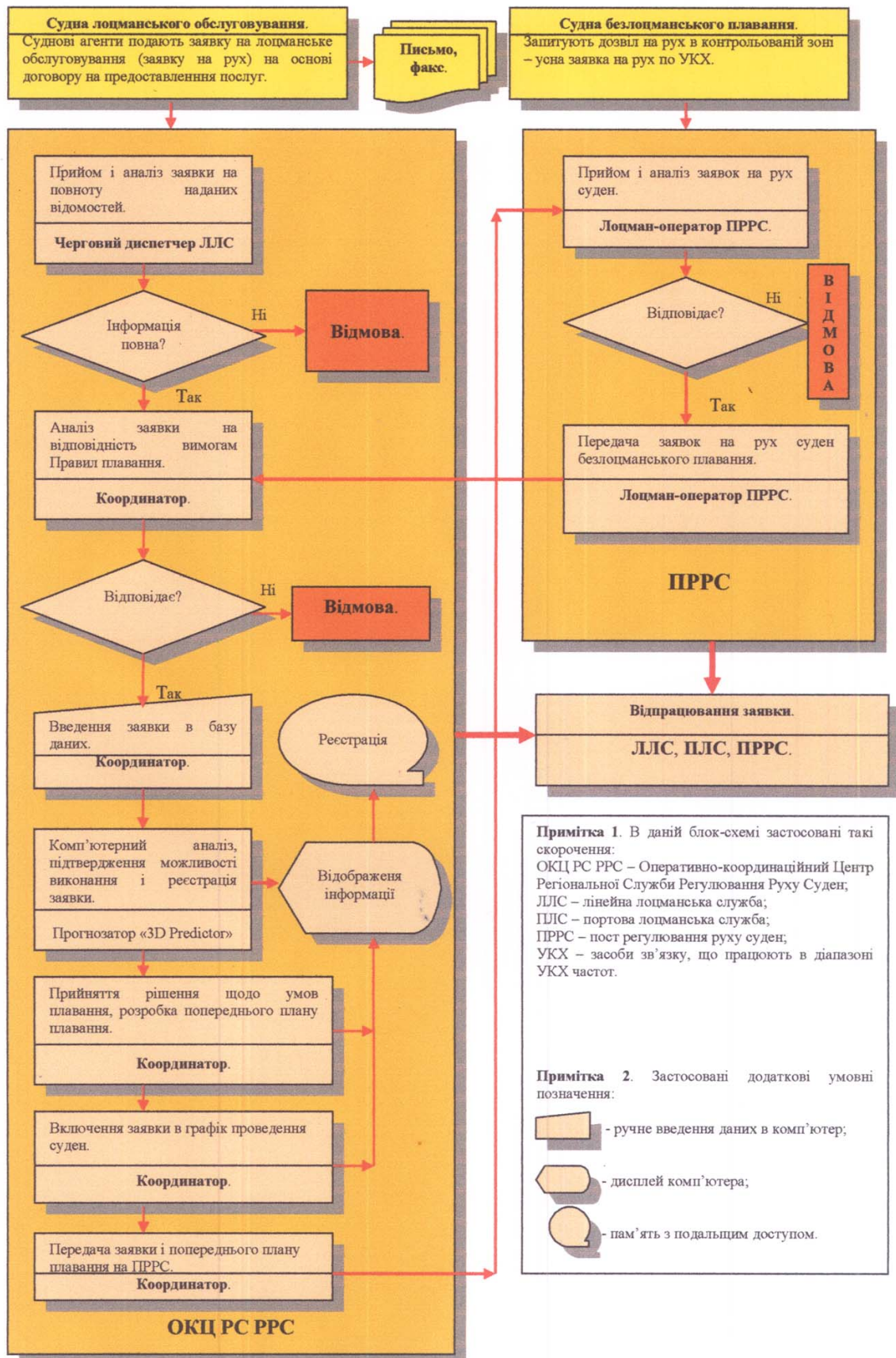


Схема 10. Спрощена процедура аналізу, прийняття і реєстрації заявки на лоцманське і безлоцманське проведення суден.

§2. З моменту виклику лоцмана між капітаном судна і лоцманською організацією виникають правовідносини, пов'язані із здійсненням лоцманського проведення. Якщо після виклику лоцмана і прибуття його на судно капітан відмовиться від його послуг, він зобов'язаний сплатити лоцманський збір (див. коментар до статті 105 КТМУ «Відмова капітана судна від послуг морського лоцмана»).

§3. Після отримання заявки на лоцманське проведення лоцманська організація зобов'язана повідомити капітана судна про час направлення лоцмана. Випадки, коли лоцман не може бути направлений негайно, можуть бути викликані обставинами стихійного характеру (шторм, сильний туман тощо), необхідністю очікування черговості постановки до причалу, зайнятого іншим судном тощо.

§4. Якщо капітаном судна заявка на лоцмана подана в термін, зазначений в обов'язкових постановках, лоцїї або правилах плавання, і судно прибуло до місця приймання лоцмана (готове до виходу в море) в зазначеній в заявці час, лоцман повинен прибути на судно в цей час.

У разі неможливості прибуття лоцмана в зазначений час, лоцманська організація повідомляє капітана судна про інший час і місце прибуття лоцмана.

Якщо судно не прибуло до місця приймання лоцмана в зазначений в заявці капітаном і/або морським агентом час, лоцман, направлений на це судно, може бути направлений на інше судно. Судну, що запізнилось, лоцман надається в порядку черговості.

§5. У зв'язку з надзвичайними обставинами, що загрожують життю і здоров'ю екіпажу і/або пасажирів судна, безпеці судна, береговим спорудам, і/або при виникненні небезпеки для навколишнього природного середовища, заявка на лоцманське проведення приймається негайно і лоцман направляється на судно з першою нагодою.

Стаття 100. «Умови перебування морського лоцмана на судні». Капітан судна зобов'язаний забезпечити швидкий і безпечний прийом морського лоцмана і стажиста на борт судна і на період проведення безкоштовно надавати їм окреме приміщення і харчування нарівні з особами командного складу судна.

§1. Заходи, які необхідні для швидкого і безпечного прийому лоцмана на судно, залежать від конкретних обставин, при яких приймається лоцман. Разом з тим існує ряд загальних правил, якими повинні керуватися капітан і лоцман для забезпечення безпеки при прийомі і висадці лоцмана. Прийом і висадка лоцманів на відкритих рейдах допускається при хвилюванні моря, як правило, не більше 4 балів. При вітрі або брижах підходити до судна, що стоїть на рейді, або судна, що прибуває, слід з підвітряного борту. До моменту прийому лоцмана інерція судна повинна бути мінімальною.

Капітан судна зобов'язаний забезпечити швидку і безпечну посадку/висадку лоцмана і лоцманського стажиста, не допускаючи при цьому пошкодження лоцманського судна. Під час приймання й висадки лоцмана і лоцманського стажиста капітан судна зобов'язаний підтримувати зв'язок із лоцманським судном і погоджувати з ним свої дії.

Засоби доступу лоцмана на судно (лоцманський штормтрап, механічний підйомник) повинні відповідати вимогам безпеки, встановленим у Правилі 23 «Пристрої для передачі лоцмана» Глави V «Безпека мореплавства» Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками та відповідних резолюціях Міжнародної морської організації (ІМО): А.426(IX) «Пристрій для висадки і посадки лоцманів на великовантажні судна» від 15.11.1979 року і А.667(16) «Пристрої для передачі лоцмана» від 19.10.1989 року. Відповідно до чинних вимог з безпеки для прийому і висадки лоцмана повинні застосовуватися надійні штормтрапи, з поперечинами для запобігання скручування трапа. Штормтрапи повинні бути достатньої довжини, чисті і сухі. У темну пору доби місце установки штормтрапа повинно освітлюватися (див. нижче, схема 11).

Установка штормтрапа, посадка і висадка лоцмана повинні здійснюватися під наглядом відповідальної особи командного складу судна. Перехідні пристрої повинні бути такими, щоб лоцман міг безпечно зійти з трапа на палубу судна.

Лоцман має право відмовитися від висадки на судно у випадку, коли засоби доступу на судно (лоцманський штурмтрап, механічний підйомник) не відповідають вимогам безпеки, встановленим Міжнародною конвенцією СОЛОС-74 з поправками та зазначеними вище резолюціями ІМО.

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

In accordance with I.M.O. requirements and I.M.P.A. recommendations

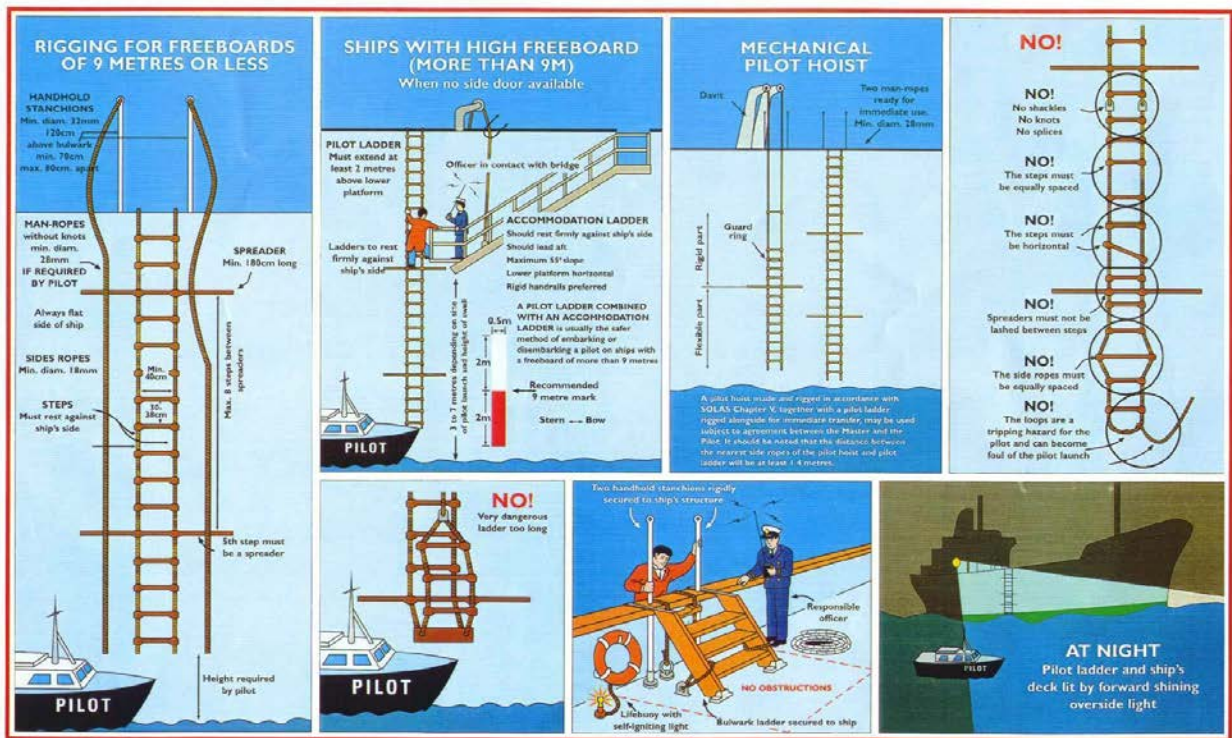


Схема 11. Необхідні заходи щодо забезпечення безпечної посадки/висадки лоцмана.

§2. У випадку непогоди, коли неможливо висадити лоцмана з лоцманського судна на судно, що йде з моря, за узгодженням із капітаном останнього, лоцман може здійснити проведення способом лідування (тобто в кільватері за лоцманським судном) до місця, де можна буде безпечно прийняти лоцмана на борт судна. Спосіб лідування, за узгодженням із капітаном судна, може бути застосований і при виході судна з порту.

За наявності в районі лоцманського проведення служби регулювання руху суден (СРПС) проведення судна способом лідування повинно бути також погоджено з цією службою.

При проведенні судна способом лідування між судном, яке проводиться, і лоцманським судном повинен бути забезпечений надійний зв'язок.

§3. Обов'язок капітана забезпечити лоцмана і стажиста окремим приміщенням і безкоштовним харчуванням нарівні з особами командного складу судна передбачена також Положенням про морську лоцманську службу, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами. Це означає, що, якщо командний склад даного судна має окремі каюти, то лоцманові повинна бути надана окрема каюта, якщо ж командний склад судна має одну каюту на двох, тому і лоцманові може бути надано місце в двомісній каюті.

Стаття 101. «Лоцманська квитанція». Прибулий на судно морський лоцман зобов'язаний вручити капітану лоцманську квитанцію встановленого центрального органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, зразка.

У квитанцію капітан судна вносить такі відомості: найменування судна, прапор держави, під яким плаває судно, осадка, довжина, ширина, чиста місткість, а також місце і час прийому морського лоцмана.

Капітан відмічає у квитанції місце і час закінчення лоцманського проведення, а в разі необхідності вносить зауваження щодо проведення судна морським лоцманом. Внесені у квитанцію відомості та зауваження капітан судна засвідчує своїм підписом.

§1. Лоцманські послуги надаються на підставі двостороннього договору між капітаном судна або морським агентом, що виступають від імені судовласника, з однієї сторони, і лоцманської організації, що надає ці послуги, з іншої сторони.

Лоцман, який прибув на судно, зобов'язаний пред'явити капітану судна посвідчення морського лоцмана України і вручити лоцманську квитанцію. Капітан судна не має права брати на судно як лоцмана особу, що не має посвідчення морського лоцмана України.

Після прибуття лоцмана на борт капітан судна повинен пред'явити лоцману стандартну лоцманську картку з даними про судно і його маневрові характеристики і заповнити лоцманську квитанцію. Капітан судна підтверджує своїм підписом внесені в лоцманську квитанцію відомості і, при потребі, вносить зауваження щодо проведення судна лоцманом.

Лоцманська квитанція (див. додаток 1 до Положення про морську лоцманську службу, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами), яка заповнена і підписана капітаном судна, є документом, що підтверджує наявність зазначеного вище двостороннього договору, а також підтверджує факт надання лоцманських послуг.

Logo: ДЕЛЬТА-ЛОЦМАН АРХИВА ПІДПИСИ
 MINISTRY OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINE
 МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
 ДЕЛЬТА-PILOT STATE ENTERPRISE

ЛОЦМАНСЬКА КВИТАНЦІЯ № 5286
 PILOT'S BILL

Прізвище лоцмана
 Pilot's name SUZUKI

Назва судна
 Ship's name TORM GERD

Номер IMO
 IMO number 9240897

Прапор
 Flag DENMARK

Осадка судна
 Draught of the vessel: Forward 7.70 Aft 9.10

Розміри судна: Довжина (найбільша) Ширина Висота борту
 Vessel's dimensions Length 0.A 133.00 Breadth MLD 32.2 Depth MLD 10.1

Регістровий тоннаж: Нетто Брутто Дедейт
 Register tonnage: Nett 11742 Gross 30128 Deadweight 27666

Тип судна
 Ship's type TANKER

Останній порт заходу
 Last port of call ISTANBUL

Порт призначення
 Port destination ODESSA

Вид і кількість вантажу
 Kind & quantity of cargo PALM OIL 15246 MT

Вантаж на верхній палубі такі ні
 Deck cargo yes/no

Судновласник
 Owner TORM A/S

Морський агент
 Ship's agent WILHELMSEN SHIP SERVICE

Лоцман прибув/приступив до роботи дата час
 Pilot embarked/commanced pilotage date 23/02/2013 time 21:20

Лоцман закінчив роботу/зайбує
 Pilotage completed/pilot disembarked: date 23/02/13 time 23:00

Судно проведено (із/до)
 Vessel piloted from/to ROSTA - BOREN 37

М. миль
 n. miles

Буксирні/людове забезпечення
 Tugs (ice-breakers assistance) PATRIOT STEVEDORE LAGOS

Послуги CPPC
 VTS used

Прізвище і підпис капітана
 Master's name & signature BENNY B.K. CHRISTIANSEN

Суднова печатка
 Ship's stamp MASTER TORM GERD

Підпис капітана
 Master's signature

Дата
 Date 23 02 13

Фото 43. Формат лоцманської квитанції (лицьова сторона).

§2. Дані, які вказуються в лоцманській квитанції (див. вище, фото 43), мають подвійне значення. З одного боку, вони необхідні лоцманові для безпечного проведення судна, а з іншого – на підставі цих даних стягується лоцманський збір. Крім того, лоцманська квитанція є свого роду звітним документом лоцмана про якість зробленого ним проведення судна, так як в разі потреби капітан вносить зауваження щодо проведення судна лоцманом на зворотній стороні лоцманської квитанції.

§3. Оскільки відомості про осадки судна, його довжину, ширину і чисту регістрову місткість мають важливе значення і для безпечного проведення і для обчислення лоцманського збору, за надання недостовірної стосовно них інформації на капітана судна

накладається штраф у порядку, встановленому чинним законодавством (див. коментар до статті 102 КТМУ «Штраф за неправильну інформацію про судно та прохід без лоцмана»).

§4. Капітан судна повинен повідомити лоцмана про особливості в управлінні свого судна, будь-які відомі йому обмеження і/або несправності навігаційного устаткування, двигунів, судових пристроїв, обмеження судового персоналу, що можуть впливати на безпеку плавання, маневрування, швартовних операцій.

Лоцман повинен інформувати капітана судна про маршрут переходу, особливі умови плавання, такі як (але не тільки): стан погоди; глибини; наявність течій; очікуваний рух інших суден; порядок взаємодії з постами регулювання руху суден і з адміністрацією порту; місця, де можливо безпечно стати на якір; відомості про причал, до якого прямує судно; схему швартування; характеристику, число й порядок використання буксирів, що залучені для забезпечення переходу і/або швартування.

У процесі лоцманського проведення капітан і лоцман повинні постійно обмінюватися інформацією про умови плавання, місцеві умови, особливості судна, будь-які інші умови, що можуть вплинути на виконання лоцманського проведення судна.

Стаття 102. «Штраф за неправильну інформацію про судно та прохід без лоцмана». **За надання недостовірної інформації, у тому числі за допомогою технічних судових засобів, щодо даних про судно, перелік яких встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а також за прохід без дозволу служби регулювання руху або без лоцмана в зоні обов'язкового лоцманського проведення капітан судна зобов'язаний сплатити штраф у розмірі двократної ставки лоцманського збору незалежно від встановленої чинним законодавством України відповідальності за наслідки, що можуть виникнути через ці дії.**

§1. Дані про осадку, довжину і ширину судна і про його чисту реєстрову місткість, що повідомляються капітаном, мають надзвичайно важливе значення. Сама можливість лоцманського проведення залежить іноді виключно від осадки судна, його довжини і ширини. За чистої реєстрової місткості обчислюється розмір лоцманського збору (див. коментар до статті 106 КТМУ «Лоцманський збір»).

§2. Відповідно до *Переліку даних про судно, що надається у тому числі за допомогою технічних засобів* (далі – *Перелік*), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 року № 191, капітани суден, що мають намір заходити в територіальні і внутрішні води та в акваторії портів України, повинні надавати таку інформацію про судно, у тому числі за допомогою технічних судових засобів (автоматичної інформаційної системи – АІС):

- назва судна і опис судна (name and description of the ship);
- національна приналежність судна (nationality of ship);
- ідентифікаційний номер морської рухомої служби (MMSI number);
- номер, наданий Міжнародною морською організацією (IMO number);
- радіопозивний сигнал судна (radio call sign);
- тип судна (type of ship);
- найбільша довжина (max length) м;
- найбільша ширина (max breadth) м;
- найбільша осадка (max draft) м;
- стан судна (на ходу, якорі, міліні тощо) [ship's navigational status (underway using engine, at anchor, restricted in ability to maneuver, etc)];
- порт призначення, очікуваний час прибуття (destination and ETA);
- тип вантажу, наявність небезпечного вантажу (type of cargo, hazardous cargo type).

§3. Накладення штрафу здійснюється за сам факт неправильного оголошення капітаном осадки судна, його довжини, ширини, реєстрової місткості та іншої інформації, необхідної відповідно до вимог *Переліку*, незалежно від подальших наслідків, які таке неправильне оголошення спричинило.

§4. Сплата штрафу не звільняє капітана і/або судновласника від відповідальності за наслідки, які можуть статися через надання недостовірних відомостей про судно. Це, зокрема, означає, що судновласник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли в зв'язку з повідомленням недостовірної інформації про судно. Якщо через це були пошкоджені портові споруди, він зобов'язаний відшкодувати збитки, пов'язані з ремонтом цих пошкоджень, незалежно від сплати штрафу. Якщо в результаті надання недостовірних відомостей про реєстрову місткість судна лоцманський збір був стягнутий в меншому розмірі, судновласник зобов'язаний не тільки сплатити штраф у розмірі двократної ставки належного лоцманського збору, а й доплатити збір до встановленого розміру тощо.

Стаття 103. «Залишення морським лоцманом судна». **Морський лоцман не має права без згоди капітана залишити судно раніше, ніж поставить його на якір, відшвартує в безпечне місце, виведе в море або буде замінений іншим лоцманом.**

§1. Мета лоцманського проведення – забезпечення безпеки мореплавства. Тому Кодекс торговельного мореплавства України вичерпно визначає ті моменти, з настанням яких безпечно положення судна може вважатися забезпеченим і лоцманові дозволяється залишити судно навіть без згоди капітана. Відповідно до статті 103 Кодексу лоцман може без згоди капітана залишити судно тільки після того, як він:

- поставить судно на якір, або
- пришвартує судно в безпечному місці, або
- виведе судно в море, або
- буде змінений іншим лоцманом.

При застосуванні статті 103 Кодексу необхідно, однак, враховувати, яке проведення (обов'язкове або необов'язкове) здійснюється лоцманом, і в залежності від цього вирішувати питання про те, коли лоцман вправі залишити судно. На практиці випадки, коли лоцмани залишали б судна без згоди капітана, надзвичайно рідкісні.

§2. При обов'язковому лоцманському проведенні лоцман не має права покинути судно навіть за згодою капітана раніше, ніж доведе його до місця, зазначеного в обов'язкових постановках по даному порту або в *Повідомленнях мореплавцям України* як місце закінчення обов'язкового проведення.

Навіть якщо капітан відмовився від продовження проведення судна даним лоцманом (див. §1 коментаря до статті 97 КТМУ «Правовий статус морського лоцмана на судні») або лоцман сам відмовився від проведення (див. статтю 104 КТМУ «Відмова морського лоцмана від проведення судна»), він не має права покинути судно, поки не буде змінений, тому що сенс обов'язкового лоцманського проведення складається також і в тому, щоб лоцман знаходився на борту судна протягом усього часу, поки судно проходить район обов'язкового лоцманського проведення.

§3. При необов'язковому лоцманському проведенні лоцман може за згодою капітана залишити судно в будь-якому місці. У разі ж відсутності його згоди лоцман може це зробити в зазначених у статті 103 Кодексу випадках (див. вище, §1).

Стаття 104. «Відмова морського лоцмана від проведення судна». **Якщо капітан, прийнявши на судно морського лоцмана, діє всупереч його рекомендаціям, лоцман має право у присутності третьої особи відмовитися від продовження проведення судна. Морський лоцман вправі вимагати, щоб про це було зроблено запис у лоцманській квитанції. Однак і після відмови від проведення судна лоцман зобов'язаний залишатися на капітанському містку, і якщо капітанові судна будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, він зобов'язаний надати їх.**

На вимогу капітана продовжити лоцманське проведення судна, лоцман зобов'язаний продовжити проведення судна.

§1. Кодекс торговельного мореплавства України передбачає єдиний випадок, в якому лоцман може відмовитися від подальшого проведення судна: якщо капітан діє всупереч його рекомендаціям. Подібні випадки трапляються вкрай рідко, тому що сенс лоцманського проведення складається саме в наданні порад та рекомендацій з судноводіння в умовах, добре відомих лоцманові і значно гірше – капітану.

§2. Лоцман повинен мати можливість виправдати свої дії в тих виняткових випадках, коли капітан діє всупереч його порадам. Тому його відмова від подальшого проведення судна відповідно до статті 104 Кодексу можлива тільки в присутності «третьої особи», якою може бути будь-який член екіпажу (крім капітана) або стажист. Крім того така відмова має бути належним чином оформлена. Лоцман зобов'язаний повідомити про це капітану порту і зробити відповідну відмітку в лоцманській квитанції, а також вимагати, щоб про це було зроблено запис у судовому журналі. При цьому обов'язково має бути зазначено час, коли лоцман відмовився від проведення, і місцезнаходження судна в цей момент.

§3. При відсутності умов, зазначених у статті 103 «Залишення морським лоцманом судна» Кодексу, лоцман, який відмовився від проведення судна, зобов'язаний залишитися на містку. Якщо самостійно діючому в таких випадках капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман зобов'язаний повідомити їх. Якщо капітан вимагає, щоб лоцман відновив проведення судна, останній зобов'язаний його продовжити.

§4. Хоча після відмови від проведення лоцман практично не здійснює проведення судна, капітан за аналогією зі статтею 105 «Відмова капітана судна від послуг морського лоцмана» Кодексу торговельного мореплавства України зобов'язаний сплатити лоцманський збір повністю.

Стаття 105. «Відмова капітана судна від послуг морського лоцмана». **Якщо у капітана судна виникли сумніви щодо правильності рекомендацій морського лоцмана, він має право відмовитися від його послуг. При цьому в районі, де лоцманське проведення є обов'язковим, капітан за наявності можливостей зупиняє рух судна до прибуття іншого лоцмана.**

Капітан судна, який викликав морського лоцмана і після його прибуття відмовився від лоцманських послуг, зобов'язаний сплатити повністю лоцманський збір за проведення судна, для якого був викликаний лоцман.

§1. При наявності достатніх підстав для сумнівів щодо правильності рекомендацій лоцмана капітан має право відмовитися від його послуг. При цьому в районі необов'язкового лоцманського проведення він може, а в районі обов'язкового проведення – зобов'язаний викликати іншого лоцмана. В останньому разі, якщо це можливо, капітан повинен зупинити рух свого судна.

При обов'язковому лоцманському проведенні відмова капітана від послуг лоцмана може бути тільки тимчасовою, так як взагалі відмовитися від послуг лоцмана при такому виді проведення капітан не вправі.

При необов'язковому лоцманському проведенні капітан після виклику лоцмана вправі взагалі відмовитися від його послуг і здійснювати плавання самостійно.

§2. Лоцманський збір підлягає сплаті тільки в тому випадку, якщо судно дійсно користувалося послугами лоцмана. Відповідно до статті 105 Кодексу вилучення з цього правила на капітана покладається обов'язок повністю сплатити лоцманський збір навіть у разі, коли фактично лоцман не здійснював проводку. Однак такий обов'язок виникає тільки за умови, що:

- лоцман був викликаний капітаном;
- лоцман прибув для здійснення проведення судна і
- після його прибуття капітан відмовився від його послуг.

§3. У розумінні статті 105 Кодексу лоцман вважається прибулим, якщо він знаходиться на борту судна, яке потребує лоцманського проведення, або у борта цього судна.

Стаття 106. «Лоцманський збір». **Із суден, що користуються послугами морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.**

§1. Лоцманський збір, тобто плата за лоцманські послуги, стягується тільки з суден, які дійсно користуються послугами лоцманів. Порядок справляння і розмір лоцманського збору встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку, а саме регламентуються *Тарифами на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден* (далі – *Тарифи*), затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 року № 965.

Це стосується й лоцманського проведення, що здійснюється способом лідирування, а також випадків, коли один лоцман здійснює проведення декількох суден, що прямують одне за одним.

§2. Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден (далі – лоцманський збір) справляються у морських портах / морських терміналах із суден, групи яких зазначені у додатку 1 до *Тарифів*. Лоцманський збір справляється з усіх суден, що заходять у морські порти / морські термінали або прямують транзитом судноплавними водними шляхами.

Лоцманський збір не справляється у випадках, якщо відповідно до законодавства лоцманське проведення в даному районі не є обов'язковим або судно віднесено до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, та послуги із забезпечення лоцманського проведення не замовлялися і не надавалися.

§3. Нарахування лоцманського збору здійснюється з умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна і висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює.

Умовний об'єм судна підлягає округленню у такому порядку: до 0,50 кубічного метра відкидається, а 0,50 кубічного метра і більше округлюється до 1 кубічного метра.

Лоцманський збір нараховується на об'єм судна не менше ніж 5000 кубічних метрів. Об'єм судна менше 5000 кубічних метрів вважається за 5000 кубічних метрів.

Для морських суден, що перевозять вантажі на верхній палубі чи мають дві або більше палуб, крім твіндекних суден, висота борту, яка використовується для обчислення об'єму судна, повинна становити не менше половини ширини судна.

Умовний об'єм баржо-буксирних складів, караванів та інших складених плавучих споруд для нарахування лоцманського збору дорівнює сумі об'ємів окремих елементів.

Для розрахунку лоцманського збору умовний об'єм суден РО-РО, РО-ФЛОУ, ОБО, ЛО-РО, контейнеровозів, худобовозів, ліхтеровозів, автомобілевозів (див. коментар до статті 15 КТМУ «Поняття судна») застосовується з коефіцієнтом 0,7 за умови використання зазначених суден відповідно до їх спеціалізації. Тип судна та його спеціалізація визначаються за реєстраційними (для іноземних суден – *Certificate of Registry*, для українських суден – *Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і Свідоцтво про право власності на судно*) і класифікаційним судновими свідоцтвами.

Лоцманський збір включає в себе витрати на плавучі засоби, які використовуються для доставки лоцмана на судно або зняття лоцмана із судна.

За доставку/зняття лоцмана на/з судно(а) у період льодової кампанії, яка оголошується відповідно до чинного законодавства, до лоцманського збору застосовується надбавка у розмірі 10 відсотків (без урахування знижок та/або надбавок).

§4. Підставою для справляння лоцманського збору є лоцманська квитанція, що заповнюється та підписується капітаном судна та підтверджує факт надання лоцманських послуг, або радіотелеграфне підтвердження судна.

§5. Відмова від послуг лоцмана, замовлених судном (за виклик лоцмана з наступною відмовою від його послуг) оплачуються за такими тарифами:

- 100 відсотків лоцманського збору за проведення судна, для якого був викликаний лоцман, – для суден у закордонному плаванні;

- 100 відсотків лоцманського збору за проведення судна, для якого був викликаний лоцман, – для суден у каботажному плаванні.

§6. Несплата лоцманського збору може служити підставою для відмови судну у видачі дозволу на вихід з порту (див. коментар до статті 91 КТМУ «Заборона на вихід судна з порту»).

Стаття 107. «Окрема винагорода за затримку морського лоцмана». **Якщо морський лоцман затримується на судні більше двох годин через необхідність довантаження чи розвантаження судна, несправність суднових механізмів, перебування судна в карантині та інші обставини, якщо вони не викликані діями непереборної сили, капітан судна зобов'язаний сплатити підприємству, де працює морський лоцман, окрему винагороду в розмірі, встановленому відповідно до статті 106 цього Кодексу.**

§1. Розмір передбаченої статтею 107 Кодексу торговельного мореплавства України окремої винагороди «за затримку лоцмана» встановлено пунктом 2.9 *Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден* (далі – *Тарифи*), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 року № 965, де зазначено, що затримка лоцмана на судні оплачується за такими тарифами:

- за 1 годину затримки лоцмана, викликані неточною інформацією (повну або неповну):
 - 57 доларів США – для суден у закордонному плаванні;
 - 20,02 долара США – для суден у каботажному плаванні.
- за затримку лоцмана на судні більше 2 годин через необхідність довантаження чи розвантаження судна, несправність суднових механізмів, перебування судна в карантині та інші обставини, якщо вони не викликані діями непереборної сили:
 - 142 долари США за першу добу та 284 долари США за кожну наступну добу – для суден у закордонному плаванні;
 - 50,29 долара США за першу добу та 100,59 долара США за кожну наступну добу – для суден у каботажному плаванні.

§2. При нарахуванні тарифів за затримку лоцмана на судні більше 2 годин час визначається з округленням до 0,5 доби. При цьому час до 0,5 доби приймається за 0,5 доби, а 0,5 доби і більше – за 1 добу.

§3. Підставою для стягнення тарифу за затримку лоцмана на судні є зафіксоване капітаном судна в лоцманській квитанції підтвердження факту та причин затримки судна.

§4. Наведений в статті 107 Кодексу перелік обставин, через які лоцман може бути затриманий на судні, не є вичерпним. До таких обставин також можуть бути віднесені затримка відходу судна в зв'язку з несвоєчасним оформленням документів, неявкою членів екіпажу на судно тощо. Не обов'язково також, щоб обставини, що викликають затримку лоцмана на судні, сталися з вини капітана або судового екіпажу. Навіть і в тому випадку, коли така затримка відбувається з незалежних від судна обставин, наприклад у зв'язку з очікуванням повної води, «окрему винагороду» все одно має бути упалчено. Таким чином, її сплата зумовлюється самим фактом затримки лоцмана (незалежно від провини капітана), за винятком випадків, коли причиною затримки є непереборна сила.

Стаття 108. «Окрема винагорода на повернення морського лоцмана». **Якщо лоцман і стажист вивезені судном, яке вони проводили, за межі обслуговуваного ними району, капітан судна зобов'язаний відшкодувати лоцману і стажисту витрати на повернення до місця служби (проїзд, добові, проживання в готелі) і, крім того, виплатити винагороду, передбачену статтею 107 цього Кодексу за кожну добу перебування їх за межами району лоцманського проведення.**

§1. Капітан не може вимагати, щоб лоцман здійснював проводку за межами району, який їм обслуговується.

Випадки, коли лоцман може бути вивезений судном за межі району, що їм обслуговується, як правило, зустрічаються рідко. Однак це може статися і з незалежних від сторін обставин, наприклад, якщо висадці лоцмана заважає стан погоди (шторм тощо).

§2. Вивезений за межі району, що їм обслуговується, лоцман має право обрати будь-який спосіб для повернення назад. Капітан (судновласник) зобов'язаний відшкодувати фактичну вартість його зворотного проїзду, не обмежуючи лоцмана у виборі засобів транспорту.

§3. Винагорода, встановлена статтею 108 Кодексу, підлягає сплаті незалежно від причин, за якими лоцман був вивезений за межі району, що їм обслуговується. Сам факт вивозу лоцмана створює у лоцманській організації право вимоги такої винагороди, за винятком випадків, коли лоцман був вивезений в результаті дії непереборної сили (див. статтю 107 КТМУ «Окрема винагорода за затримку морського лоцмана»).

Стаття 109. «Справляння зборів і стягнення штрафів». **Лоцманський збір, окрема винагорода і штрафи, передбачені статтями 102, 105, 106, 107, 108 цього Кодексу, включаються в дохід підприємства, працівником якого є морський лоцман.**

§1. Відповідно до пункту 2.3 *Положення про морську лоцманську службу*, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 року № 498 із змінами, діяльність лоцманських організацій здійснюється на засадах самофінансування за рахунок коштів лоцманських зборів, що стягуються в установленому порядку. Таким чином, лоцманський збір, окрема винагорода і штрафи, передбачені статтями 102, 105, 106, 107, 108 КТМУ, включаються в дохід лоцманських організацій.

§2. Десять відсотків надходжень лоцманського збору зараховуються в аварійний фонд лоцманської організації для відшкодування збитків від аварій, що сталися з вини лоцманів даної лоцманської організації (див. статтю 98 КТМУ «Відповідальність за аварійні морські події»).

На відміну від лоцманського збору, окремої винагороди і штрафу, передбачених статтями 102, 105, 106, 107, 108 Кодексу торговельного мореплавства України, які надходять в дохід лоцманської організації, аварійний фонд за поточний і попередній роки лоцманська організація не має права витратити на свої потреби.

Глава 4. Служба регулювання руху суден

Стаття 110. «Поняття служби регулювання руху суден». **У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.**

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання 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.

Перелік послуг, що надаються конкретно службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язковій постанові по порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.

§1. Питання служби регулювання руху судна (далі – СРПС) внесені до Кодексу торговельного мореплавства України вперше (в КТМ СРСР 1968 року питання стосовно СРПС не розглядалися), з урахуванням положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками і доповненнями. СРПС призначені для надання послуг з регулювання руху суден, які знаходяться в зоні їх дії. СРПС функціонують з метою забезпечення безпеки мореплавства, ефективності судноплавства, охорони людського життя на морі та запобігання забрудненню навколишнього середовища суднами. Створюються СРПС

відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

До складу СРРС входять координаційний центр (КЦ) СРРС та, в разі необхідності, пости регулювання руху суден (ПРРС) з вахтовим персоналом або автоматичні радіолокаційні пости, які управляються автоматично з центру (див. нижче, схема 12).

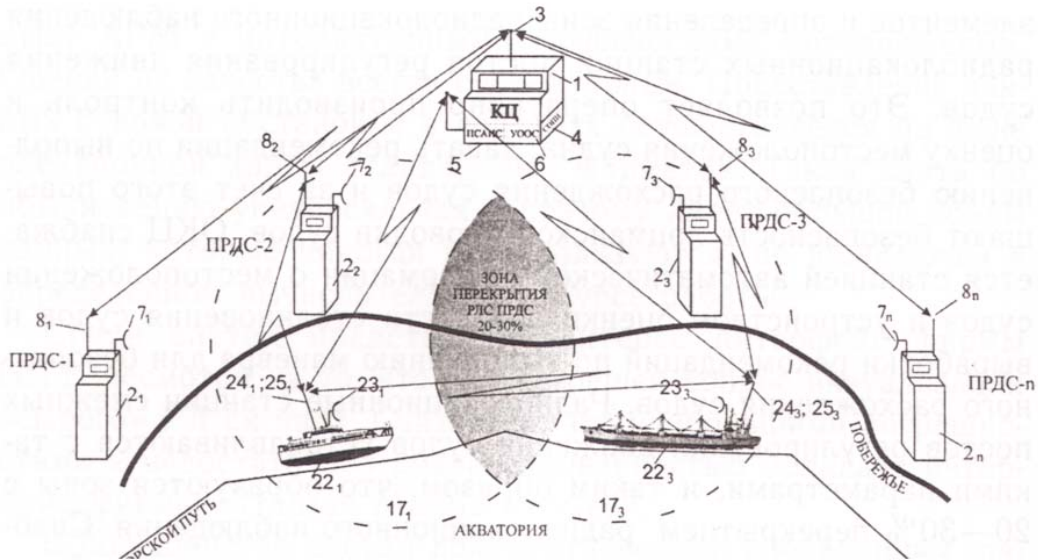


Схема 12. Композиція системи управління рухом суден (СУРС).

Система управління рухом суден (СУРС – Vessels' Traffic System – VTS) складається з розташованих на узбережжі оперативно-координаційного центру (ОКЦ) управління судноплавством (1) певної акваторії і постів регулювання руху суден (ПРРС 2₁ - 2_n). ОКЦ (1) забезпечений засобами радіопередачі – УКВ радіостанція (3), електронно-обчислювальними засобами (4), станцією автоматичної інформації (САІС – 5) про розташування суден і пристроєм оцінки небезпеки зіткнення суден і вироблення рекомендацій по виконанню маневру для безпечного розходження суден (УООС – 6). Радіолокаційні станції (7) суміжних ПРРС мають зони радіолокаційного спостереження (17), які перекриваються до 20-30%. Структурна побудова технічних засобів СУРС представлена нижче на схемі 13.

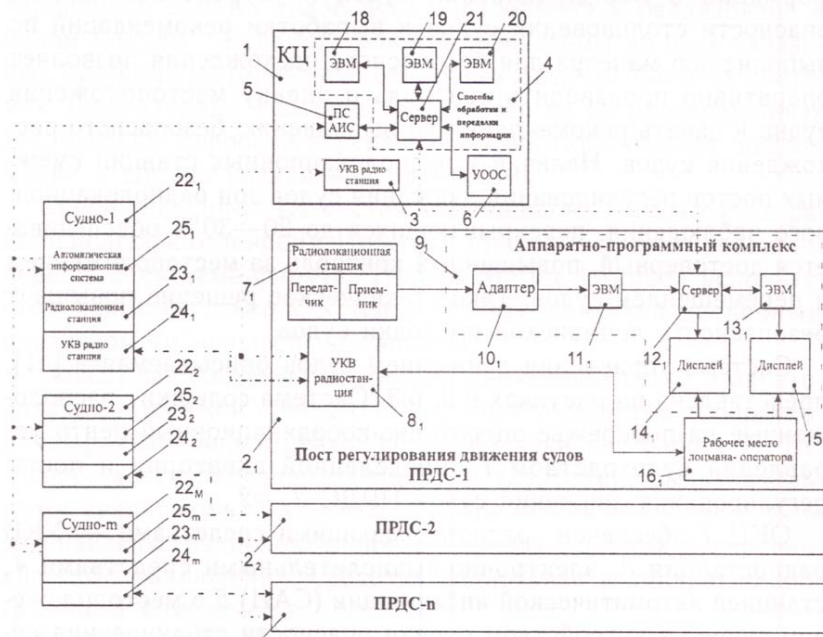


Схема 13. Структурна побудова технічних засобів СУРС (Vessels' Traffic System - VTS).

§2. Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, Резолюції ІМО А.857(20) від 27.11.1997 року «Керівництво для служб руху суден» встановлено організаційно-правовий статус, функції, права та відповідальність служб регулювання руху суден, крім флоту рибного господарства. СРРС у своїй діяльності керуються Конституцією України і законами України, актами Президента

України, постановами Кабінету Міністрів України, нормативними актами Міністерства інфраструктури України [зокрема, *Типовим положенням про службу регулювання руху суден* (далі – *Типове положення*), затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 року № 340 із змінами], міжнародними договорами України.

§3. *Зона дії СРПС* – район, у межах якого СРПС виконує закріплені за нею функції, – і порядок руху суден у зоні встановлюється Правилами плавання в цій зоні, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерством інфраструктури України). Залежно від зони дії СРПС поділяються на:

- портові СРПС, що обслуговують судна в акваторії порту і на підходах до нього;
- регіональні (прибережні) СРПС, що обслуговують судна в прибережних водах і вузкостях або в суміжних акваторіях декількох морських або морських і річкових портів.

Зона дії СРПС при необхідності ділиться на сектори, кількість яких має бути мінімальною. Межі зон і секторів не повинні проходити через місця, де судна зазвичай змінюють курс або маневрують, або вони наближаються до районів сходження, точок з'єднання шляхів або перетину руху суден. Загальні ділянки для двох суміжних зон і секторів повинні становити не менше однієї милі.

§4. Основним призначенням СРПС є радіолокаційне обслуговування суден, під яким відповідно до частини третьої статті 110 Кодексу торговельного мореплавства України розуміються послуги СРПС, які надаються у складних гідрометеорологічних умовах або при виході з ладу чи відсутності на судні необхідних навігаційних приладів шляхом передачі інформації, яка сприятиме прийняттю відповідних рішень капітаном судна щодо безпечного плавання цього судна.

Залежно від встановленої зони дії, навігаційних і гідрометеорологічних умов, інтенсивності руху суден і оснащеності технічними засобами СРПС здійснюють такі функції:

- виявлення суден на підходах до зони дії СРПС, установлення зв'язку з ними, отримання та реєстрація необхідних даних про кожне судно;
- інформаційне забезпечення мореплавства шляхом передачі на судна гідрометеорологічної інформації, відомостей про зміни в роботі засобів навігаційного обладнання (далі – ЗНО), про зміщення плавучих ЗНО зі штатних місць та іншої навігаційно-гідрографічної і гідрологічної інформації в зоні дії СРПС, інформації про стан руху в зоні дії СРПС та фактори, що ускладнюють плавання. Інформація передається на судна за оголошеним розкладом, на запит суден або за ініціативою СРПС;
- організація і контроль за рухом суден шляхом встановлення режиму руху суден, надання суднам рекомендацій, що стосуються черговості руху, часу початку руху, маршруту, швидкості та інтервалів руху, місця якорної стоянки, а також попередження про порушення суднами правил плавання в цій зоні, попередження суден в разі розвитку ситуації небезпечного зближення з іншими суднами і рекомендації щодо запобігання небезпеки зіткнення, попередження судна у разі відхилень від безпечного маршруту плавання та повернення до зазначеного маршруту;
- надання навігаційної допомоги (радіолокаційне проведення) шляхом: передачі інформації про стан судна щодо навігаційного орієнтира, фарватеру, проміжних пунктів маршруту, про курс і швидкість судна відносно ґрунту, надання рекомендацій судну щодо зміни курсу або швидкості; передачі інформації про ідентифікаційні дані, позиції і наміри інших суден, а також попередження цих суден. Навігаційна допомога надається за запитом капітана або самостійно СРПС відповідно до правил плавання в цій зоні;
- сприяння аварійно-рятувальним, буксирним, днопоглиблювальним та іншим спеціальним роботам, які ведуться в зоні дії СРПС;
- встановлення зв'язку між суднами, береговими організаціями та службами з питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху суден;

- збір, обробка, реєстрація та зберігання інформації про судна;
- взаємодія з суміжними СРПС, лоцманськими, буксирними, аварійно-рятувальними та іншими службами, які сприяють мореплавству у зоні дії СРПС.

§5. Перелік послуг, що надаються конкретно службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в *Обов'язкових постановках по порту, Лоції Чорного та Азовського морів на воді України і Повідомленнях мореплавцям України.*

У свою чергу, в разі необхідності обслуговування судна за межами територіального моря України, таке обслуговування здійснюється тільки за заявкою капітана судна

Стаття 111. «Правовий статус служби регулювання руху суден». **Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.**

Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

§1. На сьогодні правовий статус служби регулювання руху суден (СРПС) визначається статтею 111 Кодексу та наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 року № 340 «Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден» (далі – *Типове положення*). Дане *Типове положення* розроблено відповідно до статей Глави 4 Розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України, Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, резолюції ІМО А.857(20) від 27.11.1997 року «Керівництво для служб руху суден» і встановлює організаційно-правовий статус, функції, права та відповідальність служб регулювання руху суден, крім флоту рибного господарства.

§2. СРПС створюється Міністерством інфраструктури України відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України. Регіональні СРПС можуть створюватись як державні підприємства, що здійснюють функції регулювання руху суден. Доцільність створення або удосконалення існуючої СРПС обґрунтовується техніко-економічними дослідженнями. Обґрунтування направляється для розгляду і надання висновків до Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки).

§3. Утримання СРПС здійснюється за рахунок коштів від збору за послуги СРПС відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 15.12.2000 року № 711 «Про внесення змін і доповнень до зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських портах України».

§4. Роботою СРПС керує начальник, який призначається на посаду відповідно до чинного законодавства. Штатний розпис і чисельність СРПС встановлюються відповідно до чинного законодавства України.

§5. Підприємство, якому підпорядкована СРПС, на підставі *Типового положення* розробляє та, за погодженням з Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпекою), затверджує положення про СРПС, установлює технологію виконання робіт для повсякденної діяльності та для аварійних ситуацій у вигляді інструкцій і планів дій.

При розробці технології виконання робіт підприємство, якому підпорядкована СРПС, повинно враховувати рекомендації Резолюції ІМО А.857(20) «Керівництво для служб руху суден» та Міжнародної асоціації маякових служб (МАМС) «Керівництво для СРПС» 2002 року.

Стаття 112. «Лоцман-оператор служби регулювання руху суден». **Лоцманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Положенням про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.**

§1. Відповідно до норми, наголошеної статтею 112 Кодексу торговельного мореплавства України, лоцманами-операторами служб регулювання руху суден (СРПС) можуть бути виключно громадяни України, які відповідають вимогам *Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден* (далі – *Положення*), затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 року № 341 із змінами.

Зазначене *Положення* встановлює вимоги до кваліфікації лоцманів-операторів СРПС, їх обов'язки, права та відповідальність.

Положення розроблено відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками, Резолюції ІМО А.857(20) від 27.11.1997 року «Керівництво для служб руху суден».

Лоцман-оператор призначається на посаду керівником підприємства, якому підпорядкована СРПС, згідно з кваліфікацією, що йому присвоєна.

Лоцман-оператор у своїй діяльності керується Конституцією України і законами України, актами Президента України, постановами Кабінету Міністрів України, нормативно-правовими актами Міністерства інфраструктури України (зокрема, *Положенням*), міжнародними договорами України, іншими нормативними актами.

§2. Кандидатами на посаду лоцмана-оператора служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які мають середню або вищу судноводійну освіту, володіють англійською мовою в об'ємі, що необхідний для виконання ними своїх службових обов'язків, але не нижче ніж в об'ємі стандартного морського навігаційного словника - розмовника ІМО, придатні за станом здоров'я до роботи лоцмана-оператора та мають *Обмежене свідоцтво оператора Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ)*.

§3. Якщо СРПС здійснює функції щодо надання суднам навігаційної допомоги (радіолокаційне проведення), рекомендацій та вказівок для плавання і уникнення небезпечних ситуацій, то кандидатами на посаду лоцмана-оператора цієї СРПС можуть бути особи, які відповідають вимогам, передбаченим пунктом 5.1 *Положення*, та мають робочий диплом не нижче за капітана малого плавання і стаж роботи на посаді капітана судна не менше 12 місяців або на посаді старшого помічника капітана судна не менше 24 місяців, або відповідну кваліфікацію і попередній стаж роботи як морського лоцмана.

Лоцмани-оператори, які не мають попереднього досвіду роботи як капітан судна, старший помічник капітана або морський лоцман, можуть набувати більш високої кваліфікації шляхом перепідготовки, тренажерної підготовки у визначеній Міністерством інфраструктури України організації, підготовки на робочому місці для поширення переліку функцій, які вони можуть виконувати.

§4. Кандидат на посаду лоцмана-оператора зараховується до СРПС як стажист і направляється для проходження основного курсу підготовки у визначеній Міністерством інфраструктури України організації. Після проходження основного курсу підготовки кандидат на посаду лоцмана-оператора складає іспити в державній кваліфікаційній комісії, що створюється Міністерством інфраструктури України за поданням Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки). Головою державної кваліфікаційної комісії є Голова Укртрансбезпеки.

§5. Кандидатам на посаду лоцмана-оператора, які успішно склали іспити в державній кваліфікаційній комісії, видається *Посвідчення лоцмана-оператора СРПС* (див. додаток 1 до *Положення*), що дає їм право продовжити підготовку на робочому місці на підприємстві, яке направило їх для проходження основного курсу підготовки.

§6. Після проходження підготовки на робочому місці на підприємстві кандидат на посаду лоцмана-оператора складає іспити в кваліфікаційній комісії, що призначається керівником підприємства, якому підпорядкована СРПС, за участю капітана порту або заступника капітана порту (згідно із зоною обслуговування СРПС) для присвоєння йому кваліфікаційної категорії (див. нижче, схема 14). У роботі комісії бере участь капітан порту або заступник капітана порту, акваторія якого розташована в зоні обслуговування СРПС.

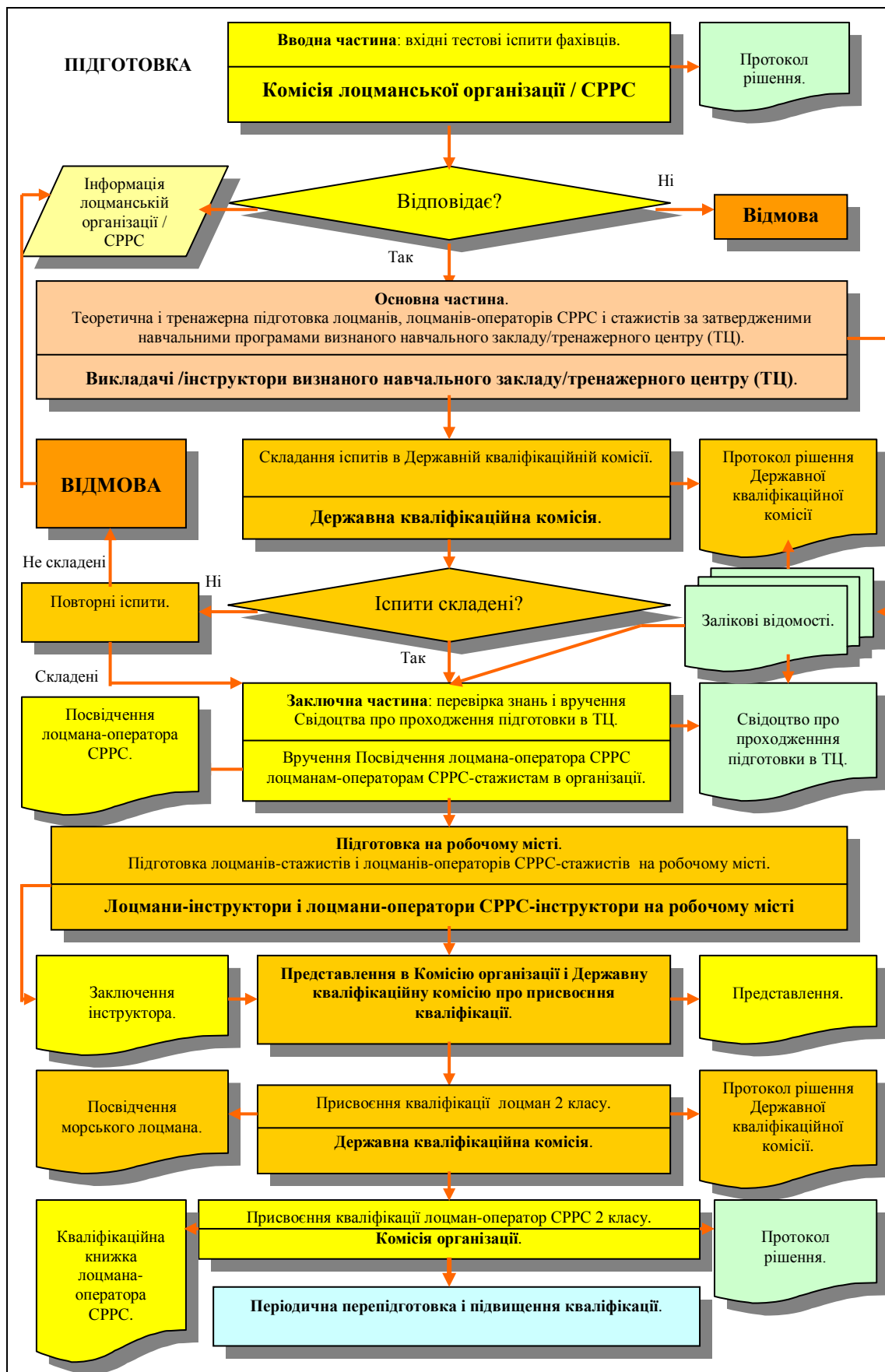


Схема 14. Спрощена процедура підготовки лоцманів і лоцманів-операторів CRRS.

§7. Лоцману-оператору другого класу присвоєння кваліфікаційної категорії лоцмана-оператора першого класу проводиться кваліфікаційною комісією, що призначається керівником організації (підприємства), якій підпорядкована CRRS, за участю капітана порту або заступника капітана порту (згідно із зоною обслуговування CRRS) після проходження ним

перепідготовки, тренажерної підготовки (див. нижче, схема 15) у визначеній Міністерством інфраструктури України організації, а також відповідної підготовки на робочому місці.

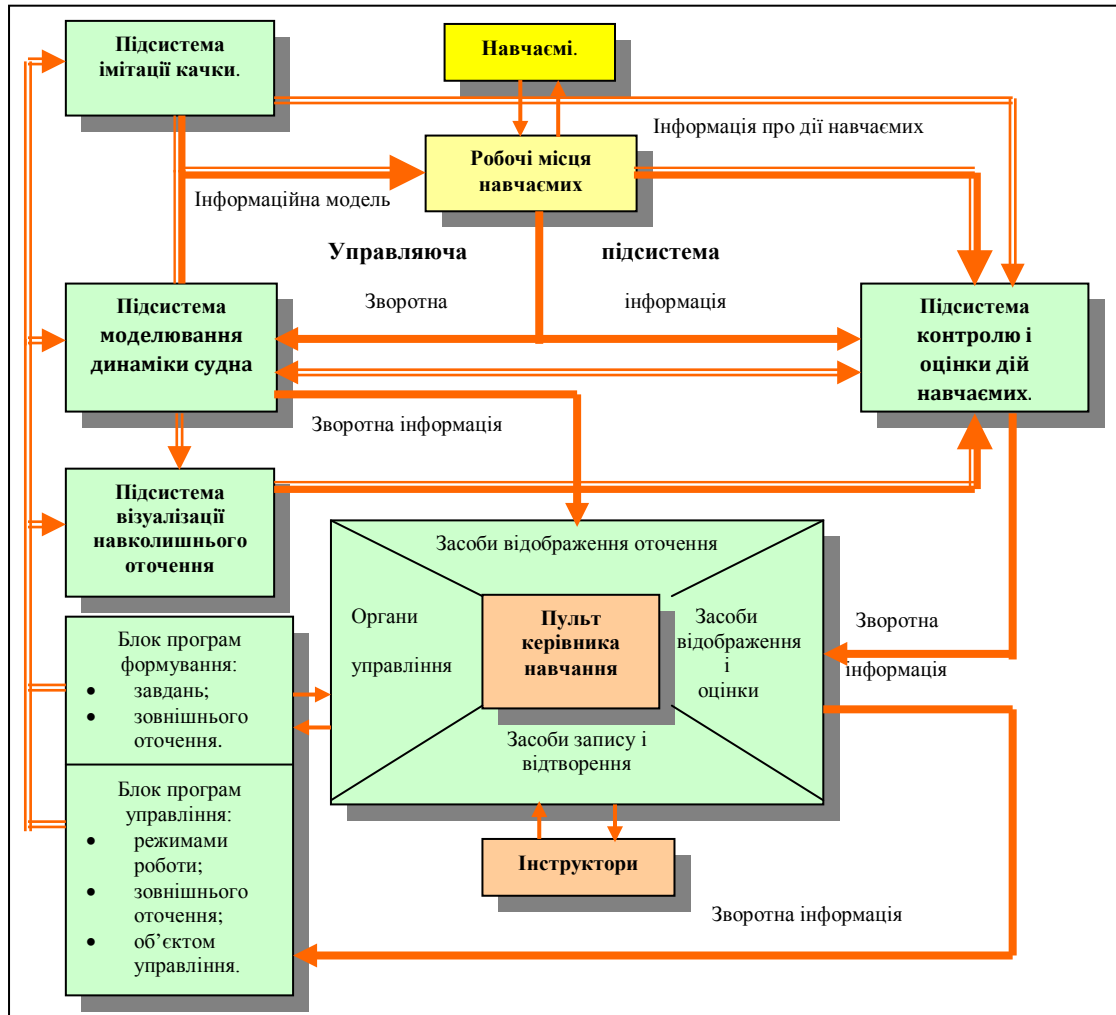


Схема 15. Спрощена блок-схема тренажерної підготовки лоцманів і лоцманів-операторів СРРС.

§8. Лоцмани-оператори повинні щорічно проходити стажування як морські лоцмани, що здійснюють проведення суден у зоні дії СРРС, а також підтверджувати свою відповідність присвоєній їм кваліфікації шляхом складання іспитів у кваліфікаційній комісії, що призначається керівником підприємства, якому підпорядкована СРРС, та підтверджувати свою придатність до роботи за станом здоров'я.

§9. Не менше одного разу на три роки лоцман-оператор повинен підтвердити відповідність вимогам присвоєної йому кваліфікації шляхом проходження тренажерної перепідготовки у визначеній Міністерством інфраструктури України організації та шляхом складання відповідних іспитів державної кваліфікаційної комісії.

§10. Відповідно до пункту 2 Положення на лоцмана-оператора СРРС покладаються такі обов'язки:

- збір, реєстрація, обробка, узагальнення інформації про гідрометеорологічні умови; про стан судноплавних шляхів, включаючи гідрологічну, гідрографічну інформації, а також інформацію про стан роботи засобів навігаційного обладнання (далі - ЗНО), знаходження плавучих ЗНО на штатних місцях, стан руху суден у зоні дії СРРС, наявність транспортних суден та операцій, що можуть перешкоджати нормальному руху інших суден, включаючи судна, що не додержуються правил плавання в зоні дії СРРС;
- збір інших видів інформації, що може впливати на рух суден у зоні дії СРРС;
- організація руху суден;
- виявлення суден на підходах до зони дії СРРС, установлення зв'язку з ними, їх ідентифікація та отримання необхідних даних про кожне судно;

- передача навігаційних попереджень;
- забезпечення дотримання суднами правил плавання у зоні дії СРПС, передача суднам повідомлень про порушення ними правил плавання і вказівок щодо усунення порушень;
- передача суднам рекомендацій щодо уникнення небезпечних ситуацій, а також вказівок щодо порядку руху, швидкості, маршруту плавання та місця поставлення на якір та контроль за їх виконанням;
- надання суднам навігаційної допомоги;
- взаємодія із суміжними СРПС, лоцманськими, буксирними, аварійно-рятувальними та іншими службами, що сприяють судноплавству в зоні дії СРПС;
- сприяння встановленню зв'язку між суднами, береговими організаціями та службами з питань, що пов'язані з забезпеченням безпеки руху суден.

§11. Відповідно до пункту 3 *Положення* лоцман-оператор СРПС має право:

- видавати обов'язкові до виконання суднами вказівки щодо черговості руху; часу початку руху; маршруту, швидкості та інтервалів руху; місця якірної стоянки;
- вимагати від суден підтвердження отриманих вказівок та рекомендацій, а також відомостей про наміри та маневри, що виконуються ними;
- вимагати усунення суднами порушень правил плавання у зоні дії СРПС та обов'язкових постанов по портам;
- повідомляти капітана порту, Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеку), судновласника про порушення суднами правил плавання у зоні дії СРПС;
- одержувати від підприємств, установ, та організацій інформацію, що необхідна для виконання ним своїх обов'язків у зоні дії СРПС;
- відмовитись від продовження радіолокаційного проведення судна, що обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів, якщо капітан судна, що проводиться за допомогою СРПС, не дотримується його рекомендацій. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор СРПС зобов'язаний залишитися на зв'язку з судном і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, то лоцман-оператор СРПС зобов'язаний надати їх. Якщо капітан вимагає, щоб лоцман-оператор СРПС поновив радіолокаційне проведення судна, то його вимога має задовольнитися.

§12. Відповідно до пункту 4 *Положення* лоцман-оператор СРПС несе відповідальність у встановленому чинним законодавством порядку за:

- невиконання або неякісне виконання своїх службових обов'язків;
- відповідність прийнятих ним рішень вимогам законодавства з питань безпеки мореплавства;
- дотримання трудової дисципліни та інших норм трудового законодавства України.

Стаття 113. «Відмова служби регулювання руху суден від надання послуг судну». **Якщо капітан судна, що проводиться за допомогою служби регулювання руху суден, не дотримується рекомендацій лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, то лоцман має право відмовитися від продовження радіолокаційного проведення судна, що обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний залишитися на зв'язку з судном, і якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний подати їх.**

Якщо капітан зажадає, щоб лоцман-оператор служби регулювання руху суден поновив радіолокаційне проведення судна, його вимога має задовольнитися.

§1. Кодекс торговельного мореплавства України передбачає єдиний випадок, в якому лоцман-оператор СРПС може відмовитися від подальшого проведення судна за допомогою радіолокаційного обладнання СРПС: якщо капітан діє всупереч його рекомендаціям. Подібні випадки трапляються вкрай рідко, тому що сенс радіолокаційного проведення складається

саме в наданні порад та рекомендацій з судноводіння в умовах, добре відомих лоцману-оператору СРПС і значно гірше – капітану.

§2. Лоцман-оператор СРПС повинен мати можливість виправдати свої дії в тих виняткових випадках, коли капітан діє всупереч його порадам. Тому його відмова від подальшого проведення судна відповідно до статті 113 Кодексу можлива тільки за умови, якщо це обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів, тобто ведеться офіційний запис переговорів капітана судна і лоцмана-оператора СРПС за допомогою УКХ засобів зв'язку. Крім того така відмова має бути належним чином оформлена. Лоцман-оператор СРПС зобов'язаний повідомити про це капітану порту і, при потребі, Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеку), а також про це необхідно зробити відповідний запис у вахтовому журналі СРПС. При цьому обов'язково має бути зазначено час, коли лоцман-оператор СРПС відмовився від радіолокаційного проведення судна, і місцезнаходження судна в цей момент.

§3. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор СРПС зобов'язаний залишитися на зв'язку із судном. Якщо самостійно діючому в таких випадках капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман-оператор СРПС зобов'язаний повідомити їх. Якщо капітан вимагає, щоб лоцман-оператор СРПС відновив радіолокаційне проведення судна, останній має задовольнити його вимогу.

§4. Хоча після відмови від проведення лоцман-оператор СРПС практично не здійснює радіолокаційного проведення судна, капітан судна відповідно до статті 115 Кодексу торговельного мореплавства України зобов'язаний повністю сплатити належний за затребувані послуги збір (див. статтю 115 КТМУ «Оплата послуг служби регулювання руху суден» і коментар до неї).

Стаття 114. **«Відповідальність служби регулювання руху суден за аварії». Відповідальність за аварії, що сталися з вини лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, несе відповідна організація, у підпорядкуванні якої перебуває служба регулювання руху суден.**

Ця відповідальність обмежується розміром аварійного фонду служби регулювання руху суден, що утворюється з 10 відсотків відрхувань від сум зборів, що надійшли в календарному році, який передував аварії.

§1. Як це вже було зазначено вище (див. §1 коментаря до статті 110 КТМУ «Поняття служби регулювання руху суден») питання служби регулювання руху судна (СРПС) внесені до Кодексу торговельного мореплавства України вперше (в КТМ СРСР 1968 року питання стосовно СРПС не розглядалися), з урахуванням положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками і доповненнями.

Відповідно до змісту статті 8 «Аналогія» Цивільного кодексу України якщо певні відносини не було врегульовано актами законодавства або договором, вони можуть бути врегульовані тими правовими нормами Кодексу торговельного мореплавства України, інших актів законодавства, що регулюють подібні за змістом відносини (аналогія закону).

Таким чином, відповідальність служби регулювання руху суден за аварії визначено статтею 114 Кодексу за аналогією з нормами, встановленими статтею 98 КТМУ «Відповідальність за аварійні морські події» стосовно відповідальності за аварійні морські події, що сталися з вини морських лоцманів під час виконання ними службових обов'язків.

§2. Відповідно до норм цивільного права за шкоду, заподіяну неправильними службовими діями посадових осіб, відповідальність несе організація (підприємство, установа), в якій ця посадова особа перебуває на службі (див. пункт 1 статті 1172 «Відшкодування юридичною або фізичною особою шкоди, завданої їхнім працівником чи іншою особою» Цивільного кодексу України).

Разом з цим відповідно до норми, встановленої статтею 114 Кодексу торговельного мореплавства України, а також згідно з підпунктом 6.2 пункту 6 «Права та відповідальність СРПС» *Типового положення про службу регулювання руху суден* (далі – *Типове положення*), затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 року № 340 із змінами, організація (підприємство) якій підпорядкована СРПС, працівником якої є лоцман-

оператор СРРС, що здійснював радіолокаційне проведення судна, несе матеріальну відповідальність перед судновласником за збитки, завдані судну аварією, які виникли в результаті доведеної вини лоцмана-оператора СРРС.

Це означає, що для притягнення СРРС до відповідальності необхідно, щоб власник судна довів, що радіолокаційне проведення було виконано неналежним чином з вини лоцмана-оператора СРРС, а капітан судна за даних обставин не міг запобігти заподіяння шкоди в результаті аварії.

§3. На підставі статті 114 Кодексу СРРС несе відповідальність тільки в тому випадку, якщо шкода заподіяна лоцманом-оператором СРРС при виконанні ним службових обов'язків і якщо при цьому така шкода виникла саме в результаті аварії. Відповідальність СРРС за шкоду, навіть заподіяну лоцманом-оператором СРРС при виконанні службових обов'язків, але яка виникла не через аварію судна, а з інших причин, ґрунтується, відповідно до статті 4 КТМУ «Застосування загальних засад законодавства України», на загальних правилах цивільного законодавства, перш за все на пункті 1 статті 1172 Цивільного кодексу України.

§4. Як було відзначено вище, встановлена статтею 114 Кодексу відповідальність СРРС настає тільки в тому випадку, якщо аварія виникла з вини лоцмана-оператора СРРС.

Цивільним законодавством встановлена презумпція вини в українському цивільному праві (статті 614 «Вина як підстава відповідальності за порушення зобов'язання», 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України). Суть її (на відміну від кримінального права, де провина не передбачається, а повинна бути доведена в кожному випадку пред'явлення звинувачення) полягає в тому, що особа, яка порушила зобов'язання або заподіяла шкоду, передбачається винною, поки вона не доведе, що шкоду було заподіяно не з її вини. Стосовно до відповідальності СРРС за радіолокаційне проведення Кодекс торговельного мореплавства України не передбачає вилучення з цього загального принципу, і отже, при відповідальності за аварії, які виникли з вини лоцманів-операторів СРРС, – вина лоцмана передбачається (презюмується).

Однак практично лоцман-оператор СРРС може бути визнаний винним тільки в тому випадку, якщо при радіолокаційному проведенні судна їм не були враховані специфічні особливості плавання в даному районі, які добре повинні бути відомі лоцманові і не могли бути відомі капітану.

§5. Відповідальність за збитки, завдані судну аварією, які виникли в результаті вини лоцмана-оператора СРРС, обмежується розмірами аварійного фонду СРРС, що створюється з 10 відсотків відрахувань від сум зборів, які надійшли в календарному році, що передуює аварії. Тому, якщо заподіяний з вини лоцмана-оператора СРРС збиток не перевищує розміру аварійного фонду, існуючого на момент пред'явлення позову, то відшкодування буде повним. Якщо ж збиток перевищить його, то відшкодування буде обмежено розмірами цього фонду.

На відміну від збору за послуги з регулювання руху суден, який надходить в дохід СРРС, аварійний фонд за поточний і попередній роки СРРС не має права витратити на свої потреби.

§6. Кодекс торговельного мореплавства України не встановлює спеціальних термінів давності для пред'явлення до СРРС позовів, що впливають із заподіяння шкоди лоцманами-операторами СРРС. Тому в даному випадку слід керуватися статтею 389 КТМУ «Позовна давність за іншими вимогами».

Стаття 115. «Оплата послуг служби регулювання руху суден». **Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.**

Капітан судна, який звернувся до служби регулювання руху суден за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний за затребувані послуги збір.

§1. Із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір за послуги СРРС відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від

03.12.2013 року № 966 «Про затвердження тарифів за послуги з регулювання руху суден» (дапі – *Тарифи*).

Тарифи на послуги з регулювання руху суден (збір за послуги служби регулювання руху суден) справляються в морських портах / морських терміналах із суден, групи яких зазначені у додатку 1 до *Тарифів*.

§2. Нарахування збору за послуги з регулювання руху суден здійснюється з умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна і висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві (головні розмірення) або документі, що його замінює.

Умовний об'єм судна підлягає округленню у такому порядку: до 0,50 кубічного метра відкидається, а 0,50 кубічного метра і більше округлюється до 1 кубічного метра.

Для морських суден, що перевозять вантажі на верхній палубі чи мають дві або більше палуб, крім твіндекних суден, висота борту, яка використовується для обчислення об'єму судна, повинна становити не менше половини ширини судна.

Умовний об'єм баржо-буксирних складів, караванів та інших складених плавучих споруд для нарахування збору за послуги з регулювання руху суден дорівнює сумі об'ємів окремих елементів.

Для розрахунку збору за послуги з регулювання руху суден умовний об'єм суден РО-РО, РО-ФЛОУ, ОБО, ЛО-РО, контейнеровозів, худобовозів, ліхтеровозів, автомобілевозів (див. коментар до статті 15 «Поняття судна» КТМУ) застосовується з коефіцієнтом 0,7 за умови використання зазначених суден відповідно до їх спеціалізації. Тип судна та його спеціалізація визначаються за реєстраційними (для іноземних суден – *Certificate of Registry*, для українських суден – *Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і Свідоцтво про право власності на судно*) і класифікаційним судновими свідоцтвами.

§3. Державна належність судна і відповідно наданий йому статус під час справляння збору за послуги з регулювання руху суден визначаються за прапором, під яким це судно плаває, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує.

§4. Сплата збору за послуги з регулювання руху суден здійснюється відповідно до Декрету Кабінету Міністрів України від 19.02.1993 року № 15 «Про систему валютного регулювання і валютного контролю».

Податок на додану вартість (ПДВ) нараховується та сплачується відповідно до вимог *Податкового кодексу України*.

§5. Збір за послуги з регулювання руху суден справляється із суден груп А, Б, Д та Е (у частині суден, що проходять ходові випробування) при наданні послуг у зоні відповідної служби регулювання руху суден (СРПС), а також при транзитному проходженні без заходження в морські порти / морські термінали у зоні відповідної СРПС за базовими ставками, наведеними у додатку 2 до *Тарифів*.

§6. Із суден (крім завантажених суден-газовозів, хімовозів і танкерів, що проходять у зоні дії СРПС Чорноморськ), що прямують транзитом (без заходження у відповідний морський порт / морський термінал) у зонах дії СРПС Чорноморськ, Одеса і Южний, за умови підтвердження капітаном судна необхідності надання послуг з регулювання руху суден додатково справляється збір за послуги з регулювання руху суден зі знижкою 70 відсотків (без урахування знижок та/або надбавок).

Збір за послуги з регулювання руху суден справляється за фактично надану послугу.

§7. Із завантажених суден-газовозів, хімовозів і танкерів, що проходять у зоні дії СРПС Чорноморськ і для яких радіолокаційне проведення є обов'язковим, додатково справляється збір за послуги з регулювання руху суден за тарифом 0,0009 долара США за кубічний метр за милю.

§8. Капітан судна, який звернувся до СРПС за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний збір за послуги з регулювання руху суден.

Зобов'язання з оплати послуг з регулювання руху суден виникають з моменту звернення капітана судна за їх наданням до відповідної служби регулювання руху суден. Тому, як

зазначає частина друга статті 115 Кодексу торговельного мореплавства України, подальша відмова від цих послуг капітаном судна не позбавляє його обов'язку сплатити відповідний збір за затребувані послуги.

§9. Положенням про портові збори, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 року № 1544 і наказом Міністерства транспорту України від 27.06.1996 року № 214 (з відповідними змінами) «Про затвердження Зборів і плат, що надаються суднам у морських торговельних портах України» встановлені граничні розміри портових зборів, зборів і плат за спеціалізовані послуги, що надаються у портах, які підлягають державному регулюванню (див. пункти 1 і 2 статті 21 «Тарифи на послуги, що надаються у морському порту» Закону України «Про морські порти України»), тобто встановлені державні фіксовані тарифи на зазначені послуги.

На практиці дуже часто виникає питання про те, чи потрібно платити податок на додану вартість за надані послуги з лоцманського проведення суден та регулювання руху суден. Дане питання неодноразово було предметом розгляду спорів в господарських і адміністративних судах України. Зараз судова практика, ґрунтуючись на положеннях підпункту 3.1.1 пункту 3.1 статті 3, пункту 7.1 статті 7 Закону України «Про податок на додану вартість», Положення про портові збори, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 року № 1544, та наказу Міністерства транспорту України від 27.06.1996 року № 214, наголошує на необхідності сплати ПДВ за надані послуги з лоцманського проведення суден та регулювання руху суден.

Однак, сплата ПДВ не повинна стягуватися за надані послуги з лоцманського проведення суден та регулювання руху суден, якщо зазначені послуги були пов'язані з транзитом вантажів. При цьому необхідно, щоб:

- перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем мало бути здійснено через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України;
- транзитні послуги повинні бути представлені безпосередньо учасниками транзитних відносин: вантажовласниками і суб'єктами транспортної підприємницької діяльності (перевізниками, портами, станціями, експедиторами, морськими агентами тощо), які в установленому чинним законодавством порядку надають (виконують) транзитні послуги (роботи).

Глава 5. Морське агентування

Стаття 116. «Агентування суден». У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

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.

§1. При виконанні договору морського перевезення вантажу необхідно здійснювати цілий ряд операцій організаційного, технічного і комерційного характеру, які в кожному порту виконуються агентськими та експедиторськими компаніями. Агентське обслуговування (агентування) суден ґрунтується на відповідних договорах.

Агентування суден (Ship's Agency Services) – це виконання агентом за договором з принципалом, що є судновласником або фрахтувальником судна, обслуговування суден у порту, а також дій щодо подання та захисту інтересів принципала в порту.

Примітка: *Принципал* (від лат. *Principalis* - головний) – це основна по відношенню до агента юридична або фізична особа, за дорученням, за рахунок, від імені та в інтересах якої агент здійснює певні дії в межах отриманих повноважень.

Агентування суден зводиться, в основному, до виконання трьох груп послуг, а саме:

- оформлення судна в порту – *кларіровання* (кларирование);
- технічного обслуговування і постачання судна;

- комерційних послуг.

§2. Виконанням перелічених послуг займається *судновий (морської) агент (Ship's Agent / Marine Agent)* – представник і помічник судновласника (капітана) або фрахтувальника судна, який виступає від його імені і за його рахунок відповідно до повноважень, заснованих на договорі або законі.

У практиці міжнародного судноплавства класифікація морських агентів проводиться за рядом таких ознак:

За обсягом повноважень:

- *універсальний агент (Universal Agent)* – має необмежені повноваження принципала укладати будь-які комерційні правочини;
- *генеральний агент (General Agent)* – уповноважений вирішувати всі питання агентування суден в декількох портах цієї країни або регіону. Він виконує цю роботу через субагентів в портах на основі укладених з ними угод або через філії своєї компанії;
- *спеціальний агент (Special Agent)* – виконує якусь одну функцію, наприклад, фрахтовий брокер у трамповому судноплавстві (посередник, який сприяє укладанню фрахтового правочину); брокер-активізатор в лінійному судноплавстві (агент із залучення вантажів); тур-оператор пасажирських суден (агент із залучення пасажирів і букірування місць на лайнері або лінії).
- *агент судновласника (Owner's Agent)* – виконує від імені і за дорученням судновласника певні функції щодо судна, а також контролює виконання вантажовідправниками або вантажоодержувачами їх зобов'язань відповідно до умов договору перевезення, комерційних правил або місцевої практики портів;
- *агент фрахтувальника (Charterer's Agent)* – призначається за умовами чартеру вантажовідправником або вантажоодержувачем, але діє від імені і за дорученням перевізника (страховика). Зобов'язаний захищати інтереси судновласника, який виплачує йому агентську винагороду за надані послуги.

Залежно від сторони, що номінувала агента:

При обслуговуванні судна агентом фрахтувальника судновласник не завжди може повністю покладатися на його рекомендації, так як такий агент є службовцем супротивної сторони. З урахуванням цього в міжнародній практиці передбачено призначення *протектінг агента (Protecting Agent)* – договірного агента судновласника в даному порту, що виконує функції довірчого захисту інтересів судновласника, до якого капітан судна, що обслуговується агентом фрахтувальника, може звернутися за рекомендаціями і допомогою щодо спірних питань. Його послуги оплачуються в розмірі 50% від базової ставки.

За формою організації перевезень вантажів:

- *лінійний агент (Liner Agent)*. У лінійному судноплавстві функції агента дещо ширше, тому він має свою назву і, крім звичайного обслуговування, виконує ряд додаткових функцій: об'являє розклад ліній; розсилає за запитамі вантажовласників тарифи лінії; виконує котирування ставок; букірування вантажів на лінії; укладає контракти з стивидорними, тальманськими, складськими і сюрвейерськими компаніями; організовує обробку суден в межах розкладу лінії; організовує перевалку вантажу за наскрізним (сквозном) або мультимодальним коносаментом; оформляє вантажну документацію і претензії щодо вантажів; надає допомогу судновласнику щодо зв'язку з лінійною конференцією;
- *судновий агент (Ship's Agent)* – має справу з трамповими суднами і є довірчою особою, яка здійснює обслуговування суден, представляє і захищає інтереси судновласника в певному порту. Звичайні його обов'язки включають в себе: повідомлення вантажовідправників і відповідних державних служб і органів про час прибуття судна; надання капітану судна достовірної інформації про порт і діючі в ньому правила і звичаї; здійснення будь-якого роду формальностей, пов'язаних із заходом судна в порт, стоянкою і обслуговуванням його в порту, включаючи оплату судових зборів; організацію постачання судна паливом, водою, продовольством та іншими матеріалами; забезпечення проведення вантажно-розвантажувальних робіт і розрахунків щодо них; своєчасне оформлення вантажної і судової документації; забезпечення культурного і медичного обслуговування екіпажу; оформлення і регулювання претензій; оформлення звітної грошової документації; регулювання всіх питань між капітаном, власниками вантажу і портовими властями; забезпечення захисту інтересів судновласника тощо.

За ступенем відповідальності перед принципалом слід виділити *агента-делькредере (Del Credere Agent)*, який за окрему винагороду гарантує принципалу виконання третьою особою зобов'язань за договором і відшкодування збитків, наприклад, через неплатоспроможність останнього. Це дозволяє судновласнику виключити або помітно зменшити комерційний ризик,

оскільки такий агент, використовуючи своє знання місцевого ринку, може забезпечити умови для успішного виконання правочину.

§3. Якщо нормами КТМ СРСР 1968 року допускалося агентське обслуговування суден у вітчизняних портах тільки радянськими державними агентськими організаціями, які є юридичними особами [службами обслуговування транспортного флоту морських пароплавств (управлінь флоту) ММФ («Трансфлот») для радянських суден, та Головним морським агенством «Інфлот» для іноземних суден, – див. статтю 63 КТМ СРСР 1968 року], то українське морське право допускає можливість агентського обслуговування суден в українських портах агентськими організаціями (компаніями) будь-якої національної належності та форми власності.

За формою власності агентські компанії представлені суб'єктами найрізноманітніших форм власності: державної, змішаної державної і колективної, державної за участю іноземних інвестицій, національної приватної з іноземними інвестиціями, національної приватної, іноземного капіталу та інших.

Класифікація агентських компаній України щодо участі іноземного капіталу показує, що деякі з них працюють за участю іноземного капіталу у вигляді спільних підприємств або як чисто іноземні. Інші – представляють національний капітал в самій різній формі.

§4. На відміну від попередніх видань Кодексу торговельного мореплавства України, у другій частині статті 116 яких наголошувалося, що плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України, в новій редакції Кодексу ця частина статті виключена на підставі Закону України «Про морські порти України», пунктом третім статті 21 «Тарифи на послуги, що надаються у морському порту» якого встановлено, що тарифи на інші послуги, крім визначених у частині першій зазначеної статті (спеціалізованих послуг, що надаються у портах, які підлягають державному регулюванню), є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

§5. Слід також відзначити, що на відміну від попередніх видань Кодексу, у частині четвертій статті 116 яких наголошувалося, що агентування морського флоту здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності, які мають ліцензію, отриману відповідно до чинного законодавства України, в новій редакції ця частина зазначеної статті виключена на підставі Закону України від 28.06.2015 року № 3370-15 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавчими актами України у сфері ліцензування».

Річ у тому, що в статті 7 «Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню» Закону України від 02.03.2015 року № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» вид господарської діяльності щодо агентування суден не зазначено, тобто ліцензування агентської діяльності чинним законодавством не вимагається.

Стаття 117. «Права та обов'язки морського агента». **Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів з службами порту, місцевими органами виконавчої влади, в організації 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 з 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, наймання екіпажів для роботи на судах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.**

Морський агент зобов'язаний:

а) здійснювати добросовісно свою діяльність відповідно до інтересів судновласника або іншого довірителя і звичайної практики морського агентування;

б) діяти в межах своїх повноважень;

в) не передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо тільки він не був уповноважений на це своїм довірителем.

§1. Агент виступає посередником між судновласником і всіма обслуговуючими компаніями, які надають послуги судну, і зобов'язаний виконувати всі інструкції судновласника, якщо вони не суперечать закону.

Взаємовідносини між принципалом (довірителем) і агентом зазвичай будуються на базі договору – *агентської угоди (Agency Agreement)*, що передбачає обсяг і порядок надання певного роду послуг, дій, зобов'язань, а також розміри агентської винагороди (Agent's Commission).

У загальному випадку, агентські відносини характеризуються участю в них трьох сторін – агента, принципала і третіх осіб.

Третьою стороною в агентських відносинах виступають, так звані, *треті особи*, які можна умовно розділити на три групи:

офіційна влада: до якої відносяться: адміністрація портів, прикордонні, митні, карантинні влади, поліція, судові органи, консульства, нотаріуси тощо.

особи, які перебувають у тривалих або короткочасних договірних відносинах з принципалом (договірні партнери): до яких відносяться:

- компанії, що беруть участь в договорі перевезення (вантажовідправники і вантажоодержувачі, фрахтувальники, їх агенти, страховики);
- компанії, що обслуговують вантаж (стивидорні, експедиторські, тальманські, фумігаційні тощо);
- компанії, що обслуговують судно (лоцманські, буксирні, швартовні, ремонтні тощо);
- компанії-постачальники (технічні і продовольчі шипчандлери, бункерні, водолейні тощо);
- компанії, що обслуговують парк обладнання (лізингові, ремонтні, залізничні, автотранспортні, контейнерні депо тощо).

інші треті особи: до яких можна віднести: сюрвейерів, адвокатів, представників класифікаційних товариств, клубів взаємного страхування тощо.

§2. На жаль, чинне законодавство України не містить визначення договору морського агентування. Однак, наприклад, Кодексом торговельного мореплавства Російської Федерації передбачено, що за договором морського агентування морський агент зобов'язується за винагороду вчинити за дорученням і за рахунок судновласника юридичні чи інші дії від свого імені або від імені судновласника у відповідному порту або на відповідній території (див. статтю 232 КТМ РФ).

Цивільний кодекс України не виділяє договір морського агентування в окремий вид зобов'язань. Однак, виходячи з характеру відносин, що в загальному випадку виникають між агентом і судновласником при виконанні цього договору, можна кваліфікувати його як договір доручення [окремі випадки правовідносин, що виникають між агентом і принципалом (довірителем) в процесі обслуговування суден, можуть повністю або частково (окремими частинами договору) бути аналогічними іншим видам договорів]. Так, згідно зі статтею 1000 Цивільного кодексу України за договором доручення одна сторона (повірений) зобов'язується вчинити від імені та за рахунок другої сторони (довірителя) певні юридичні дії. Договором доручення може бути встановлено виключне право повіреного на вчинення від імені та за рахунок довірителя всіх або частини юридичних дій, передбачених договором. У договорі можуть бути встановлені строк дії такого доручення та (або) територія, у межах якої діє виключне право повіреного.

Таким чином, з огляду на норми Цивільного кодексу України, в договорі морського агентування повинні бути чітко визначені права і обов'язки агента і судновласника, міститися вказівки про порядок взаємовідносин з третіми особами, термін дії договору, територія, в межах якої діє виключне право агента, розмір винагороди агенту.

Договір морського агентування в торговому мореплавстві прийнято називати *агентською угодою*. На практиці зустрічаються такі види агентських угод:

- *угода на портове агентування (port agency agreement)* – застосовується в основному для агентування трампових суден;

- *угода на генеральне агентування (general agency agreement)* – надає агенту виключне право на агентство суден судновласника в зоні дії агента. При цьому агенту надаються широкі повноваження з усіх питань обслуговування судна, вантажу, пасажирів, екіпажу, парку обладнання, а також з букирування вантажів (замовлення вантажу або прийняття замовлення на вантаж), інкасації фрахтової виручки і іншим комерційним питанням;
- *угода на агентування лінії (liner agency agreement)* – укладається судновласниками лінійних конференцій з агентами ліній. *Лінійна конференція* є об'єднанням перевізників, які експлуатують судна, або групою судновласників, що складається з двох і більше перевізників (судновласників), які здійснюють перевезення вантажів за загальними фрахтовими ставками на певних напрямках або лініях, обумовлених в межах географічного району;
- *угода на агентування парку обладнання (equipment control agreement)* – укладається в області контейнерних і ролкерних (тобто перевезень вантажів на накатних вантажних суднах – суднах типу ро-ро) перевезень.

У міжнародному суднопластві використовуються типові проформи агентської угоди, розроблені різними національними і міжнародними асоціаціями агентів і судновласників. До них, зокрема, відносяться проформи угод для трампових і лінійних агентів, рекомендовані *Міжнародною асоціацією судновласників (International Shipowners' Association – INSA)* і *Федерацією національних асоціацій судових брокерів і агентів (Federation of National Association of Ship Brokers and Agents – FONASBA)*. Зазвичай в якості додатку до угоди наводиться перелік послуг, що надаються агентом. Перелік обов'язків морського агента залежить від його статусу (генеральний, спеціальний тощо), а також виду суднопластва, яке він обслуговує.

§3. До *обов'язків судового агента* традиційно відносяться:

- кларірування (clearance – усунення перешкод) – виконання всіх формальностей і операцій, необхідних для отримання дозволу на вхід судна в порт або вихід з нього (оформлення документів, пов'язаних з виконанням митних, санітарних та інших операцій, сплатою портових зборів тощо);
- узгодження з власниками вантажу та стивидорами місця і умов обробки судна; наймання стивидорів, якщо організація завантаження / розвантаження є обов'язком судновласника;
- забезпечення для судна причалу, буксирів, лоцмана, швартувальників;
- організація прийому та здачі вантажів, а також їх зберігання в тих випадках, коли це входить в обов'язки судновласника;
- контроль за ходом вантажних операцій і сприяння їх якнайшвидшому закінченню;
- вжиття заходів до врегулювання претензій щодо виконання перевезення вантажів з фрахтувальниками (вантажовласниками), включаючи забезпечення представництва в судових і арбітражних органах;
- організація при необхідності ремонту судна і його постачання паливом, водою, продовольством, матеріалами, інвентарем;
- організація виготовлення та оформлення вантажних та інших документів [коносаментів, маніфестів, тайм-шиту (тобто акту обліку часу стоянки судна) тощо];
- забезпечення капітана готівкою, необхідною для потреб екіпажу судна і здійснення розрахунків з третіми особами;
- надання судновласнику і капітану необхідної інформації про портові звичаї, переліку зборів та умови їх справляння, наявність та стан вантажу, надходження претензій і прийняті заходи щодо їх врегулювання;
- сприяння судновласнику в отриманні належних йому фрахтових платежів;
- реалізація при необхідності заставного права судновласника (капітана), пов'язаного з виконанням фрахтувальником умов договору морського перевезення;
- виконання окремих доручень.

Що стосується обов'язків агента по відношенню до принципала (довірителя), які передбачаються умовами агентської угоди, то основні з них такі:

- діяти строго у відповідності з повноваженнями, одержаними від принципала, проявляючи при цьому належну турботу і вміння, з метою отримання найбільшої користі для принципала;
- бути лояльним по відношенню до свого принципала, тобто не мати своїх комерційних інтересів, що входять в протиріччя з інтересами принципала;
- як правило, особисто виконувати покладені на нього функції. Національні законодавства по-різному ставляться до цього, але більшість з них допускають виключення з цього правила, тобто допускають передачу агентом здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо він був уповноважений на це своїм принципалом (довірителем);
- при підписанні всіх документів і контрактів вказувати, що він діє в якості агента. Застереження (оговорки): «As Agent Only» – «виключно в якості агента» або «For and On Behalf» – «від імені і за дорученням» є вказівкою третій особі, яка укладає, наприклад, той чи інший контракт, що вона працює з агентом, який лише представляє принципала і не несе відповідальності за тими контрактами, які підписує від імені принципала;
- зберігати в таємниці інформацію про комерційну діяльність принципала, що носить конфіденційний характер. Цей обов'язок зберігається за агентом і після розірвання агентської угоди;
- постійно інформувати принципала про зміни, що відбуваються на ринках портових послуг, бункерного палива, на фрахтовому ринку.

Побудова взаємодії агента з принципалом (судновласником), судном (капітаном) і третьою особою (фрахтувальником), а також основні функції агента представлені на схемі 16 нижче.

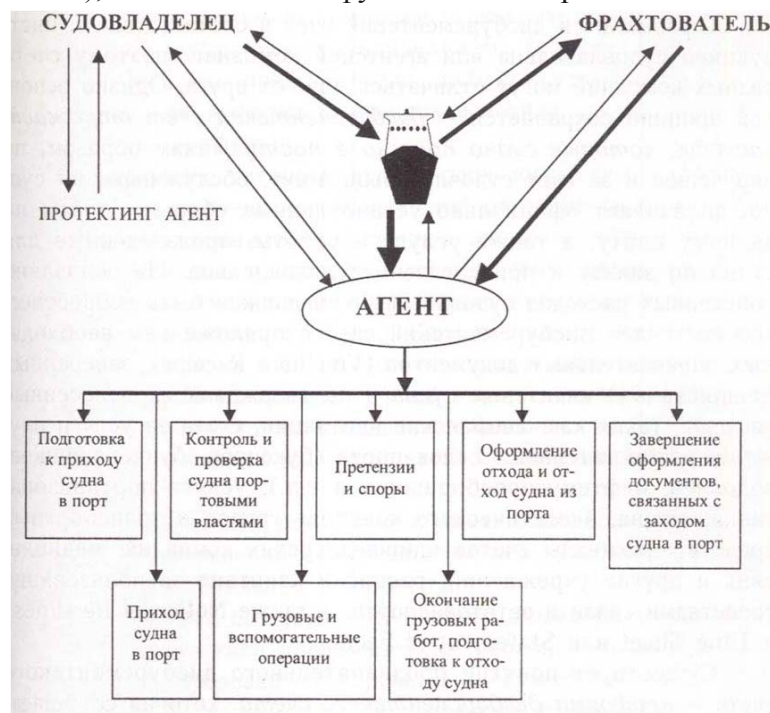


Схема 16. Побудова взаємодії агента з учасниками процесу агентування і функції агента.

§4. Крім перелічених вище обов'язків, агентською угодою передбачені і певні *права агента*, основними з яких є:

- право на агентську винагороду;
- право на відшкодування витрат;
- право на грошовий аванс;
- право на отримання своєчасної інформації, необхідної для належного виконання агентом його функцій.

Стаття 118. «Обов'язки судновласника або іншого довірителя». Судновласник або інший довіритель зобов'язані:

- а) надавати морському агенту кошти, достатні для здійснення його функцій;
- б) відшкодувати морському агенту будь-які витрати, зроблені ним від їх імені або за їх згодою;

в) нести відповідальність за наслідки будь-яких дій морського агента в межах його повноважень.

У разі обмеження довірителем звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, укладена ним з третьою особою, яка діяла добросовісно, є дійсною і обов'язковою для довірителя, якщо тільки третій особі не було відомо про таке обмеження.

§1. Перелічені в статті 118 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язки судновласника або іншого довірителя в цілому відповідають вимогам українського цивільного права стосовно обов'язків довірителя за договором доручення, які більш детально зазначені в статті 1007 «Обов'язки довірителя» Цивільного кодексу України (ЦКУ) і поширюються також на правовідносини агента і судновласника. Так, згідно із пунктом 1 статті 1007 ЦКУ довіритель зобов'язаний видати повіреному довіреність на вчинення юридичних дій, передбачених договором доручення.

В практиці міжнародного судноплавства зазвичай принципалом (довірителем) агенту надається *номінація*, тобто певні інструкції в письмовій формі щодо виконання різних робіт від імені та за дорученням принципала. А згідно з Конвенцією ООН «Про морське перевезення вантажів» 1978 року (так званими Гамбурзькими правилами) *письмова форма* – документ, що включає, крім іншого, телеграму і телекс.

§2. Відповідно до пункту 2 статті 1007 ЦКУ довіритель зобов'язаний, якщо інше не встановлено договором:

- 1) забезпечити повіреного засобами, необхідними для виконання доручення;
- 2) відшкодувати повіреному витрати, пов'язані з виконанням доручення,

що підтверджується пунктами а) і б) частини першої статті 118 Кодексу торговельного мореплавства України.

§3. Більш того, статтею 1007 ЦКУ на довірителя (принципала – судновласника або фрахтувальника) покладається обов'язок негайно прийняти від повіреного (агента) все одержане ним (вантажні, судові та інші документи, відповідні до конкретного виду агентування) у зв'язку з виконанням доручення (див. пункт 3 статті 1007 ЦКУ), а також виплатити повіреному (агенту) плату, якщо вона йому належить (див. пункт 4 статті 1007 ЦКУ).

На морському транспорті в усьому світі надання послуг судну, що зайшло в порт, підтверджується прийнятим і підписаним капітаном судна дисбурсментським рахунком. *Дисбурсментський рахунок (Disbursement Account – D/A)* – рахунок на витрати з обслуговування судна в порту, здійснені судовим агентом для оплати судновласником (оператором, фрахтувальником). У ньому агентом підсумовуються так звані *дисбурсментські витрати*, пов'язані з перебуванням в порту судна, що їм обслуговується, і здійснені за рахунок судновласника (оператора, фрахтувальника). Дисбурсментські витрати включають в себе всі витрати на оплату всіх видів портових зборів, стивідорних робіт, лоцманських проведень, послуг буксирів і швартувальників, бункерування, продовольчого та судового постачання, а також агентських, тальманських і інших послуг. На підставі одержаного дисбурсментського рахунку та інших документів принципалом (довірителем) відшкодовуються агенту (повіреному) витрати, пов'язані з виконанням доручення.

§4. Пунктом в) частини першої статті 118 Кодексу торговельного мореплавства України на судновласника або іншого довірителя також покладається обов'язок нести відповідальність за наслідки будь-яких дій морського агента в межах його повноважень.

Крім зазначених у частині першій статті 118 Кодексу обов'язків судновласника або іншого довірителя відповідно до діючої практики міжнародного судноплавства до основних обов'язків судновласника за агентською угодою можна також віднести такі як:

- інформування агента про всі контракти, укладені принципалом з третіми особами;
- своєчасне інформування агента про всі зміни розкладу руху лінійних вантажних і пасажирських суден, а також про підхід трампових суден;
- оповіщення агента відносно всіх побудованих, придбаних і зафрахтованих суден; про зміну тарифних і фрахтових ставок; про передбачуване відкриття нових і розширення діючих ліній.

§5. Відповідно до частини другої статті 118 Кодексу у разі обмеження принципалом (довірителем) звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, укладена ним з третьою особою, яка діяла добросовісно, є дійсною і обов'язковою для принципала (довірителя), якщо тільки третій особі не було відомо про таке обмеження.

Стаття 119. «Припинення договору морського агентування». **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 другу сторону про це не пізніше ніж за три місяці з часу, коли їй стало відомо про такі причини.

§1. Статтею 119 Кодексу торговельного мореплавства України регламентовано право припинення договору морського агентування в залежності від того, на який термін (визначений або невизначений) було укладено договір, якщо його умовами не було передбачено інше. Так як виходячи з характеру відносин, що виникають між агентом і довірителем (судновласником, оператором, фрахтувальником) при виконанні договору агентування, можна кваліфікувати його як договір доручення (див. § 2 коментаря до статті 117 КТМУ «Права та обов'язки морського агента»), то в процесі розгляду питання припинення договору агентування слід приймати до уваги вимоги статей 1008 «Припинення договору доручення» і 1009 «Наслідки припинення договору доручення» Цивільного кодексу України.

§2. Відповідно до частини першої статті 119 Кодексу торговельного мореплавства України договір морського агентування, укладений на визначений термін, припиняється після його закінчення, тобто припиняється на загальних підставах припинення договору (див. частина 1 статті 1008 Цивільного кодексу України), якщо умовами договору не передбачено інше.

§3. Відповідно до частини другої статті 119 Кодексу якщо договір морського агентування укладено на невизначений термін, то кожна із сторін вправі розірвати договір за наявності серйозних причин, які підтверджують його невиконання, сповістивши другу сторону про це не пізніше ніж за три місяці з часу, коли їй стало відомо про такі причини.

§4. Разом з цим слід відзначити, що норми Цивільного кодексу України передбачають право припинення договору доручення незалежно від того, на який термін (визначений або невизначений) було укладено договір. Так, частиною 1 статті 1008 ЦКУ встановлено, що договір доручення припиняється на загальних підставах припинення договору, **а також у разі:**

- 1) відмови довірителя або повіреного від договору;
- 2) визнання довірителя або повіреного недієздатним, обмеження його цивільної дієздатності або визнання безвісно відсутнім;
- 3) смерті довірителя або повіреного,

що слід вважати серйозними причинами, які підтверджують невиконання договору доручення.

А частина 2 статті 1008 ЦКУ наголошує, що довіритель або повірений мають право відмовитися від договору доручення у будь-який час. При цьому частина 3 зазначеної статті встановлює, що сторона, яка відмовляється від договору, має повідомити другу сторону про відмову від договору не пізніш як за один місяць до його припинення, якщо триваліший строк не встановлений договором.

§5. Статтею 1009 ЦКУ детально розглянуті певні умови, що виникають внаслідок припинення договору доручення, а саме:

- довіритель повинен відшкодувати повіреному витрати, пов'язані з виконанням доручення, а якщо повіреному належить плата – також виплатити йому плату пропорційно виконаній ним роботі, якщо договір доручення припинений до того, як доручення було повністю виконане повіреним. Це положення не застосовується до виконання повіреним доручення після того, як він довідався або міг довідатися про припинення договору доручення (див. частину 1 статті 1009 ЦКУ);
- відмова довірителя від договору доручення не є підставою для відшкодування збитків, завданих повіреному припиненням договору, крім випадку припинення договору, за яким повірений діяв як комерційний представник (див. частину 2 статті 1009 ЦКУ);

- відмова повіреного від договору доручення не є підставою для відшкодування збитків, завданих довірителю припиненням договору, крім випадку відмови повіреного від договору за таких умов, коли довіритель позбавлений можливості інакше забезпечити свої інтереси, а також відмови від договору, за яким повірений діяв як комерційний представник (див. частину 3 статті 1009 ЦКУ).

Глава 6. Майно, що затонуло в морі

Стаття 120. «Поняття майна, що затонуло в морі і сфера застосування». **Майном, що затонуло, як визначає ця глава, є судна або інші плаваючі 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.**

Правила цієї глави застосовуються щодо підняття, віддалення або знищення майна, що затонуло у межах внутрішніх вод або територіального моря України.

До суден, що затонули у відкритому морі, а також до вантажів та речей, що знаходяться на них, застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

Правила цієї глави не застосовуються щодо:

а) підняття, віддалення або знищення військового майна;

б) підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення.

Підняття, віддалення або знищення майна, переліченого у підпунктах "а" і "б" частини четвертої цієї статті, здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Якщо таке майно затонуло на акваторії морського порту, організація, відповідальна за підняття, віддалення або знищення цього майна, відповідно до чинного законодавства України повинна погодити свої дії з капітаном порту.

§1. Правовий статус затонулого в морі майна, його підняття регулювалися в рамках окремої глави КТМ СРСР 1968 року. Відповідно до правил, що містилися в статтях 97-105 зазначеного нормативного акту, підняттю або видаленню підлягало майно (судна, їх уламки, обладнання, вантажі тощо), яке затонуло в межах територіальних або внутрішніх морських вод СРСР. Необхідно відзначити, що територіальними водами в радянській державі називали морський пояс, який знаходився за межами сухопутної території і внутрішніх вод держави, що примикає до берега (в зарубіжних країнах використовувався і до теперішнього часу використовується термін «територіальне море»). На територіальні води, ширина яких становила 12 миль від лінії найбільшого відпливу (отлива) або від лінії зовнішньої межі внутрішніх морських вод, або ж від прямих вихідних (исходных) ліній (див. «О внесении изменений в Положение об охране государственной границы Союза ССР»: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10.06.1971 года // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1971. – №24. – Ст.254), поширювався суверенітет прибережної держави. Термін «територіальне море» зустрічався в пунктах 1 і 2 Указу Президії Верховної Ради СРСР від 06.02.1958 року «Про континентальний шельф СРСР».

Найбільш детально зміст поняття «територіальне море» і його режим розкриті в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року. У зазначеному документі воно визначається як *«морской пояс примыкающего к берегу государства, на который распространяется суверенитет государства, осуществляемый с соблюдением соответствующих норм международного права, в частности, о мирном проходе через эти воды иностранных торговых судов»*. Внутрішні або національні води становила вся водна частина державної території, за винятком територіальних вод. Це все що знаходиться у межах території держави: річки, канали, озера, водосховища, відповідні частини або ділянки прикордонних і міжнародних річок, прикордонні озера, а також внутрішні морські води. Відповідно до вищевказаної Конвенції до внутрішніх вод відносяться всі морські простори, розташовані між берегом і вихідною (исходной) лінією територіальних вод (див. статтю 5 Конвенції 1958 року).

Всі особи (організації), які здійснювали підняття майна, що затонуло в межах територіальних або внутрішніх морських вод СРСР, незалежно від їх національної

приналежності, повинні були керуватися правилами КТМ СРСР. Для здійснення підняття затонулого майна прибережні держави на засадах взаємності і за попередньою домовленістю могли надавати вільний доступ суден договірних держав в територіальні і внутрішні води цих країн. Так, 09.10.1965 року набула чинності «Угода між Урядом СРСР та Урядом Данії про здійснення рятувальних і суднопіднімальних робіт в радянських і датських водах».

Підняття майна, що затонуло за межами внутрішніх або територіальних вод окремих держав, регламентувалося, відповідно, не за правилами внутрішньодержавного права, а за нормами міжнародного права.

Під словом «майно» в розділі VI КТМ СРСР 1968 року розумілися будь-які речі, які є предметами матеріального світу. Це не тільки судна, їх уламки, обладнання або вантажі, перелічені в статті 97 КТМ СРСР 1968 року, але і будь-які інші речі. Затонували могли виявитися частини літаків, надводні споруди нафтових вишок і т.п., тобто предмети, ніяк не пов'язані з судном або його загибеллю (кораблекрушенням).

Термін «затонуле» вказував на те, що майно знаходилось під водою або на дні моря. Разом з тим у статті 97 КТМ СРСР 1968 року йшлося також про майно, «викинуте на мілководдя, банки, скелі і т. п.», тобто майно, яке хоча і не приховане під водою, але також опинилося в морі у стані, що вимагає спеціальних заходів для його вилучення або видалення. Тому таке майно охоплювалося загальним поняттям «затонуле майно». Прийняті і затверджені Міністерством морського флоту СРСР (ММФ) у 1979 році *Правила підняття затонулого в морі майна* розширили перелік предметів, які входили у це поняття: судна, літаки, їх принадлежности й устаткування, уламки суден і літаків, вантажі, засоби навігаційної обстановки та ін.

КТМ СРСР 1968 року також передбачав різний правовий режим для затонулого в територіальних та внутрішніх морських водах СРСР майна в залежності від ступеню його небезпеки для мореплавства:

- затонуле майно, яке не створювало перешкод судноплавству, морським промислам, гідротехнічним та іншим роботам. Тобто, за своїм станом і місцем затоплення воно повинно було бути прибране, але необхідності в його негайному видаленні не було;
- майно, яке затонуло в межах портових вод, на фарватері або поблизу кордонів морського торговельного і рибного порту, або в будь-якому іншому місці, що створювало перешкоду для судноплавства, морських промислів, гідротехнічних та інших робіт;
- затонуле майно, що створювало безпосередню загрозу безпеці судноплавства.

§2. Статтею 120 Кодексу торговельного мореплавства України затонуле майно визначається як судна чи 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 або під поверхнею води, опустилися на дно або викинуті на мілководдя або на берег. Таким чином, до затонулого майна відносяться не тільки судна, вантажі тощо, що знаходяться під водою, але і предмети, що знаходяться на плаву, викинуті на берег, тобто «не затонули» в буквальному сенсі. Однак справедливо було звернуто увагу в § 2 коментаря до статті 97 КТМ СРСР 1968 року, що стосовно майна, яке знаходиться на плаву, ще є надія його врятувати, тому немає необхідності відносити його до затонулого. Більш того, відносини з підняття або видалення такого майна можуть виникнути лише з приводу тих предметів, положення яких стали і визначені, а майно, що перебуває на плаву, змінює своє місцезнаходження, і тому можуть виявитися безрезультатними всі дії, спрямовані на його підняття.

§3. Глава 6 розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України присвячена правовому регулюванню затонулого в морі майна, виходячи з положень якої можна виділити наступні види такого майна:

- затонуле майно, яке не створює перешкод судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей або забрудненню навколишнього природного середовища;

- затонуле майно, що створює перешкоди судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей або забрудненню навколишнього природного середовища;
- затонуле майно, що створює безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища

Останні дві позиції об'єднані в статтях глави 6 розділу IV КТМУ під загальним поняттям «небезпечне» затонуле майно.

§4. Глава 6 розділу IV КТМУ містить переважно адміністративно-правові норми, що регулюють порядок здійснення підняття та видалення майна, що затонуло в межах внутрішніх вод або територіального моря України, а також норми, що визначають права власника на нього. Доцільно відзначити, що внутрішні морські води і територіальне море (архіпелажні води в тому числі) становлять морські простори, що входять до складу державної території. Вони знаходяться під суверенітетом прибережної держави (тобто належать йому), яка здійснює в їх межах територіальне верховенство.

Приналежність і верховенство, як відомо, є двома основними ознаками державної території. Тому правовий режим цих морських просторів (територій) визначається виключно внутрішнім законодавством держави. Однак на виконання своїх договірних зобов'язань держава при встановленні правового режиму таких морських просторів повинна враховувати норми міжнародного права. Той факт, що внутрішні морські води входять до складу державної території і підпорядковані національно-правовому режиму впливає із самої суті цієї категорії морського простору і підтверджується положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 року (КМП-82). Зокрема, відповідно до пункту 1 статті 2 Конвенції, «суверенітет прибережної держави поширюється за межі його сухопутної території і внутрішніх вод». Однак КМП-82 не містить ні дефініції внутрішніх вод, ні переліку водних просторів, які до них входять. Лише окремі статті Конвенції в тій чи іншій мірі дозволяють зробити висновок про те, які саме водні простори можуть бути віднесені до категорії внутрішніх морських вод держави. Так, відповідно до пункту 1 статті 8 КМП-82, до внутрішніх вод держави належать води, розташовані в бік берега від вихідної (исходной) лінії територіального моря.

Слід зауважити, що це правило характерне тільки для континентальних (до яких належить Україна) і острівних держав. Що стосується держав-архіпелагів, то вони, відповідно до положень статті 50 КМП-82, мають право «проводити замикаючі (замыкающие) лінії для делімітації внутрішніх вод». Таким чином, твердження про те, що під внутрішніми водами слід розуміти тільки ті «води, які знаходяться в межах вихідної (исходной) лінії територіальних вод», сьогодні справедливо визнати застарілим. Очевидно, найбільш точним буде наступне визначення: під *внутрішніми водами* слід розуміти води, що входять до складу суверенної території прибережної держави і розташовані: у континентальних і острівних держав – в сторону берега від вихідних (исходных) ліній територіального моря; у держав-архіпелагів – в сторону берега від замикаючих ліній внутрішніх вод.

Що ж стосується визначення правового статусу та правового режиму територіального моря, то воно, як і сама його назва, вперше на міжнародно-правовому рівні було закріплено в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року. Відповідно до положень статті 1 цієї Конвенції «суверенітет держави поширюється за межі його сухопутної території і його внутрішніх вод на морський пояс, що примикає до його берегу і називається територіальним морем». Зовнішньою межею територіального моря є лінія, кожна точка якої знаходиться від найближчої точки вихідної (исходной) лінії на відстані, рівній ширині територіального моря (див. статтю 4 Конвенції ООН з морського права 1982 року).

Відповідно до положень статті 3 Конвенції ООН з морського права 1982 року, «держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує дванадцяти морських миль, яка відміряється від вихідних (исходных) ліній».

Таким чином, територіальне море є частиною державної території України, на яку, відповідно, поширюється її юрисдикція. Це також впливає також з положень статті 3 Закону України «Про державний кордон України», відповідно до якого державний кордон на морі встановлюється «по зовнішній межі територіального моря України».

Все вище викладене щодо затонулого в морі майна закріплено в статті 121 КТМУ «Право на майно, що затонуло» (див. коментар до зазначеної статті), де чітко визначено, що 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 чинним законодавством України.

§5. Операції з підняття і видалення майна різні за своїм характером і способом здійснення. Підняття передбачає діставання затонулого майна на поверхню (див. нижче, фото 44). Видалення майна не завжди пов'язане з обов'язковим діставанням його з морських глибин. Якщо, наприклад, дно моря вкрите достатнім шаром м'якого піщаного ґрунту, то майно, що лежить на ньому, іноді заглиблюють до рівня твердої поверхні дна. Видаляючи затонуле майно, можна «рознести» (разметать) його вибухом або розділити та дістати по частинах тощо.

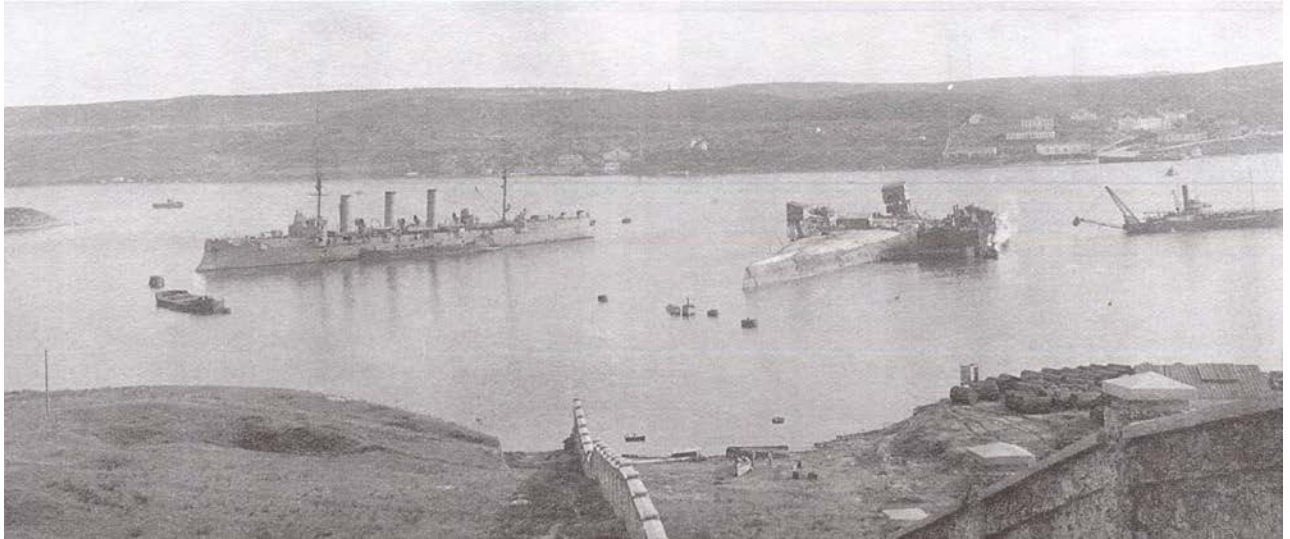


Фото 44. Эта фотография сделана с берега Северной бухты Севастополя из расположения Морского кадетского корпуса примерно в марте 1919 года. Она запечатлела успешное окончание первого этапа подъема линкора «Императрица Мария» (осуществлявшегося по проекту консультанта Главного Управления Кораблестроения, генерал-лейтенанта императорского флота, академика А.Н. Крылова *кессонным методом*), подтвердившее несостоятельность всех опасений по поводу разгрузки снарядов, отрыва носовой части корпуса от грунта, устойчивого положения всплывшего корпуса и т. д. На фотографии словно специально для истории представлены все плавсредства «Марпартии» (т.е. экспедиции по подъему «Императрицы Марии»): бывший долгое время ее базой крейсер «Кагул» (должность командира исполнял капитан 2 ранга В.А. Потапьев), землесос № 1357 «С. Кербедз» (капитан П.А. Жантанов), понтон и водолазный бот (водолазный инструктор И.Л. Шабельский).

§6. За своєю метою підняття майна аналогічне операціям з рятування. І в першому, і в другому випадку метою операцій є збереження власнику його майна. Одночасно між діями з порятунку і операціями з підняття майна існує відмінність, що зумовлює різне регулювання таких правовідносин. Ця різниця не полягає у суто зовнішніх ознаках – затоплене майно або знаходиться на плаву. Більш того, для такого розмежування недостатньо якого-небудь одного критерію або ознаки. Тільки їх сукупність може бути достатньою підставою для проведення відмінності. Можливі випадки, коли операції з рятування, розпочаті відносно судна, що знаходиться на плаву, будуть закінчені роботами з підняття цього судна. Так, в Японському морі зазнали аварії катер і баржа з генеральним вантажем. Для надання їм допомоги була спрямована рятувальна група. Прибувши на місце, виявилось, що катер знаходиться на відстані 15 метрів від берега серед каміння в притопленому до рівня палуби положенні, а баржа, яка отримала пробоїни в районі форпіка, викинута на каміння. Силами аварійно-рятувальної групи баржу було знято з каміння і відведено в безпечну зону бухти для ремонту. Після цього приступили до закладення (заделки) пробоїн і відкачування води з катера. Однак ці заходи не призвели до позитивного результату і катер затонув. Знадобилося застосування спеціальних суднопідіймальних засобів. Власнику катера і баржі було висталено два рахунки. Перший – на вартість рятування баржі і вантажу, другий – на вартість робіт зі зняття з каменів катера і його підняття після затоплення. Власник катера відмовився сплатити вартість робіт зі зняття катера з каменів з тих підстав, що вони не мали корисного результату. Арбітр,

вирішуючи це питання, дійшов висновку, що в даному випадку мав місце не договір рятування катера, а договір підняття на підняття затонулого судна. Оскільки роботи з підняття катера були підтверджені актами про їх закінчення, арбітраж задовольнив позов в сумі, що становила лише вартість робіт з підняття (Дело Госарбитража при Исполкоме Приморского краевого Совета депутатов трудящихся № 3-844 от 6 марта 1964 года по иску Дальневосточного пароходства к автоэкспедиционной базе Крайпотребсоюза // Морское право и практика. – 1964. – № 28(144). – С. 51-52).

Різниця між операціями з рятування і підняття затонулого майна полягає також в економічній суті цих операцій і умов їх здійснення. Операції з рятування в технічному відношенні є наданням допомоги або послуг для рятування судна, вантажів, що знаходяться на ньому, та іншого майна в умовах, які загрожують їм небезпекою або загибеллю, коли судно, що терпить лихо, фактично ще не втратило власника. Саме тому будь-яка дія з рятування зазначеного майна, що має корисний результат, дає право на отримання справедливої винагороди. Операції з підняття – це завжди здійснення робіт щодо затонулого в морі майна (і в цьому сенсі вже загиблого), коли його власник (володілець) втратив можливість фактичного володіння ним. Тому і право на винагороду за здійснення цих операцій обумовлене здобутком не будь-якого корисного, а лише кінцевого результату – підняття затонулого майна і відновлення фактичного володіння ним. Відповідно, неоднаковий і корисний результат, який досягається при рятуванні і піднятті. Під час рятування – це запобігання пошкодженню або загибелі речі, а під час підняття – саме підняття затонулого майна і відновлення фактичного володіння ним.

Отже, якщо операції з підняття починаються щодо вже загиблого судна, тобто судна, морехідні якості якого не можуть бути відновлені одним тільки діставанням його з глибин моря, і роботи з підняття проводяться через деякий час після затоплення, то в цьому випадку його підняття є не рятуванням, а суднопідйомом. Час початку робіт і темпи їх виконання під час підняття, як правило, не мають такого вирішального значення, як при рятуванні. Після того, як положення затонулого судна визначено, ще до початку робіт можна встановити спосіб і засоби підняття, обсяг, терміни і вартість цих робіт.

Якщо ж судно затонуло за таких обставин і в таких умовах, коли його не можна вважати остаточно загиблим і йому ще загрожує небезпека загибелі, то підняття судна **негайно** після затоплення вважається рятуванням. Ілюстрацією до такого твердження може слугувати наступна справа, розглянута Морською арбітражною комісією (МАК) ще у 1964 році. Обставини справи такі. 30 листопада 1963 року самохідна баржа МСБ-5 «Комсомольська», що знаходилася в оренді у треста «Мангышлакнефтегазразведка», зазнала аварії на відкритому рейді і затонула разом з вантажем. За ініціативою орендаря баржі до місця аварії Каспійським пароплавством було направлено «Вулкан», який прибув туди 03 грудня 1963 року. Дослідженням рятувальника було встановлено, що баржа «Комсомольська» заповнена водою в усіх відсіках, включаючи житлові приміщення і машинне відділення, і знаходиться на ґрунті на лівому борті у затопленому стані. «Вулкан» не міг безпосередньо підійти до затонулого судна і повинен був проводити рятувальні роботи разом з мелкосидящим водолазним ботом. У період з 01 січня по 13 лютого 1964 року затонула і занесена ґрунтом баржа була розвернута буксиром, продута повітрям і за допомогою ліхтера піднята на поверхню, а також відбуксирована до берега і перевернута на кіль тракторними тягачами. Проведені заходи були розцінені МАК як дії з рятування, оскільки вони були негайно вжиті щодо затонулого судна і мали корисний результат. Баржу було піднято і відбуксировано до місця сховища, одночасно був врятований вантаж (Дело МАК № 52/1964 по иску Каспийского морского пароходства «Каспар» к тресту «Мангышлакнефтегазразведка» о вознаграждении за спасение баржи и находящегося на ней груза // Морское право и практика. – 1969. – № 42 (225). – С. 23-25).

§7. Із зростанням світового судноплавства для всіх держав стає обов'язковим прояв турботи «підклування» не тільки про фарватери внутрішніх і територіальних вод, але і шляхи міжнародного судноплавства, розташовані в інтернаціональних водах. Наявність у відкритому морі затонулих суден не раз призводила до виникнення аварійних подій із суднами. (Відповідно до статті 86 Конвенції ООН з морського права 1982 року до відкритого моря відносяться всі частини моря, які не входять ні у виняткову економічну зону, ні в територіальне море або внутрішні води будь-якої держави, ні в архіпелажні води держави-

архіпелагу). Так, у березні 1959 року відбулося зіткнення між німецьким судном «Бішофстейн» і радянським судном «Холмогори», в результаті якого останнє затонуло. У квітні того ж року сталася аварія з англійським судном «Харборух» після його зіткнення з уламками «Холмогори», а в 1963 році голландське пасажирське судно «Маасдам» спіткала та ж доля від зіткнення з уламками двох суден – «Холмогори» і «Харборух».

Юрисдикцію, яку держава може правомірно здійснювати над суднами, що плавають у відкритому морі під його прапором, – це юрисдикція над особами і майном його громадян, а не територіальна юрисдикція. Зазначене впливає з того факту, що судно є майном, яке перебуває в місці, де не існує ніякої місцевої юрисдикції. Таким чином, у випадку аварії судна у відкритому морі особи (і майно), що її зазнали, не втрачають тим самим право на захист з боку держави прапора судна. Таке положення є загальноновизнаним. Що стосується юрисдикції держави щодо вирішення спорів, пов'язаних з аварією судна, то Мартенс, одноосібний арбітр у справі судна «Costa Rica Packet», дійшов висновку, що в разі незаконного присвоєння у відкритому морі судна, що зазнало аварії, справа відноситься до компетенції судів держави, якій належить судно, яка вчинила таке привласнення (Решение по делу судна «Costa Rica Packet», датированное 13/25 февраля 1897 г. Moore, Arbitrations, vol. 5, p. 4952 et. seq.; R. G. D. I. (1897), p. 737-745).

§8. Правила глави 6 розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України не застосовуються щодо:

- а) підняття, віддалення або знищення військового майна;
- б) підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення.

Відповідно до норм КТМ СРСР 1968 року, якщо затонуло майно було *військовим*, його підняття здійснювався органами Міністерства оборони СРСР. До військового майна належало різноманітне військове спорядження, боєприпаси, військова техніка та інші предмети військових відомств і військових з'єднань, затонулі судна, що плавали під військово-морським прапором. Підймальні роботи такого майна в межах акваторії морського порту проводилися за погодженням з Міністерством морського флоту (ММФ) СРСР або з іншим міністерством або відомством, у підпорядкуванні якого був цей порт (Об утверждении правил подъема затонувшего в море имущества: Приказ Министерства морского флота СССР от 12.11.1979 года №207. // Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. – М.: Водный транспорт, 1979. – С. 66-72). Виключне право піднімати затонуле військове майно належало органам Міністерства оборони СРСР у всіх випадках, незалежно від того, мав намір або не мав наміру власник цього майна здійснювати підйом самостійно, створювало або не створювало таке майно перешкод торговельному мореплавству або загрозу безпеці судноплавства.

Підняття затонулого військового майна, а також його видалення іншим способом могли здійснюватися організаціями, які не входили до системи Міністерства оборони СРСР, лише у випадках прямо і чітко висловленої ясно вираженої згоди на це зазначеного міністерства. Разом з тим слід зауважити, що у випадках, коли затонуло військове майно створювало перешкоди торговельному мореплавству або безпосередню загрозу безпеці судноплавства, відповідний морський торговельний або рибний порт мав право, за аналогією із статтею 99 і статтею 101 КТМ СРСР 1968 року, вимагати від органів Міністерства оборони СРСР підняття затонулого майна в певний строк або негайно.

Чинне законодавство України окремо не регламентує підняття затонулого військового майна. Таким чином є підстави вважати, що операції з підняття, віддалення або знищення військового майна, яке затонуло у межах внутрішніх вод або територіального моря України, мають проводитися на загальних засадах забезпечення підймальних робіт, проте з урахуванням особливостей правового статусу такого майна та обов'язковим погодженням з відповідними установами, організаціями.

Якщо військове майно затонуло в акваторії морського порту, організація, відповідальна за підняття, віддалення або знищення цього майна, відповідно до чинного законодавства України, повинна погодити свої дії з капітаном порту.

Щодо підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення варто зазначити.

Керуючись тим фактом, що обстеження, розкопки і охорона підводної культурної спадщини вимагають наявності і застосування спеціальних наукових методів і використання відповідних технологій, а також високого рівня спеціалізованої підготовки, є виправданим окреме нормативне забезпечення правовідносин щодо зазначеного об'єкта, більш того, прийняття відповідних уніфікованих правил. Останні викладені в Конвенції «Про охорону підводної культурної спадщини», прийнятої 02 листопада 2001 року на 31-й сесії Генеральної конференції ЮНЕСКО. Відповідно до цього документа культурною спадщиною є всі сліди людського існування, які мають культурний, історичний або археологічний характер і частково або цілком, періодично або постійно знаходяться під водою не менше 100 років, як-от:

- об'єкти, споруди, будинки, артефакти і людські останки разом з їх археологічним і природним оточенням;
- судна, літальні апарати, інші транспортні засоби або будь-які їх частини, вантаж, інший вміст, разом з їх археологічним і природним оточенням;
- предмети доісторичного характеру.

Ввідповідно до правил, які стосуються діяльності, спрямованої на підводну культурну спадщину і викладені в якості додатку до зазначеної Конвенції, в ході здійснення такої діяльності повинні максимально використовуватися методи неруйнівних поведінки і обстеження щодо об'єкта. Суворі регламентація діяльності, спрямованої на підводну культурну спадщину, обумовлена необхідністю подальшого обліку культурної, історичної та археологічної інформації, яка накопичується.

До початку будь-якої операції щодо предметів, які становлять підводну культурну спадщину (в тому числі операції з їх підняття) готується проектна документація, яка подається компетентним відомствам для отримання дозволу і відповідної експертної оцінки та яка включає в себе:

- оцінку попередніх досліджень або попередніх робіт (така робота передбачає попереднє вивчення доступних історичних та археологічних відомостей, археологічних, екологічних характеристик об'єкта і наслідків будь-якого потенційного втручання. Вона також включає оцінку, що визначає значимість і ступінь ймовірності пошкодження спадщини і навколишнього природного середовища у зв'язку з можливим нанесенням шкоди в результаті реалізації запропонованого проекту);
- виклад змісту проекту і його цілей;
- методологія і технічні засоби, які підлягають використанню;
- план фінансування (фінансування повинно бути забезпечено в обсязі, достатньому для здійснення всіх стадій проекту, і підтверджено відповідною фінансовою гарантією);
- запланований графік здійснення проекту;
- склад групи, а також кваліфікацію, обов'язки і досвід кожного її члена (діяльність повинна здійснюватися тільки під керівництвом і контролем, а також постійною присутністю кваліфікованого фахівця з підводної археології, наукова компетентність якого відповідає проекту);
- план аналітичної та іншої діяльності після закінчення робіт на об'єкті;
- програму консервації артефактів і об'єкта, яка підлягає розробці в тісному співробітництві з компетентними відомствами;
- політику управління об'єктом і його утримання в належному порядку на весь період здійснення проекту;
- програму документального забезпечення (документальне забезпечення включає, як мінімум, докладний опис об'єкта, в тому числі походження підводної культурної спадщини, польовий запис, плани, креслення, фотографії або записи на інших носіях);
- техніку безпеки;
- охорону навколишнього середовища;
- домовленості про співпрацю з музеями та іншими установами, зокрема науковими;
- порядок підготовки звітів (мова йде про проміжні та заключні звіти, які надаються відповідно до графіка, здаються на зберігання до відповідних архівних служб і які

включають в себе: виклад цілей, перелік використаних методів і технічних засобів, опис досягнутих результатів, основну графічну і фотографічну документацію по всіх фазах діяльності, рекомендації щодо консервації та зберігання об'єкта, будь-якого його переміщення і рекомендації щодо майбутньої діяльності. Заключний звіт підлягає публікації з урахуванням складності проекту і його конфіденційності в можливо стислі терміни і підлягає здачі в архів);

- передачу на архівне зберігання, в тому числі піднятої культурної спадщини;
- план публікацій.

У разі необхідності або у разі випадкового виявлення об'єктів, з метою охорони підводної культурної спадщини, проведення відповідних заходів може бути дозволено без оформлення проектної документації.

Підняття і віддалення затонулого майна культурного характеру, археологічного або історичного значення, діяльність, спрямована на охорону і збереження культурної спадщини, регулюється Законом України від 08.06.2000 року № 1805-III «Про охорону культурної спадщини» (далі – *Закон*) із змінами та іншими нормативними актами, виданими в розвиток *Закону*.

У випадку якщо майно, яке за *Законом* є культурною спадщиною, затонуло в акваторії морського порту, організація, відповідальна за підняття і віддалення цього майна, відповідно до чинного законодавства України повинна погодити свої дії з капітаном порту.

Стаття 121. «Право на майно, що затонуло». 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 чинним законодавством України.

§1. Як вже зазначалося (див. § 4 коментаря до статті 120 КТМУ «Поняття майна, що затонуло в морі і сфера застосування»), відповідно до положень статті 1 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року «суверенітет держави поширюється за межі його суходутної території і його внутрішніх вод на морський пояс, що примикає до його берегу і називється територіальним морем». Зовнішньою межею територіального моря є лінія, кожна точка якої знаходиться від найближчої точки вихідної (исходной) лінії на відстані, рівній ширині територіального моря (див. статтю 4 Конвенції ООН з морського права 1982 року). Аналогічно до даного підходу у статті 2 Конвенції 1958 року закріплено право прибережної держави поширювати свій суверенітет «на повітряний простір над територіальним морем, так само як і на поверхню і надра його дна». Однак, розглядаючи територіальне море як складову частину суверенної території прибережної держави, Конвенція 1958 року передбачає, що вказаний суверенітет повинен здійснюватися з дотриманням положень як самої зазначеної Конвенції, так і інших норм міжнародного права.

§2. Ці основоположні принципи сучасної концепції територіального моря отримали повне підтвердження і подальший розвиток в Конвенції ООН з морського права 1982 року (КМП-82). Так, відповідно до положень статті 2 Конвенції 1982 року, «суверенітет прибережної держави поширюється за межі його суходутної території і внутрішніх вод, а в разі держави-архіпелагу – його архіпелажних вод, на морський пояс, що примикає, і називється територіальним морем». Відповідно до пункту 2 статті 2 КМП-82 цей суверенітет поширюється також «на повітряний простір над територіальним морем, так само як на його дно і надра».

§3. Таким чином, відповідно до норм міжнародного права, територіальне море є частиною державної території України, на яку поширюється її юрисдикція. Це впливає також з норми, встановленої статтею 121 Кодексу торговельного мореплавства України, де чітко визначено, що право на майно, яке затонуло у внутрішніх водах або у територіальному морі України, а також відносини, що виникають у зв'язку з цим майном визначаються чинним законодавством 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 регулюються відповідними статтями Цивільного кодексу України (ЦКУ), в залежності від умов і обставин кожного конкретного випадку підняття або видалення затонулого майна.

§4. У випадку, якщо власник затонулого майна не зробить заяви згідно з частиною першою або не підніме майно в строк, встановлений частиною другою статті 122 КТМУ «Підняття майна його власником» (див. зазначену статтю), така бездіяльність власника розцінюється як відмова від права власності на майно і воно визнається безхазяйною річчю.

Стаття 122. «Підняття майна його власником». **Власник майна, що затонуло, якщо він має намір підняти це майно, повинен повідомити про це капітана найближчого морського порту України протягом одного року з дня, коли майно затонуло.**

Капітан морського порту за погодженням із заінтересованими державними органами встановлює достатній за обставинами строк для підняття майна, порядок проведення цих робіт і доводить це до відома власника майна та адміністрації морського порту.

§1. За часів СРСР відповідно до КТМ 1968 року підняттям затонулого майна повинен був займатися, перш за все, його власник. Під «власником» такого майна розумілися як власник (володілець) цього майна, так і невластник (неволоділець), в чиєму володінні з волі власника (володільця), в силу вказівок закону або адміністративного акта, майно перебувало в момент аварії, що призвела до його затоплення. Якщо він мав намір підняти це майно, то в його обов'язки входило сповістити про це найближчий радянський морський торговельний або рибний порт протягом одного року з дня, коли майно затонуло. Повідомлення про намір підняти майно приймалося портом лише від законного власника, тобто від особи, володіння якої цим майном підтверджувалося правовою підставою, наприклад, від власника (володільця), наймача (орендаря) майна, його зберігача, перевізника і т. п., або від представника такої особи.

Порт встановлював за погодженням із зацікавленими державними органами достатній (з урахуванням обставин) термін для підняття майна і порядок проведення цих робіт та повідомляв про це його власника. В основу цього правила було покладено визнання за власником майна, що затонуло в межах територіальних або внутрішніх морських вод СРСР, права на це майно і права підняти його. Однак це не означало, що така особа могла скористатися цим правом на власний розсуд в будь-який час і в будь-якому порядку. Операції з підняття затонулого майна, які нерідко передбачали проведення великого комплексу робіт і виявлялися досить тривалими, не повинні були перешкоджати судноплавству, рибальству, морським промислам, гідротехнічним роботам і здійсненню торговельного мореплавства в інших формах у морських водах радянської держави. З врахуванням усіх зазначених чинників і встановлювався особливий порядок, відповідно до якого підняття цього майна допускалося лише з дозволу морських торговельних і рибних портів, [а саме з дозволу капітана порту (Об утверждении правил подъема затонувшего в море имущества: Приказ Министерства морского флота СССР от 12.11.1979 года №207.)] – державних органів, в чій функції входило забезпечення безпеки мореплавства і нагляд за дотриманням законів і правил торговельного мореплавства.

Слід також звернути увагу на те, що чинним на той час законодавством був встановлений термін для сповіщення порту про намір власника підняти затонуле майно, а не термін здійснення самого підняття. Термін для сповіщення порту обчислювався з дня, наступного за днем, коли майно затонуло, і закінчувався у відповідну дату рівно через рік. Повідомлення про намір власника підняти затонуле майно і повідомлення порту власнику про строк і порядок проведення цих робіт повинні були направлятися у письмовій формі, як найбільш зручній і точній для подібних правовідносин.

Капітан порту, одержавши повідомлення про наміри власника підняти затонуле майно, повинен був вирішити питання про допустимість підняття майна його власником за умови надання останнім документів, що засвідчують:

- а) назву і точний опис судна, вантажу та іншого затонулого майна;
- б) право власності на затонуле майно або право володіння ним;
- в) місцезнаходження затонулого майна;
- г) час, коли майно затонуло;
- д) обставини події;
- е) згоду суднопіднімальної організації на виконання робіт з підняття або видалення затонулого майна, а також повідомлення про час передбачуваного початку робіт, їх тривалість і спосіб видалення затонулого майна (підняття, переміщення, знищення і т.п.).

Радянські власники такого майна пред'являли також докази погодження проведення таких робіт з відповідним органом прикордонних військ (якщо майно затонуло в районах, у яких заборонялося плавання суден відповідно до *Положення про державний кордон СРСР*), і з відповідним органом Міністерства оборони СРСР (якщо підняття і видалення передбачалося проводити в районі, на який поширювалися *Правила плавання в крепостных зонах СССР*).

Підняття і видалення затонулого майна, яке мало археологічну, історичну або іншу культурну цінність, здійснювалося за погодженням з державними органами охорони пам'яток та після вжиття заходів, що забезпечують збереження цього майна; майна, що містить речовини, шкідливі для здоров'я людей або для довкілля – за погодженням з органами із регулювання використання і охорони вод, виконавчими комітетами місцевих Рад народних депутатів, органами, які здійснюють державний санітарний нагляд, охорону рибних запасів, і після вжиття заходів із запобігання заповідянню шкоди життю і здоров'ю людей та навколишньому середовищу.

Якщо затонуло майно, яке загрожувало безпеці мореплавства, або створювало перешкоду для використання ресурсів моря, або могло бути джерелом заповідянню шкоди життю або здоров'ю людей чи забруднення навколишнього середовища, його власник повинен був негайно сповістити про те, що сталося капітана порту. При цьому капітан рибного порту видавав дозвіл тільки у випадках, коли майно затонуло в межах акваторії рибного порту або в безпосередній близькості від нього і на провідних до нього шляхах.

Місце, де затонуло майно, могло бути за розпорядженням капітана порту позначено віхами, буями, вогнями або іншими засобами навігаційної обстановки за рахунок власника затонулого майна. Останній був зобов'язаний відшкодувати порту всі пов'язані з цим витрати.

Обмежень щодо строків підняття затонулого майна радянське законодавство не містило. Подаючи заяву про намір підняти затонуле майно, власник майна мав вказати передбачувані строки початку і закінчення робіт. Якщо підняття майна не обумовлювалося терміновою необхідністю (наприклад, очищенням фарватеру), термін підняття встановлювався портом з урахуванням побажань власника затонулого майна.

Одночасно зі встановленням строків початку і закінчення робіт порт визначав порядок підняття майна. У залежності від конкретних обставин визначення цього порядку могло полягати в точному встановленні району, де повинні були проводитися піднімальні роботи, часу доби, коли вони могли виконуватися, способу ведення робіт, характеру використовуваних при цьому технічних засобів, знаків навігаційного огороження і т. п. Якщо у дозволі зазначався строк підняття майна і порядок його здійснення, порт міг не направляти власнику майна спеціального повідомлення про ці умови підйому.

Необхідно відзначити, що відповідно до пункту 2.11 *Правил підняття затонулого в морі майна* капітан порту мав право заборонити власнику підняття і видалення майна своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної організації. У цьому випадку зазначені роботи виконувалися засобами порту або засобами обраної портом суднопіднімальної організації за рахунок власника затонулого майна, але тільки за умови, якщо:

- власник майна не втратив права на нього до моменту початку піднімальних робіт і своєчасно заявив вимоги про повернення йому майна;
- якщо між портом і власником майна відбулася попередня домовленість про підняття майна в інтересах і за рахунок власника (подальша відмова власника від затонулого майна не звільняла його від обов'язку відшкодувати витрати порту, пов'язані з підняттям, оскільки до цього моменту портом могли бути здійснені значні підготовчі та інші роботи, обумовлені виявленням наміром власника цього майна його підняти).

У випадках, коли роботи виконувалися портом, то до їх початку власник зобов'язаний був надати порту необхідне забезпечення на суму, яка покриває витрати і інші збитки порту. Власник позбавлявся права обирати суднопіднімальну організацію, а, отже, і можливості таким чином впливати на вартість робіт з підняття. Ці права переходили до порту, незважаючи на те, що підняття майна здійснювалося «за рахунок його власника». Між тим вважалося, що таким правом порт як державна установа з нагляду за торговельним мореплавством міг скористатися тільки в особливих випадках. Варіант відмови був допустимий у випадку,

наприклад, якщо це обумовлювалося вимогами оборонного характеру, рішенням компетентних органів про заборону плавання в певних районах, або якщо майно створювало безпосередню загрозу безпеці судноплавства, а його власник або обране ним суднопіднімальне підприємство було не в змозі, за переконанням порту, здійснити негайне підняття або видалення затонулого майна. У випадку визнання необхідним здійснення підняття майна було здійснено засобами обраної портом суднопідімальної організації, порт пропонував власнику затонулого майна укласти договір з такою організацією.

Стороною, яка приймала на себе обов'язок підняти затонуле майно, як правило, була спеціалізована організація, що володіла піднімальними і аварійно-рятувальними засобами. Відповідно до пункту 3 *Положення про експедиційні загони аварійно-рятувальних, суднопідімальних і підводно-технічних робіт пароплавства (управління флоту) ММФ* на ММФ було покладено обов'язок проведення аварійно-рятувальних, суднопідімальних і підводно-технічних робіт у всіх морських басейнах. У складі пароплавств були організовані загони і групи АСПТР, основними завданням яких були, зокрема, організація і здійснення суднопідімальних робіт, розчищення акваторій портів, підхідних каналів і шляхів слідування від затоплених суден, що перешкоджають судноплавству і загрожують безпеці мореплавства.

§2. Слід зазначити, що норми Кодексу торговельного мореплавства України, значна частина яких запозичена з КТМ СРСР 1968 року, також передбачають процедуру не тільки підняття затонулого майна, але і віддалення, знищення такого майна (див. частину другу статті 120, частину третю статті 123 КТМУ і коментар до них).

Віддалення необхідно в тому випадку, коли в силу обставин, що склалися, відсутня можливість вдатися до звичайної процедури організації підняття (очікування рішення власника, розгляд його пропозицій і т.д.). Як приклад можна навести ситуацію, коли судно затонуло на фарватері і може бути з допомогою відповідних технічних засобів зміщено на деяку відстань, не вдаючись до підняття. Іноді буває достатнім видалити виступаючі частини судна (щогли і т.п.) для того, щоб рух суден можна було відновити.

Знищення є крайнім заходом і може проводитися у виняткових випадках (загроза безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей і т.п.).

Цілями підняття і віддалення затонулого майна є усунення перешкод безпеці судноплавства, морським промислам (включаючи рибальство), гідротехнічним та іншим роботам, а також охорона законних прав та інтересів власника такого майна. До цих цілей відноситься також охорона морського середовища від забруднення і засмічення.

Обов'язки з організації підняття затонулого майна статтею 122 Кодексу торговельного мореплавства України покладаються на його власника. На це положення слід звернути особливу увагу, оскільки власником речі може бути як її власник (володілець), так і особа, в чий владності вона перебувала на тій чи іншій правовій підставі в момент загибелі. При цьому слід розмежовувати поняття «власник (володілець) судна» і «власник (володілець) майна, що перебувало на судні». Якщо власник затонулого майна має намір його підняти, він повинен сповістити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло. Адміністрація порту за погодженням з заінтересованими державними органами встановлює достатній за обставинами термін для підняття майна, порядок проведення цих робіт і доводить їх до відома власника. На практиці операції з підйому здійснює організація, що спеціалізується на здійсненні подібних робіт на підставі відповідного договору з власником.

Для отримання дозволу на підняття затонулого майна власник повинен надати капітану найближчого українського морського порту заяву про підняття і документи, що засвідчують:

- а) назву і точний опис судна, вантажу та іншого затонулого майна;
- б) право власника на судно і вантаж;
- в) місцезнаходження затонулого майна;
- г) час, коли майно затонуло;
- д) обставини події;
- е) згоду компетентної (суднопідімальної) організації на підняття або видалення затонулого майна,

а також повідомити передбачуваний час початку робіт, їх тривалість і спосіб здійснення (підняття, переміщення, знищення і т. п.). Мможливий формат дозволу на підняття затонулого майна надається нижче:

число, місяць, рік
ДОЗВІЛ НА ПІДНЯТТЯ (ВІДДАЛЕННЯ, ЗНИЩЕННЯ І Т. Д.) ЗАТОНУЛОГО В МОРІ МАЙНА
Відповідно до заяви _____ назва організації (фірми)

щодо підняття, віддалення, знищення і т.д. _____, що належить їй, найменування майна затонулого дня _____ місяця _____ року _____
в _____ місце, координати
і на підставі пункту 11 частини першої статті 78 «Функції капітана морського порту» Кодексу торговельного мореплавства України дозволяю

назва організації (фірми)
виконати _____ підняття, видалення, знищення і т.д. своїми засобами / засобами _____

назва суднопіднімальної організації
в термін до _____ число, місяць, рік
Для виконання зазначеної роботи встановлюється наступний порядок її здійснення: _____

зміст вказіок (або посилання на документ, де вони надаються)
Капітан _____ порту _____ підпис

§3. Для підняття або знищення затонулого в морі майна його власник, адміністрація порту або інша особа (в разі, якщо власник втратив права на таке майно) укладає з компетентною організацією договір на проведення відповідних робіт (найчастіше замовником виступає власник). За своєю юридичною природою такий договір є одним з видів *договору підряду*, за яким одна сторона (підрядник) зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням другої сторони (замовника), а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконану роботу (див. статтю 837 «Договір підряду» Цивільного кодексу України). Ризик у даному випадку полягає в тому, що за загальним правилом якщо внаслідок непереборної сили підняття затонулого майна виявиться неможливим, особа, яка взяла на себе зобов'язання з підняття, не має права вимагати від замовника винагороди за роботу. Такої думки дотримувалися радянські фахівці в галузі морського права, а також деякі вчені сучасності. (Більш того, деякі загони АСПТР при укладанні договорів на підйом затонулих суден використовували умови договору підряду на капітальне будівництво. Прикладом може слугувати підйом на цих умовах т/х «Моздок» експедиційним загonom Чорноморського морського пароплавства). Зокрема вказується на особливості договору на підняття затонулого в морі майна, які відрізняють такий договір як від звичайного підряду, так і від підряду на капітальне будівництво. Це – морська операція, пов'язана з використанням суден, і в силу цього є діяльністю, що відноситься до торговельного мореплавства. Тому недостатньо визначити такий договір як вид підрядного або як його різновид, або навіть як його особливий вид.

Договір на підняття затонулого в морі майна дійсно має ряд особливостей, що відрізняють його від підряду в чистому вигляді, проте не можна заперечувати підрядного характеру цього зобов'язання. А що стосується ризику, що може мати місце внаслідок дії непереборної сили, то в силу відсутності в законодавстві приписів за договором на підняття затонулого в морі майна і, відповідно, підстав звільнення замовника від сплати винагороди за роботу, є доцільним передбачати такі в самому договорі при його укладенні. У зв'язку з цим слід вказати на необхідність розробки типової форми договору на підняття затонулого майна, а на практиці слід керуватися положеннями про підряд, передбаченими статтями Глави 61 «Підряд» Цивільного кодексу України.

Продовжуючи розгляд договору про підняття затонулого майна, окрему увагу необхідно приділити стороні договору, яка виступає в якості підрядника. В Україні на сьогоднішній день таким контрагентом можуть виступати *аварійно-рятувальні служби (АРС)*, які є сукупністю організаційно об'єднаних органів управління, сил та засобів, призначених для проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт), суб'єкти господарювання, основна діяльність яких спрямована або може бути спрямована на виконання завдань із запобігання та ліквідації аварій, їх наслідків, ін., діяльність яких регулюється, зокрема, Кодексом цивільного захисту України (КЦЗУ). КЦЗУ передбачено декілька видів таких служб, а саме:

- 1) державні, регіональні, комунальні, об'єктові та громадських організацій;
- 2) спеціалізовані та неспеціалізовані;
- 3) професійні та непрофесійні,

які на договірній і платній основі можуть надавати послуги, що вимагають застосування навичок рятувальників, спеціальних засобів захисту та обладнання ін.

Основний обов'язок підрядника за договором на підняття затонулого в морі майна полягає в піднятті або видаленні такого майна. Він (підрядник) самостійно організовує трудовий процес на основі застосування власних аварійно-рятувальних, суднопіднімальних засобів, інструментів і матеріалів. Як і в будь-якому договорі, підрядник зобов'язаний не просто виконати свій обов'язок, а й зробити це якісно. Під якістю робіт з підняття або віддалення затонулого майна слід розуміти таке їх виконання, коли воно точно відповідає отриманому замовленню. У разі неможливості підняти майно з технічних або конструктивних причин підрядник зобов'язаний своєчасно попередити замовника щодо обставин, що впливають на виконання договору. По завершенні робіт підрядник зобов'язаний передати замовникові підняте майно (при піднятті), або здати виконану роботу (при віддаленні). Також слід звернути увагу, що операція з підняття затонулого майна повинна проводитися з дотриманням правил хорошої морської практики. Це означає безпечне плавання, маневрування і проведення робіт у морі за будь-яких умов, у тому числі і вжиття запобіжних заходів, не передбачених правилами судноводіння і технічним проектом, але які в конкретній ситуації можуть виявитися необхідними для безпечного проведення робіт. Ці заходи охоплюють і загальну організацію служби на судні суднопіднімальної організації, облік гідрометеорологічних і навігаційних факторів, а також багато іншого, що включає в себе багатовіковий досвід мореплавства, що не піддається повністю охопленню правилами.

У свою чергу на замовника покладається обов'язок вказати підряднику точні координати місця, де таке майно перебуває, і надати відповідний дозвіл капітана найближчого морського порту на його підняття. Як відомо, операції з підняття вимагають значних витрат, і тому основний обов'язок замовника полягає в забезпеченні всього обсягу робіт необхідними коштами. Оплата здійснюється відповідно до кошторисно-фінансового розрахунку, що додається до договору. Порядок таких розрахунків залежить від угоди сторін. Зазвичай замовник здійснює авансування робіт, оплачує роботу частинами, пропорційно вартості виконаного етапу роботи. При наявності в роботі істотних відступів від договору або інших істотних недоліків замовник має право вимагати розірвання договору та відшкодування збитків.

На заплановані роботи з підняття затонулого об'єкта складається проектно-кошторисна документація, яка включає технічний проект підняття, план організації робіт і кошторис до техпроекту [в найбільш простих, а також випадках неможливості зволікання (коли операція з рятування переходить в суднопіднімальну операцію)], роботи з підняття затонулого в морі

майна можуть проводитися без проекту – тільки на підставі технічного завдання замовника або за проектом підрядника на підставі цього завдання]. У разі невідповідності фактичних обсягів, умов і характеру робіт проектним (та, відповідно, кошторису і договору), що з'ясовується в процесі робіт, сторони складають про це акт, який є підставою для зміни термінів і вартості робіт. Двосторонніми актами також оформляються прийом і здача роботи з підняття затонулого в морі майна. Ці акти є підставою як для проміжних розрахунків, так і для остаточного. Договір вважається виконаним після приймання робіт або майна замовником.

Найбільш трудомісткими і затратними є роботи з підняття затонулих суден (суднопідйом). Вони можуть тривати довгий час і навіть роками. На тривалість виконання таких робіт впливає багато факторів, зокрема: велика глибина затоплення судна, течія, погана видимість на ґрунті та інші обставини, але головним з них, зазвичай, є погодні умови. На заплановані роботи також складається проект, план і кошторис. При розробці технічного проекту на суднопідйом враховується неминучий простий технічних засобів, обладнання, рятувальних суден, водолазних ботів з метеорологічних причин, витрати на транспортування і створення тимчасових пристосувань і споруд.

Технологія робіт ґрунтується на нормах часу, технічних умовах, технічних можливостях суднопіднімальних засобів.

На кожен етап суднопідйому готуються робочі креслення і кошторисно-фінансовий розрахунок, який враховує всі витрати за елементами робіт. При застосуванні системи проміжних розрахунків комплект проектно-кошторисної документації доповнюється таблицею поетапних платежів.

Після закінчення робіт з підняття судна складається акт, що підписується замовником і виконавцем робіт. В акті вказується, ким він складений, за який період здійснювалися роботи, з чого вони складаються (наприклад, з прибирання ґрунту, остропки і підняття металоконструкцій, контрольного водолазного обстеження і т.д.).

На юридичну силу договору суднопідйому впливають також економічні відносини. Такий договір, в основному, застосовується для підняття суден, відновлювати які економічно недоцільно і які потім переробляються на металобрухт [оскільки найчастіше затоплення відбувається в результаті аварійної морської події (зіткнення, пожежі, вибуху тощо) і в результаті цього судна піддаються значним руйнуванням].

Слід зауважити, що на сьогоднішній день практика підняття судна в цілому – рідкість (в основному здійснюється підняття уламків суден і майна). При цьому ініціатива з підняття повинна виходити від власників і прикро визнавати той факт, що вони іноді відмовляються організувати роботи із зняття судна з мілини, не кажучи вже про підняття судна, яке пішло під воду. Яскравим прикладом тут є ситуація, яка склалася з двома іноземними суднами, що сіли на мілину в районі с.м.т. Затока Одеської області. В ході переговорів з їх власниками останні відмовляються вживати будь-які заходи щодо зняття суден з мілини, погоджуючись при цьому з порізкою зазначених об'єктів на металевий брухт.

Якщо звернутися до практики провідних індустріальних країн, особливо тих, які змушені закуповувати сировину для своєї металургійної промисловості (наприклад, Великабританія, Японія), то в них підняттю затонулих суден з подальшою переробкою їх на металобрухт надається велике значення.

Стаття 123. «Порядок підняття небезпечного майна, що затонуло». У тих випадках, коли майно, що затонуло, створює перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей чи забруднення навколишнього природного середовища, власник зобов'язаний негайно повідомити про те, що сталося, капітана найближчого морського порту і на вимогу останнього віддалити або знищити це майно у встановлений капітаном термін.

Капітан морського порту повинен повідомити про це центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища.

Якщо майно, що затонуло, становить безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища, а

власник майна, що затонуло, не піднімає його у термін, встановлений капітаном морського порту, згідно з цією статтею, адміністрація морського порту має право за рахунок власника затонулого майна вжити необхідних заходів до його негайного підняття, а при необхідності - до його знищення або віддалення іншим способом.

Якщо власник майна, що затонуло, невідомий, адміністрація морського порту публікує інформацію про строки, встановлені для підняття майна, що затонуло, у Повідомленнях мореплавцям України. Якщо відома держава, під прапором якої плавало затонуле судно, адміністрація морського порту направляє відповідне повідомлення центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зовнішніх зносин України.

§1. Відповідно до положень КТМ СРСР 1968 року у випадках, коли затонуло майно створювало перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, законодавець зобов'язував власника майна підняти його на вимогу порту у встановлений ним термін.

Якщо власник зазначеного майна не був відомий, порт публікував інформацію про терміни, встановлені для його підняття, в *Повідомленнях мореплавцям*. Якщо при цьому порту був відомий прапор затонулого судна, він також направляє відповідне повідомлення Міністерству закордонних справ СРСР. Наразі йдеться про випадки, коли майно затонуло на фарватері, або поблизу меж порту, або в іншому місці, де воно створювало перешкоди судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, але коли, одночасно, воно не становило безпосередньої загрози безпеці судноплавства і тому не викликало необхідності його негайного підняття або видалення.

Яке майно створювало небезпеку для мореплавства та де воно було розташоване, повідомлялося зазвичай в морських лоціях. Однак відсутність таких відомостей в лоціях ще не означала, що дане майно не перешкоджало судноплавству. Загін аварійно-рятувальних, суднопіднімальних та підводно-технічних робіт (АРПТР) після виконання робіт з підняття затонулого майна направляє матеріали місцевому органу Гідрографічної служби ВМФ, який, перевіривши виконання робіт шляхом гідрографічного тралення місця, де знаходилося це майно, оголошував про усунення перешкод у *Повідомленнях мореплавцям*.

Як виняток із загального правила про те, що підняття затонулого майна було правом його власника, статтею 99 КТМ СРСР 1968 року передбачалося право морського торговельного або рибного порту, найближчого до місця знаходження такого майна, своїм рішенням (в кожному окремому випадку) зобов'язати власника підняти майно у випадках, коли воно створювало перешкоди торговельному мореплавству. Обов'язок підняти затонулу річ міг бути встановлений портом і тоді, коли йому не було відомо, хто є власником цього майна. В цьому випадку порт публікував в *Повідомленнях мореплавцям* відомості, у яких повідомлялися встановлений для підняття майна термін, а також орієнтовна його характеристика і місце затоплення. Надання саме такої інформації обумовлювалося забезпеченням можливості невідомому порту власнику визначити приналежність майна. У разі, якщо власник майна був відомий, вимога порту про підняття мала бути спрямована йому в письмовій формі.

Якщо затонуло майно створювало безпосередню загрозу безпеці судноплавства або його власник не піднімав його у встановлений портом термін, порт мав право вжити заходів щодо негайного підняття такого майна, а у випадку необхідності – до його знищення або видалення іншим способом без попереднього повідомлення про це власника і незалежно від його згоди на це. Таке підняття могло бути викликано необхідністю відновлення перерваного судноплавства або якщо непідняття загрожувало тимчасовим припиненням судноплавства. Невідкладні заходи щодо підняття або видалення майна могли бути вжиті портом (як зазначалося вище) і в тих випадках, коли власник майна не підняв його в строк, встановлений портом. Визначаючи строк підняття майна, що створює перешкоди судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, порт враховував максимально можливий час, протягом якого допустимі організація і здійснення підняття. За закінченням визначеного портом строку, природно, виникала термінова необхідність негайно підняти, знищити або іншим способом видалити це майно.

Роботи з підняття майна проводилися за рахунок власника, якщо останній не втрачав на нього право і пред'явив порту вимоги на це майно протягом двох років з дня, коли воно затонуло. Якщо підняте майно було реалізовано портом через неможливість або недоцільність його зберігання, власнику поверталися виручені від його реалізації грошові кошти за вирахуванням всіх витрат і збитків, понесених портом у зв'язку з підняттям, зберіганням і реалізацією майна. До таких витрат і збитків могли бути віднесені, зокрема, витрати із приведення судна у стан (положення), що забезпечує його збереження, його відбуксирування (в тих випадках, коли здійснювалося підняття затонулого судна), витрати за зберігання та/або реалізацію майна (якщо його зберігання було неможливим або недоцільним). «Неможливість зберігання» – поняття, яке у відношенні піднятого майна трактується досить широко: не лише як неможливість його зберігання в зв'язку з загрозою псування майна або його загибелі, але і як неможливість для порту забезпечити збереження цього майна, наприклад у зв'язку з відсутністю складських приміщень, охорони і т. п. Підняте майно підлягало реалізації також у випадках, коли його зберігання було недоцільним у зв'язку із, наприклад, його малоцінністю.

§2. Відповідно до норм Глави 6 Розділу IV Кодексу торговельного мореплавства України у тих випадках, коли затонуле майно створює перешкоди судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей або забруднення навколишнього природного середовища, власник зобов'язаний негайно сповістити про те, що сталося капітана найближчого порту і на вимогу останнього видалити або знищити це майно у встановлений адміністрацією порту термін.

Закон зобов'язує адміністрацію порту повідомити про це центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища [Державну інспекцію охорони Чорного моря Міністерства екології та природних ресурсів України, оскільки саме цей орган здійснює державний контроль за дотриманням вимог природоохоронного законодавства України, розслідуванням надзвичайних ситуацій по забрудненню морського середовища з суден і берегових об'єктів і т. д.]. Крім зазначеного, в Україні діють ряд спеціалізованих контрольно-наглядових органів у сфері судноплавства (зокрема, Державна служба України з безпеки на транспорті – Укртрансбезпека).

Якщо затонуле майно становить безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забруднення навколишнього природного середовища, а власник затонулого майна не піднімає його у термін, встановлений адміністрацією порту, адміністрація порту має право за рахунок такої особи вжити необхідних заходів із підняття цього майна, а у випадку необхідності – його знищення або віддалення іншим способом. Прикладом в даному випадку може слугувати ситуація, коли затонуле майно блокує підхід до порту або перешкоджає входу в порт і виходу з нього, або ж майно затонуло безпосередньо біля причалу.

Наведене положення прямо кореспондується із положеннями частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України», яка визначає функції адміністрації морських портів України, до яких, зокрема, належать організація та координація аварійно-рятувальних робіт, організація робіт з підняття затонулого майна в акваторії морського порту.

Якщо ж власник невідомий, адміністрація порту публікує інформацію про терміни, встановлені для підняття затонулого майна, в *Повідомлення мореплавцям*, де також вказується час і місце події та відомі капітану порту дані про майно. Опублікування означених даних обумовлено тим, що за наявності таких відомостей власник зможе визначити (ідентифікувати), що мова йде саме про його майно.

Якщо затонуле майно є судном і відома держава, під прапором якої плавало таке судно, адміністрація порту направляє відповідне повідомлення центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зовнішніх зносин України (Міністерству закордонних справ України).

Стаття 124. «Право на вибір суднопіднімального підприємства». **У разі наявності обґрунтованих підстав капітан морського порту має право не дозволити власнику майна піднімати затонуле майно своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної**

організації. У такому разі підняття майна здійснює адміністрація морського порту за рахунок його власника.

§1. Статтею 124 Кодексу торговельного мореплавства України встановлено право адміністрації порту, за наявності вагомих і достатніх підстав, не дозволяти власнику майна піднімати його своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної організації. Це правило обмежує права власника і має застосовуватися у виняткових випадках. Наприклад, якщо адміністрація, капітан порту має підтверджені дані про те, що обрана власником суднопіднімальна організація за своєю технічною оснащеністю, кваліфікацією персоналу та досвідом не може забезпечити виконання запланованих робіт. У таких випадках підняття майна організує адміністрація порту за рахунок його власника.

§2. Вважається виправданим стверджувати, що ще до початку робіт власник повинен надати адміністрації порту належне забезпечення на суму, яка покриває витрати із підняття. У випадку, якщо адміністрацією порту буде обрано (визначено) суднопіднімальну організацію, здатну за всіма критеріями виконати роботи з підняття об'єкта (майна), адміністрація може запропонувати власнику майна укласти з такою організацією відповідний договір.

Стаття 125. «Втрата права на майно, що затонуло». Власник майна, що затонуло, втрачає право на нього у випадку, якщо не зробить заяви або не підніме майно у терміни, передбачені статтями 122, 123 цього Кодексу, і це майно стає державною власністю.

§1. Статтею 103 КТМ СРСР 1968 року прямо передбачалися випадки, коли власник затонулого майна втрачав на нього право. При недотриманні термінів здійснення піднімальних робіт законом передбачалися відповідні санкції. Зокрема, власник затонулого майна втрачав право на нього, якщо він:

1. Протягом одного року з дня, коли майно затонуло, не повідомляв капітана порту про свій намір підняти це майно.
2. Не піднімав затонуле майно в строк, встановлений капітаном порту.
3. Протягом двох років не витребував майно, підняте портом в порядку, встановленому статтею 101 КТМ СРСР 1968 року.
4. До закінчення зазначених вище термінів заявляв про відмову від цього майна.

§2. Статтями 122 «Підняття майна його власником» і 123 «Порядок підняття небезпечного майна, що затонуло» Кодексу торговельного мореплавства України також встановлені терміни подання власником заяви про затонуле майно (протягом одного року з дня, коли майно затонуло) та підняття власником затонулого майна (в строк, встановлений капітаном порту).

Відповідно до норми статті 125 КТМУ при порушенні всіх перелічених термінів (для подачі заяви або здійснення підняття) власник затонулого майна втрачає право на нього, і таке майно стає власністю держави.

Стаття 126. «Витребування майна, піднятого адміністрацією морського порту». Майно, підняте адміністрацією морського порту згідно зі статтею 124 цього Кодексу, а також майно, підняте адміністрацією морського порту внаслідок того, що воно становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забруднення навколишнього природного середовища (стаття 123 цього Кодексу), може бути витребуване його власником протягом двох років з дня, коли майно було фактично піднято. При цьому адміністрації морського порту повинні бути відшкодовані вартість підняття та інші завдані у зв'язку з цим витрати і збитки.

Якщо підняте майно реалізовано адміністрацією морського порту через неможливість або недоцільність його зберігання, власнику майна повертається виручена від реалізації сума за вирахуванням усіх витрат, понесених адміністрацією морського порту у зв'язку з підняттям, зберіганням і реалізацією майна. При цьому, якщо виручена від реалізації піднятого майна сума не покриває всіх витрат і збитків адміністрації морського порту, власник майна зобов'язаний відшкодувати їх адміністрації морського порту.

Відмова від затонулого або піднятого майна не звільняє власника від обов'язку відшкодувати адміністрації морського порту його витрати і збитки у випадках, передбачених статтями 123 і 124 цього Кодексу і цією статтею.

§1. Нормою, встановленою частиною першою статті 126 Кодексу торговельного мореплавства України, власнику надано право витребувати затонуле майно, підняте адміністрацією морського порту, протягом двох років з дня фактичного підняття, якщо:

- йому не було дозволено здійснити підняття своїми засобами або засобами обраної ним суднопіднімальної організації;
- власник не підняв майно, яке створювало перешкоди судноплавству, морським промислам, гідротехнічним і іншим роботам, загрозу життю і здоров'ю людей або забруднення навколишнього природного середовища, в термін, встановлений капітаном порту;
- власник не підняв майно, що становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забруднення навколишнього природного середовища, в термін, встановлений капітаном порту.

При цьому адміністрації порту повинні бути відшкодовані вартість підняття, завдані у зв'язку з цим витрати і збитки. Підняте майно видається власнику після внесення ним усіх належних сум. Таким чином, якщо затонуле майно не підіймається ані власником, ані адміністрацією порту, втрата права на нього може мати місце тільки у випадках та порядку, встановленому чинним законодавством України.

§2. Законом також передбачено право адміністрації порту, в разі неможливості або недоцільності зберігання піднятого нею майна, реалізувати його. Власник у свою чергу набуває право на повернення вирученої від реалізації суми за вирахуванням всіх витрат, понесених адміністрацією порту у зв'язку з підняттям, зберіганням і реалізацією майна. При цьому якщо виручена від такої реалізації сума не покриває всіх витрат і збитків порту, власник зобов'язується їх відшкодувати. Такий обов'язок покладається на власника і в тому випадку, якщо він відмовляється від затонулого або піднятого майна.

§3. Слід також зазначити, що в разі якщо затонуле майно було застраховане, всі вище перелічені дії власника може здійснювати страховик на підставі статті 269 КТМУ «Суброгація» за принципом *суброгації*: при страхуванні майна на повну його вартість всі права на нього переходять до страховика, але тільки за згодою останнього і тільки після сплати ним страхової суми. Якщо ж майно було застраховано на неповну вартість, до страховика переходить право на частку застрахованого майна пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості на тих же умовах. Виняток становить випадок, коли при настанні страхового випадку страховик скористався правом звільнення себе від подальших обов'язків за договором страхування шляхом сплати повної страхової суми.

§4. Не виключена і можливість того, що затонуле судно знаходилося у заставі. В цьому випадку слід керуватися положеннями Конвенції «Про морські застави та іпотеки» 1993 року, відповідно до яких держава-учасниця може передбачити у своєму законодавстві, що в разі примусового продажу судна, що сіло на мілину чи затонуло, яке було видалене державним органом в інтересах безпеки судноплавства або захисту морського середовища, пов'язані з таким видаленням витрати оплачуються з коштів, отриманих від продажу, до задоволення всіх інших вимог, забезпечених морською заставою щодо судна. Кодексом торговельного мореплавства України передбачено ряд привілейованих вимог, після задоволення яких (якщо такі мають місце) підлягають задоволенню і вимоги, забезпечені заставою. До них, зокрема, відносяться вимоги, що впливають з трудових взаємовідносин, по соціальному страхуванню, щодо ядерної шкоди і забруднення моря тощо.

§5. Відповідно до закону відмова від затонулого або піднятого майна не звільняє власника від обов'язку відшкодувати адміністрації морського порту витрати і збитки у випадках, передбачених як статтями 123 «Порядок підняття небезпечного майна, що затонуло» і 124 «Право на вибір суднопіднімального підприємства», так і статтею 126 Кодексу.

Стаття 127. «Випадково підняте майно». **Випадково підняте майно, що затонуло, повинно бути здане адміністрації найближчого морського порту України. У цьому разі особі, яка доставила майно у розпорядження порту, виплачується винагорода у розмірі однієї третини вартості цього майна.**

§1. Статтею 105 КТМ СРСР 1968 року окремий правовий режим передбачався для затонулого майна, випадково піднятого при здійсненні операцій, пов'язаних з торговельним мореплавством. Такі предмети повинні були бути здані найближчому радянському морському торговельному або рибному порту протягом доби після приходу судна в порт. В цьому випадку виплачувалася винагорода в розмірі однієї третини вартості зданого порту майна.

Під «випадково піднятим» слід розуміти майно, підняття якого було здійснено не професійною організацією, якою вживаються спеціальні цілеспрямовані на підняття затонулого майна заходи, а організаціями або окремими особами, які підняли це майно без попереднього повідомлення порту і без вжиття будь-яких підготовчих заходів до забезпечення цих робіт, в ході здійснення перевезення, морських промислів, видобутку корисних копалин або інших робіт.

Всі витрати, пов'язані з випадковим підняттям затонулого майна і його доставкою в порт, компенсувалися власником майна. У разі неможливості встановити такого власника вказані витрати покладалися на порт, із набуттям прав на їх подальшу компенсацію.

Встановлення належності випадково піднятого майна певному власнику і його місцезнаходження здійснювалося за знаками і написами на зданих порту предметах, характером такого майна, або завдяки іншим відомим даним. У таких випадках капітан порту повідомляв про це власника (за його рахунок) про підняття і доставку в порт знайденого майна. Якщо власник такого майна не був відомий, капітан здійснював публікацію про підняття затонулого майна і про його доставку в порт в *Повідомленнях мореплавцям*. Якщо був відомий прапор іноземного судна, на якому знаходилося знайдене майно, капітан направляв відповідне повідомлення Міністерству закордонних справ СРСР.

Випадково підняте військове майно передавалося портом органам Міністерства оборони СРСР.

Передані порту предмети зберігалися протягом одного року з дня їх здачі порту, за винятком випадків, коли власник затонулого майна втратив на нього права, а також у випадках, коли за характером майна його зберігання було неможливим або недоцільним.

У разі звернення протягом однорічного терміну власника зданого порту майна останнє видавалося цій особі після відшкодування нею витрат, пов'язаних з цим майном та понесених портом. Втрата прав на здані порту предмети або закінчення строку їх зберігання мали наслідком реалізацію цього майна.

Правилами підняття затонулого в морі майна передбачалося різне правове положення випадково піднятого в межах територіальних або внутрішніх вод СРСР майна і затонулого майна, випадково піднятого у відкритому морі. Останнє підлягало здачі в першому радянському порту, в який заходило судно. Особа, яка підняла таке майно, повинна була повідомити про місце, час і обставини його підняття.

Капітан порту, в який було доставлено випадково підняте у відкритому морі майно, повинен був повідомити власника про його підняття і доставку в порт. Якщо власник доставленого в порт майна не був відомий, капітан порту здійснював відповідну публікацію у порядку, передбаченому для випадково піднятого майна в територіальних або внутрішніх водах. Аналогічним був і порядок для випадково піднятого військового майна.

§2. Правовий режим для затонулого майна, випадково піднятого при здійсненні операцій, пов'язаних з торговельним мореплавством, встановлений статтею 127 Кодексу торговельного мореплавства України, аналогічний нормі, декларованій свого часу статтею 105 КТМ СРСР 1968 року.

Слід зазначити, що майже у всіх випадках точніше було б вживати словосполучення «випадкове виявлення речі», а не випадкове її підняття, оскільки дії з підняття затонулого майна, як правило, носять цілеспрямований характер. Виняток може становити, мабуть, лише підняття будь-якого майна з моря знаряддями рибальського промислу.

Проте дії з підняття можуть бути «випадковими» в тому сенсі, що вони здійснюються хоча і усвідомлено, але без попереднього наміру забезпечити їх: у особи, яка підняла майно випадково, не було наміру врятувати його в інтересах законного власника.

Правові відносини сторін, що складаються у зв'язку з випадковим підняттям затонулого майна, найближчі до відносин щодо знахідки, врегульованих нормами Цивільного кодексу України. Однак не позбавленим сенсу є твердження, що затонуле майно є окремим видом знахідки, що наділене рядом специфічних особливостей (у порівнянні з положеннями про знахідку, закріпленими в Цивільному кодексі України), серед яких можна виділити наступні:

- Кодекс торговельного мореплавства України чітко визначив особу, якій має бути здано випадково підняте майно – адміністрація морського порту (Цивільним кодексом України ж передбачена передача втраченої речі Національній поліції або органу місцевого самоврядування);
- щодо випадково піднятого затонулого майна КТМУ не передбачає можливості набуття права власності на нього особою, що виявила майно (на відміну від правил, встановлених ЦКУ);
- різні також і розміри винагороди: у відношенні піднятого затонулого майна вона становить одну третю частину від його вартості, в Цивільному кодексі України винагорода дорівнює двадцяти відсоткам вартості знайденої речі.

Не виключена і можливість того, що «морська знахідка» буде кваліфікована як скарб, правове становище якого, як відомо, регулюється нормами Цивільного кодексу України. З вище викладеного можна зробити висновок про те, що на практиці не виключена можливість виникнення конкуренції в праві між нормами Кодексу торговельного мореплавства України і Цивільного кодексу України.

Розділ V. МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Глава 1. Загальні правила

Стаття 128. «Організація морських перевезень вантажів». **Умови морського перевезення вантажів визначаються договором.**

Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укласти довготермінові договори про організацію морських перевезень.

Договорні основи міжнародної торгівлі і морського перевезення вантажів.

§1. Одним з факторів, який впливає на рівень розвитку економіки всіх країн, є міжнародна торгівля, а найважливішим засобом її здійснення – світовий торговельний флот. Досить сказати, що більше 80% всіх зовнішньоторговельних перевезень в світі виконується на морських судах. І саме екіпаж судна, очолюваний капітаном, приймає на себе відповідальність за товари (вантажі), що мають величезну вартість.

Існує чимало визначень поняття «міжнародна торгівля», найбільш поширені визначення якого наголошують:

- це комерційна діяльність, яка перетинає національні кордони. Вона включає переміщення товарів, послуг, капіталу або персоналу;
- сфера міжнародних товарно-грошових відносин, що представляє сукупність зовнішньої торгівлі різних країн світу;
- сукупність зовнішньоекономічних зв'язків всіх країн світу, які торгують одна з одною.

§2. Зовнішньоекономічні зв'язки виникають і здійснюються на основі міжнародного поділу праці, тобто спеціалізації окремих країн на виробництві певних видів товарів для задоволення потреб світового ринку. *Зовнішньоекономічні зв'язки* різноманітні (див. нижче, схема 17), але серед них можна виділити дві головні форми, в яких транспортні операції є невід'ємною їх частиною:

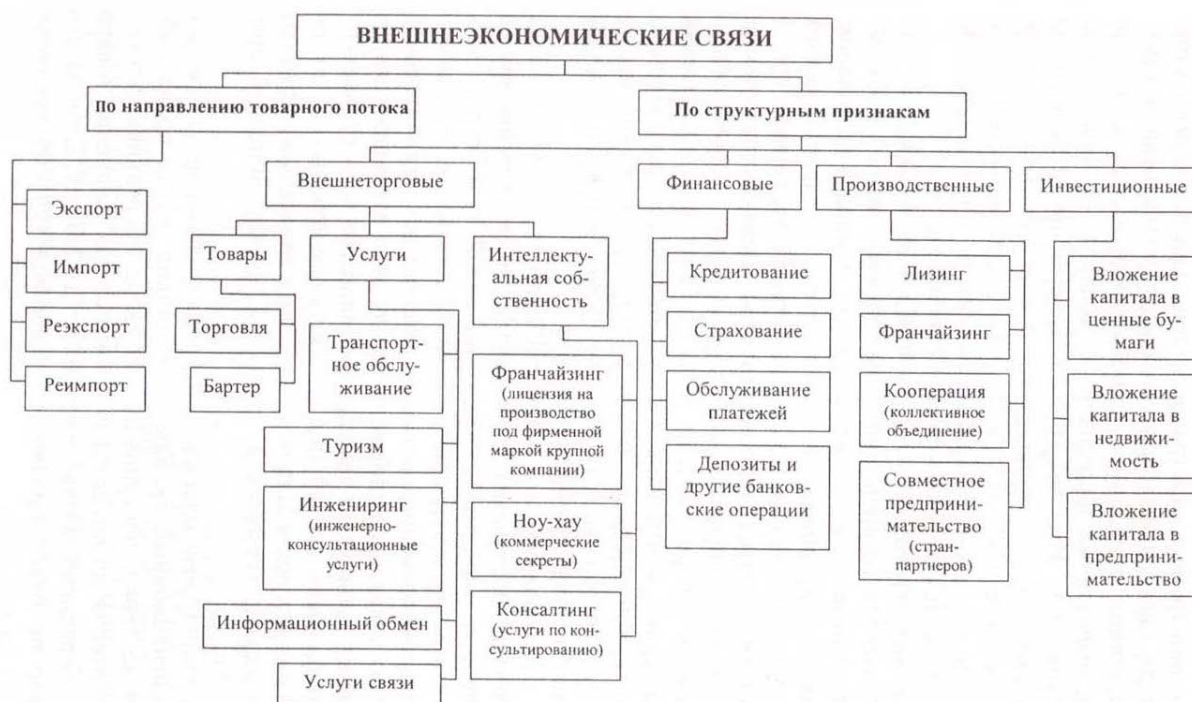


Схема 17. Форми зовнішньоекономічних зв'язків.

- *обмін товарами* (виробництво – зовнішня торгівля – транспорт – споживання);

- *обмін послугами* (надання тоннажу під перевезення вантажів іноземних фрахтувальників).

Зовнішньоекономічні зв'язки між різними країнами здійснюються за допомогою *зовнішньої торгівлі* – торгівлі з іншими країнами, включаючи вивезення (експорт) товарів і послуг з країни і ввезення (імпорт) товарів і послуг в країну. Міжнародна торгівля з точки зору доставки товарів має ясно виражений морський характер, оскільки вантажі доставляються в країни призначення, розділені водними просторами, переважно морським транспортом. Звідси в міжнародній практиці існує поняття *міжнародна морська торгівля*. Тому цілком закономірний і обґрунтований тісний зв'язок міжнародної торгівлі з діяльністю морського транспорту.

§3. Міжнародні торговельні договори і угоди про морське торговельне судноплавство визначають загальну правову та економічну основу міжнародної торгівлі, а конкретний зовнішньоторговельний правочин здійснюється на основі *зовнішньоторговельного договору (контракту)* – правового документа, в якому регулюються взаємовідносини безпосередньо його учасників (продавця і покупця).

§4. Договір (контракт) купівлі-продажу товару в міжнародній комерційній практиці називається зовнішньоторговельним і одним з найважливіших його принципів є так звана *свобода договору (контракту)*, яка містить три елементи:

- свободу рішення укласти договір чи ні;
- право вибору партнера;
- свободу регулювати свої відношення з партнером за договором в змісті прав і обов'язків.

Обмеження в свободі змісту договору (контракту) накладаються тільки з метою захисту інтересів суспільства і, зокрема, інтересів споживача.

Договір (контракт) купівлі-продажу являє собою комерційно-правовий документ, що оформляє зовнішньоторговельний правочин, в якому міститься письмова домовленість сторін про поставку товару: *зобов'язання одної сторони (продавця) протягом певного терміну передати у власність другій стороні (покупцеві) обумовлену кількість поименованого товару і зобов'язання покупця прийняти товар і сплатити за нього узгоджену грошову суму (ціну), або зобов'язання сторін виконати умови товарообмінного правочину.*

§5. При укладанні зовнішньоторговельного договору сторони повинні визначити, право якої держави буде застосовуватися для регулювання прав і обов'язків сторін. Це пов'язано з тим, що національні закони, що регулюють відносини в міжнародних торговельних правочинах, відрізняються великою різноманітністю і містять по одним і тим же питанням часто протилежні приписи. Залежно від того, право якої держави буде застосовуватися при вирішенні спірного питання, у багатьох випадках зумовлюється: встановлення факту укладення договору; обсяг вимог, які може пред'явити одна сторона іншій; момент переходу ризику від однієї сторони до іншої щодо товару тощо.

Регулювання укладання договору (контракту) купівлі-продажу і ті права і обов'язки продавця і покупця, які випливають з такого договору, уніфіковано в *Конвенції ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods)* або інакше *Віденської конвенції 1980 року*. Конвенція забезпечує широку уніфікацію національних законодавств, що застосовуються до відносин за договором купівлі-продажу, коли комерційні підприємства сторін договору знаходяться в різних державах.

§6. У договорі (контракті) купівлі-продажу неодмінною умовою є *перехід права власності* на товар від продавця до покупця. У цьому полягає основна відмінність договору купівлі-продажу від усіх інших видів договорів – оренди, перевезення, підряду, страхування та інших, де не міститься умова про перехід права власності на товар, а предметом договору є або право користування товаром, або надання послуг.

Право власності покупця на товар за договором (контрактом) купівлі-продажу виникає з моменту передачі йому товару, якщо інше не передбачено законом або договором. *Передачею* визнається момент вручення товару покупцеві, а так само – здача товару транспортному

підприємству для доставки покупцеві, якщо за контрактом укладення договору перевезення і оплата за доставку товару не входить в обов'язки продавця. Тобто, якщо доставку товару (вантажу) забезпечує покупець, то, наприклад, судноплавна компанія (судно) вважається представником покупця, і передача товару (вантажу) йому буде вважатися передачею товару (вантажу) самому покупцеві. Якщо продавець відповідає за перевезення товару до певного місця, а далі товар буде транспортуватися перевізниками, найнятими покупцем, то власність на товар перейде до покупця в момент передачі товару першому перевізникові, найнятому покупцем. Але ризики і витрати, що можуть виникнути у зв'язку з доставкою товару, переходять в цьому випадку на покупця з моменту передачі товару першому перевізникові, найнятому продавцем.

Передача коносаменту або іншого товаророзпорядчого документа також прирівнюється до передачі самого товару (вантажу). Якщо продавець відповідає за перевезення, він може дати найнятому ним перевізнику інструкції, за якими останній передасть товар (вантаж) або товаророзпорядчі документи покупцеві тільки після сплати вартості товару (вантажу).

Дата виконання продавцем свого обов'язку з передачі товару має надзвичайно важливе значення, оскільки саме цією датою, як правило, визначається момент переходу від продавця до покупця ризику випадкової загибелі або псування товару.

Також важливе значення при виконанні зовнішньоторговельного договору купівлі-продажу є те, що товар повинен перетнути кордон і, отже, сторони договору повинні оплатити мита і збори, оформити необхідні митні документи і, в цілому, – знати, враховувати і строго виконувати вимоги митного законодавства країни експортера, імпортера, а якщо необхідно, то і третіх країн, через які здійснюється транзит.

§7. Транспортні умови договору купівлі-продажу становлять найбільший інтерес для судовласника, так як передбачають порядок перевезення вантажів, умови і терміни навантаження та вивантаження, розмір і порядок оплати провізної плати, інших видів послуг тощо.

Зміст транспортних умов залежить від виду транспорту, який бере участь у перевезенні; характеру товару і зовнішньоторговельного правочину; дії міжнародних договорів, угод, звичаїв і визначаються базисними умовами поставки товарів (вантажів) в договорах купівлі-продажу. *Базисними* називають спеціальні умови (див. нижче, таблиця 2), які визначають обов'язки продавця (експортера) та покупця (імпортера) з доставки товару (вантажу) і встановлюють момент переходу ризику випадкової загибелі або пошкодження товару (вантажу) від продавця на покупця.

Невідповідність умов договору морського перевезення транспортним умовам договору купівлі-продажу може викликати непорозуміння і проблеми в портах навантаження / вивантаження між перевізником і вантажовідправником або вантажоодержувачем. Тому перевізнику необхідно добре знати транспортні умови договору купівлі-продажу, так як саме вони, в подальшому, визначають зміст основних статей (умов) договору морського перевезення.

§8. Умови договору купівлі-продажу товару вельми різноманітні і численні. І, якби при укладанні кожного договору сторони детально обговорювали всі умови транспортування товару (вантажу) і пов'язані з цим витрати і ризики, то процес укладання договору був би дуже трудомістким і тривалим. Тому ще в 20-30 роки минулого століття учасникам міжнародної торгівлі стало ясно, що для успішної роботи на ринку, для грамотного оформлення зовнішньоторговельних договорів потрібна наявність універсальної термінологічної мови, єдиних формулювань. Це завдання виконала *Міжнародна торгова палата (МТП – International Chamber of Commerce – ICC)* в Парижі, яка розробила і погодила з учасниками таких договорів з багатьох країн світу основні загальноприйняті в міжнародній торгівлі стандартні терміни, що визначають умови торговельних правочинів, які стали називати *Правилами ІНКОТЕРМС (International Commercial Terms – INCOTERMS)*.

Першим було видання ІНКОТЕРМС-1936. Потім вносилися зміни і доповнення в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 і 2000 роках з метою приведення правил у відповідність із сучасною

практикою міжнародної торгівлі, розвитком транспортних технологій, впровадженням безпаперової (електронної) документації.

Всього в останній редакції ІНКОТЕРМС-2000 міститься 13 базисних умов поставки, які визначають взаємні обов'язки продавця і покупця в сфері перевезення товарів (вантажів), що продаються в результаті укладення міжнародного договору купівлі-продажу. Кожна базисна умова поставки товарів Правил ІНКОТЕРМС визначає рішення трьох принципових питань міжнародного договору купівлі-продажу:

- момент переходу ризику випадкової загибелі або пошкодження товару (вантажу) від продавця на покупця;
- розподіл витрат;
- документи або рівноцінні електронні повідомлення, що відправляються продавцем покупцеві в підтвердження доставки товару (вантажу). Це можуть бути документи перевезення (коносамент або інші).

Класифікація базисних умов поставки товарів ІНКОТЕРМС-2000 представлена нижче (див. таблицю 2).

Классификация базисных условий ИНКОТЕРМС-2000 (по возрастанию обязанностей продавца)					
Группа	Сокращение	Условие ИНКОТЕРМС		Вид транспорта	Обязанности продавца
		Название	Русский эквивалент		
E	EXW	Ex Works (...named place)	Франко-завод (...место указано)	Все виды	Отправка товара
F	FCA	Free Carrier (...named place)	Франко-перевозчик (...место указано)	Все виды	Основные расходы по перевозке не оплачены
	FAS	Free Alongside Ship (...named port of shipment)	Франко вдоль борта судна (...порт отгрузки указан)	Только морской и речной	
	FOB	Free On Board (...named port of shipment)	Франко-борт (...порт отгрузки указан)	Только морской и речной	
C	CFR	Cost and Freight (...named port of destination)	Стоимость и фрахт (...порт назначения указан)	Только морской и речной	Основные расходы по перевозке оплачены
	CIF	Cost, Insurance and Freight (...named port of destination)	Стоимость, страхование и фрахт (...порт назначения указан)	Только морской и речной	
	CPT	Carriage Paid To (...named place of destination)	Перевозка оплачена до (...место назначения указано)	Все виды	
	CIP	Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination)	Перевозка и страхование оплачены до (...место назначения указано)	Все виды	
D	DAF	Delivered At Frontier (...named place)	Поставлено на границу (...место указано)	Все виды	Доставка товара
	DES	Delivered Ex Ship (...named port of destination)	Поставлено франко-судно (...порт назначения указан)	Только морской и речной	
	DEQ	Delivered Ex Quay (...named port of destination)	Поставлено франко-пристань (...порт назначения указан)	Только морской и речной	
	DDU	Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)	Поставлено, пошлина не оплачена (...место назначения указано)	Все виды	
	DDP	Delivered Duty Paid (...named place of destination)	Поставлено, пошлина оплачена (...место назначения указано)	Все виды	

Таблиця 2. Класифікація і умовне позначення торговельних термінів, обумовлюючих взаємні обов'язки сторін, укладших договір купівлі-продажу, щодо оплати витрат з доставки товару (вантажу) замовнику.

В Україні суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають право укласти будь-які зовнішньоекономічні договори (контракти), крім тих, укладення яких заборонено законодавством України. Форма і порядок укладення зовнішньоекономічного договору (контракту), права та обов'язки його сторін регулюються Законом України «Про міжнародне приватне право» та іншими законами. Зовнішньоекономічний договір (контракт) може бути визнаний недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або чинним міжнародним договорам, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України. Законом може бути встановлений особливий порядок укладення, виконання і розірвання окремих видів зовнішньоекономічних договорів (контрактів) [див. статтю 382 «Зовнішньоекономічні договори (контракти)» Господарського кодексу України].

Планування і організація міжнародних морських перевезень.

§9. У міжнародному торговельному суднопластві планування морських перевезень вантажів – рейсове або на ряд послідовних рейсів, – здійснюється на підставі укладених договорів морського перевезення.

В цілях забезпечення доставки товарів (вантажів) від виробників споживачам створені і функціонують транспортні підприємства і організації. Морське перевезення вантажів забезпечують **судноплавні компанії**, створені з метою організації судноплавних ліній і регулярного обслуговування відправників і одержувачів вантажу між певними портами або з метою володіння чи/або управління суднами, які можуть бути відфрахтовані для трампових перевезень вантажів, з урахуванням існуючого на це попиту. Судноплавні компанії є основною транспортною складовою сфери діяльності, іменованої в міжнародній економічній практиці **Shipping Venture** – судноплавне підприємство (де поняття підприємство виступає в сенсі підприємництво, дія, акція), що лежить в основі міжнародного торговельного суднопластва.

У міжнародному суднопластві торговельними суднами здійснюються комерційні перевезення вантажів і пасажирів між державами морськими шляхами. При цьому існує об'єктивно обумовлена залежність чотирьох елементів торговельного суднопластва:

- характеру вантажу;
- способів торгівлі;
- комерційних відносин вантажовласника і перевізника;
- форми організації суднопластва.

§10. Залежно від того на яких базисних умовах поставки товару укладено договір купівлі-продажу товару (так званий *запродажний контракт*), продавець чи покупець стає вантажовідправником (фрахтувальником) і наймає (фрахтує) судно – укладає з перевізником договір морського перевезення, який повинен в точності відповідати транспортним умовам договору купівлі-продажу товару. Продавець або покупець виконує свої транспортні зобов'язання за посередництвом судовласника, який залучається до виконання договору (контракту) купівлі-продажу товару через договір морського перевезення. Спрощено взаємини сторін при укладанні договору морського перевезення представлені нижче на схемі 18, де скорочення CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEO, DDU, DDP, EXW, FCA, FAS, FOB

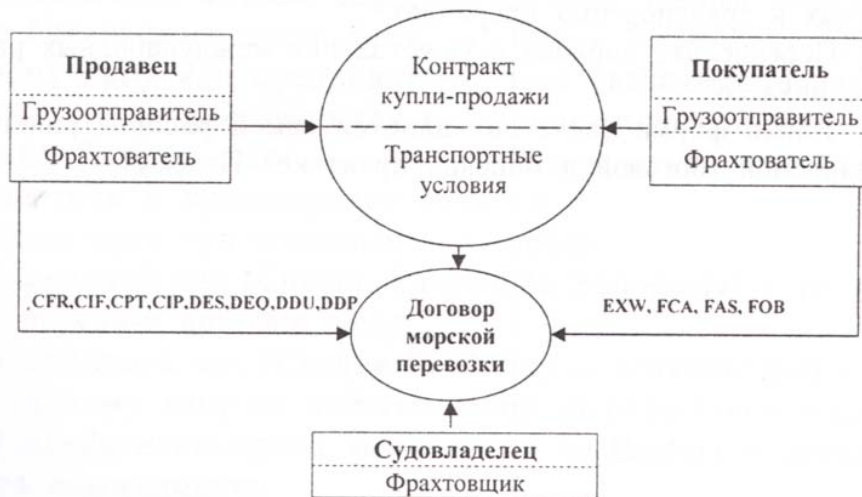


Схема 18. Взаємовідносини сторін при укладанні договору морського перевезення.

Відправником вантажу (*Shipper*) або фрахтувальником (*Charter*) може бути продавець (*Seller*) або покупець (*Buyer*) товару, оператор перевезення вантажу в змішаному сполученні (*Non Vessel Operating Common Carrier – NVOCC*), експедитор (*Forwarding Agent*) або інший розпорядник вантажу. В якості перевізника (фрахтівника – *Carrier*) може виступати судовласник (*Shipowner* або *Owner*) або інша юридична чи фізична особа, яка має право управління роботою судна протягом усього терміну договору морського перевезення (*Shipmanager* або *Operator*).

§11. Форма організації судноплавства і комерційні відносини учасників транспортного процесу визначаються характером вантажопотоку і способами торгівлі тим чи іншим товаром. Залежно від форми організації торговельне судноплавство поділяється на:

трампове судноплавство

лінійне судноплавство

торгово-промислове судноплавство

- форма нерегулярного судноплавства, не пов'язаного з постійними портами завантаження-вивантаження і не обмеженого певними видами вантажів;
- форма регулярного судноплавства, що обслуговує напрями перевезень із стійкими (устойчивими) вантажо- і пасажиропотоками та забезпечує швидку доставку вантажів і пасажирів;
- форма регулярного судноплавства, пов'язаного з внутрішньокорпоративними перевезеннями, в основному, мінеральної сировини підконтрольними суднами великих промислових корпорацій і компаній.

§12. У **трамповому судноплавстві** найважливішим чинником, що визначає комерційні відносини власника вантажу з морським перевізником, є можливість зафрахтувати для перевезення свого вантажу ціле судно. *Трампові* (від англ. *Tramp* – бродяга) *судна* – це судна, які здійснюють нерегулярні рейси без чіткого розкладу і обслуговують ті сектори (регіони) фрахтового ринку, де є попит на тоннаж. Якщо раніше велику частину трампового тоннажу представляли універсальні суховантажні судна, призначені для перевезення генеральних вантажів (масових і тарно-штучних), то в даний час значна частина тоннажу перерозподіляється на користь спеціалізованих суден.

У трамповому судноплавстві комерційні відносини є двосторонніми відносинами рівноправних партнерів, що дозволяють власнику вантажу і перевізнику укласти *вільний договір* (свободный контракт) і узгодити всі його умови на свій розсуд. Договір між фрахтувальником (вантажовласником або його представником) і фрахтівником (судновласником або його представником) складається і укладається в формі *чартер-партії* (*Charter-party* або *Charter*).



Схема 19. Система договірних відносин учасників транспортного процесу в трамповому судноплавстві.

Примітка. На даній схемі чорними стрілками показані договірні відносини, білими стрілками – контроль і взаємодія, а цифрами позначені: 1 – контракт купівлі-продажу товару; 2 – фрахтовий ордер; 3 – чартер-партія; 4 – стивидорна угода (стивидорное соглашение); 5 – договір транспортної експедиції (договор транспортной экспедиции); 6 – договір щодо обслуговування судна; 7 – послуги з обслуговування судна, що надаються портами і фірмами-постачальниками послуг.

Особливістю трампового судноплавства є тривалість відносин фрахтувальника і судовласника. Після перевезення і здачі одержувачу обумовленої договором партії вантажу одним або декількома рейсами відносини сторін повністю припиняються. Це створює судовласнику невизначеність в плануванні роботи судна, так як після виконання кожного рейсу для судна необхідно шукати нову роботу на будь-якому напрямку. Ця робота будується на системі договірних відносин з усіма учасниками транспортного процесу, яка представлена без берегової складової перевезення на схемі 19 вище.

Передумовою до морського перевезення вантажів є договір купівлі-продажу товару (1), укладений між продавцем і покупцем. Такий договір в загальному вигляді регламентується *Віденською конвенцією ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів* 1980 року і ґрунтується на базисних умовах Правил ІНКОТЕРМС, що визначають обов'язки сторін, а також розподіл між продавцем і покупцем витрат і комерційних ризиків щодо транспортування товару (вантажу).

Сторона договору купівлі-продажу, на яку покладено обов'язки і витрати з транспортування товару (продавець або покупець), повинна зафрахтувати судно і, таким чином, укласти договір морського перевезення вантажів. Ця операція здійснюється через *фрахтового брокера (Chartering Broker)*, основним завданням якого є пошук суден для вантажів і вантажів для суден, а також надання сприяння сторонам відповідно до умов їх *фрахтових ордерів* (2) в укладанні та оформленні фрахтового правочину. Укладений фрахтовий правочин оформляється договором у формі *чартер-партії* (3) на один або кілька рейсів. Навантаження і вивантаження судна за умовами чартеру в більшості випадків здійснюється за рахунок продавця або покупця (власника вантажу). Тому власник вантажу укладає *стивідорну угоду* (4) з *оператором вантажного терміналу* (договір про перевалку вантажу), яка має довгостроковий характер. А для організації транспортного процесу, документального оформлення, виконання митних формальностей при відправленні і прийомі вантажів в портах і здійснення сухопутних перевезень, вантажовласник укладає *договір транспортної експедиції* (5) з *експедитором (Forwarding Agent)* – представником вантажовласника у відносинах з транспортними підприємствами і організаціями.

Для обслуговування судна в порту судовласник користується послугами *суднового агента (Ship's Agent)*, з яким укладається *агентська угода* (6) і через якого судно отримує *послуги* (7), необхідні для його обслуговування (оформлення портових, митних і карантинних формальностей, бункерування, постачання, ремонт, зміна екіпажу, медична допомога, оформлення морського протесту тощо). У трамповому судноплавстві, коли судно заходить в порт епізодично, агентська угода є *угодою на обслуговування конкретного судна* і оформляється шляхом звернення судовласника до агентської компанії і прийняття заявки до виконання, зазвичай на стандартних умовах, пропонованих агентською компанією. Крім безпосередніх учасників транспортного процесу певний опосередкований вплив на нього чинять:

- *банки*, через які проходять всі платежі і здійснюється кредитування зовнішньоторговельних контрактів;
- *страхові компанії*, які страхують майнові ризики, і *клуби взаємного страхування*, які страхують відповідальність сторін;
- *державні контролюючі органи* і *визнані контролюючі організації* (класифікаційні товариства).

У трамповому судноплавстві перевізник надає судна відповідно до умов чартеру, а фрахтувальник повинен надати вантаж так швидко, як судно може його прийняти. Кількість прийнятого вантажу визначається тальманським рахунком на судні, а якщо вантаж, що перевозиться, є навалочним (або насипним), то його маса вказується на підставі заяви вантажовідправника і повинна відповідати тій кількості, яка приймається в розрахунок при визначенні суми фрахту. При трампових перевезеннях вантажів зазвичай оформляються один або кілька коносаментів в порівнянні з кількома сотнями коносаментів, що оформляються при відправленні вантажів на лінійних судах.

§13. Характерною особливістю *лінійного судноплавства* є те, що ініціатором перевезення є судновласник або його представник. Базуючись тільки на дослідженні ринку і переконавшись в наявності попиту на перевезення цінних мелкопартійних вантажів, судновласник на свій ризик організовує судноплавну лінію і пропонує транспортні послуги широкому колу вантажовідправників. Визначивши напрямок роботи лінії, судноплавна компанія набуває або приймає в оперативний менеджмент необхідну кількість суден, достатню для виконання заходів суден в порти з необхідною частотою. При цьому обов'язком судноплавної компанії є забезпечення лінії суднами в морехідному стані, які мають достатню швидкість для перевезення вантажів за встановленим розкладом. У зв'язку з цим судноплавна компанія повинна підтримувати судна в технічному стані, що забезпечує їх безперервну експлуатацію. Для цього судноплавна компанія повинна здійснювати амортизаційні відрахування, які використовуються на підтримку суден в належному технічному стані та на їх модернізацію. Через високу первісну вартість сучасних суден судновласник повинен забезпечувати їм повне завантаження з тим, щоб протягом терміну експлуатації суден повернути капіталовкладення і забезпечити отримання прибутку.

Початок роботи судноплавної компанії на лінії супроводжується регулярно публікуємою інформацією про судна і їх можливості. Пропозиція транспортних послуг здійснюється судноплавною компанією у вигляді опублікованого і рекламованого розкладу і, по суті, є *публічною офертою* (тобто публічною пропозицією) до укладення договору морського перевезення на запропонованих умовах. При цьому виконання оголошених рейсів не пов'язано з укладенням попередніх контрактів і отриманням гарантій вантажовідправників на надання вантажу (як це має місце в трамповому судноплаванні: спочатку чартер – потім рейс).

Лінійний перевізник стає стороною *публічного договору*, тобто повинен укласти договір морського перевезення з будь-яким і кожним вантажовідправником, хто звернеться до нього, якщо у нього є для цього технічні можливості. Судно завантажується десятками дрібних партій вантажів різних вантажовідправників, і, фактично, одним рейсом судна виконується безліч договорів морського перевезення. Обговорити і узгодити умови договору морського перевезення з кожним вантажовідправником перевізник не має можливості, тому договір морського лінійного перевезення пропонується в формі *договору приєднання*. Спочатку цей договір оформляється акцептованою заявкою вантажовідправника – *букінг-нотом (Booking Note)*, а після фактичного приймання вантажу на судно підтверджується *лінійним коносаментом*.

Лінійне судноплавство – це форма організації перевезень вантажів, при якій судновласник (лінійний оператор) забезпечує виконання п'яти обов'язкових умов, а саме:

- регулярний рух *названих* суден;
- за задалегідь оголошеним *розкладом*;
- між *встановленими портами*;
- на основі типового договору морського перевезення – *лінійного коносаменту*;
- з оплатою перевезення за стабільними *тарифами*.

В даний час мають місце такі види судноплавних ліній:

- *односторонні лінії*, що експлуатуються одним судновласником;
- *спільні лінії*, які обслуговуються декількома судноплавними компаніями;
- *конференціальні лінії*, які організуються і діють на основі угод конференцій (об'єднань) судноплавних компаній.

Як правило, в лінійному судноплаванні беруть участь технічно найдосконаліші багатоцільові судна, а також спеціалізовані судна: контейнеровози, балкери, рефрижератори, судна з горизонтальним способом навантаження-розвантаження тощо. Контейнеризація перевезень, інтенсифікація перевалки вантажів, а також збільшення використання спеціалізованих суден призвели до того, що лінійне судноплавство придбало дві форми обслуговування:

Регулярне

- *регулярні судноплавні лінії (Regular Shipping Lines)* передбачають:

- визначений маршрут та ротацію портів, а саме – *базові порти*, в які обов'язково заходять судна

даної лінії, і *факультативні порти*, в які можливий захід суден;

- определенную частоту отходов судов (обычно 2-3 отхода в месяц с распределением по декадам или неделям);
- категории грузов, включая ограничения по массе партии отправки и габаритам грузовых мест;
- тарифы на перевозку грузов между парами портов.

Термінове

- з регулярних судноплавних ліній виділились контейнерні та ролкерні лінії, що отримали назву *термінових*, оскільки судна, що працюють на цих лініях, витримують розклад з точністю до дати місяця або дня тижня.

Договірні відносини учасників транспортного процесу в лінійному суднопластві представлені на схемі 20 нижче. Договірні відносини між продавцем і покупцем при лінійних перевезеннях будуються на основі *договорів* (контрактів) *купівлі-продажу товару* (1). Участь в транспортному процесі експедитора в лінійному суднопластві обов'язкова для вантажовласника. Експедитор укладає *договори транспортної експедиції* (2) з багатьма власниками вантажу, концентрує і контролює значні потоки цінних вантажів на основних світових напрямках перевезень. *Лінійний перевізник* організовує лінію, оголошує розклад і працює незалежно від попередніх контрактів з власниками вантажу. Його головним завданням є залучення вантажів на судна лінії у всіх портах заходу. Виконання цього завдання доручається *лінійному агенту* (Liner Agent), який виступає в зв'язку з цим як агент з продажу, який продає транспортні послуги судовласника в певному географічному регіоні.

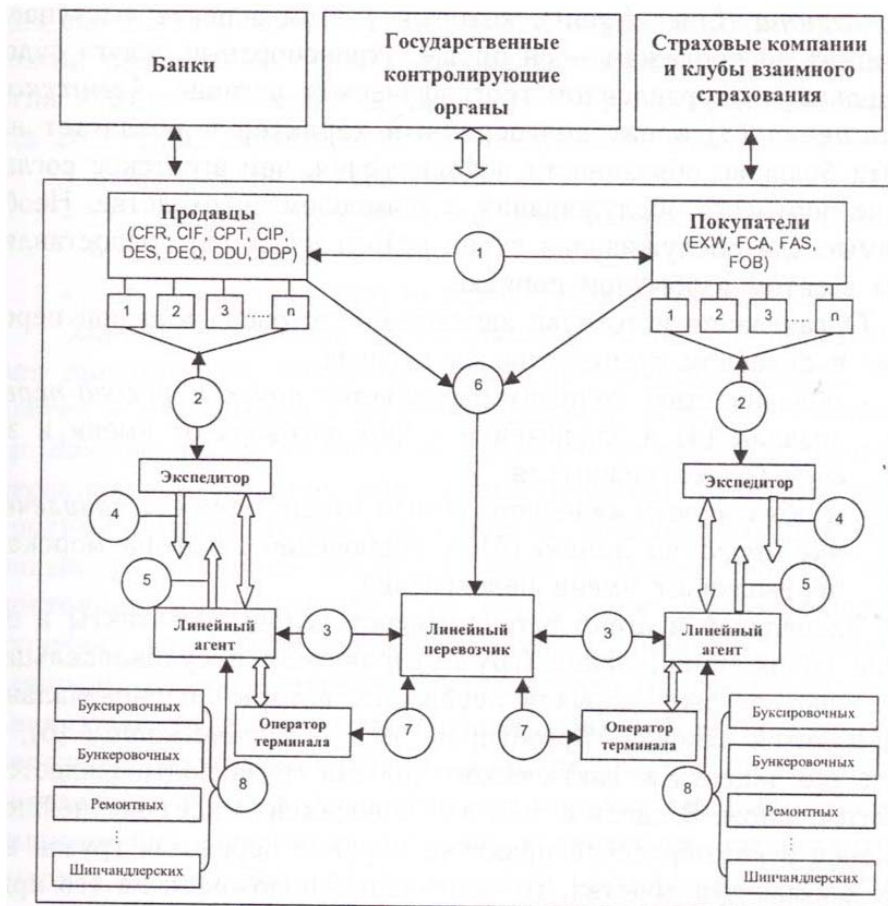


Схема 20. Система договірних відносин учасників транспортного процесу в лінійному суднопластві.

Примітка. На даній схемі чорними стрілками показані договірні відносини, білими стрілками – контроль і взаємодія, а цифрами позначені: 1 – договір (контракт) купівлі-продажу товару; 2 – договір транспортної експедиції; 3 – агентська угода; 4 – пошук перевізника; 5 – пошук вантажу; 6 – букінг-нот; 7 – стивідорна угода; 8 – послуги щодо обслуговування судна, що надаються портами і фірмами-постачальниками послуг.

Агентська угода (3) носить довгостроковий характер і покладає на агента більші обов'язки і повноваження, ніж агентська угода портового обслуговування в трамповому суднопластві. Необхідні для обслуговування судна *послуги* (8) фірм-постачальників послуг надаються

агентом в звичайному порядку. У лінійному суднопластві має місце наступний розподіл обов'язків між експедитором і лінійним агентом:

- обов'язком експедитора є *пошук морського перевізника* (4) и укладення з ним договору від імені та за рахунок вантажовідправника;
- в обов'язки лінійного агента входить *пошук та залучення вантажу на лінію* (5) і укладення договору морського перевезення від імені перевізника.

Агент і експедитор встановлюють ділові контакти і укладають від імені своїх принципалів договір морського перевезення вантажів, який спочатку оформляється заявкою вантажовідправника – *букінг-нотом* (6), а після його акцепту і фактичного прийому вантажу на судно підтверджується *лінійним коносаментом*. Довгострокові контракти – *стивідорні угоди* (7) з операторами вантажних терміналів в кожному порту заходу лінійних суден укладає судовласник.

У тарифах лінійних судноплавних компаній встановлена мінімальна сума фрахту, що сплачується в разі відправки малих партій вантажу. Ця величина визначається, виходячи з суми витрат і ризиків судовласника, що не залежать від розміру партії вантажу: оформлення документів, оплата консульських зборів, сепарація окремих вантажних партій, їх маркування і т.п. Для скорочення відповідних витрат вантажовідправника експедитори або лінійні агенти в порту відправлення оформляють перевезення декількох окремих партій по одному коносаменту. В якості відправника такого коносаменту вказується експедитор або агент, а дійсним відправником видаються *delivery order* – доручення лінійному агенту видати зі складу в порту призначення певну частину вантажу з даного коносаменту. Така система дозволяє власнику вантажу скоротити транспортні витрати, а судовласнику – зменшити кількість коносаментів на борту судна, спростити прийом і здачу вантажу. Експедитор або агент отримує від вантажовідправника комісію у відсотках від отриманої відправником економії з провізної плати. Особливо широко використовуються *delivery orders* у зв'язку з розвитком перевезень вантажів в контейнерах.

Лінійний коносамент видається на прийнятий до перевезення вантаж, або на вантаж, завантажений на борт судна. Це пов'язано з тим, що лінійні компанії часто приймають вантажі на свої склади завчасно, до підходу судна, що і фіксується в коносаменті. На лицьовій стороні лінійного коносаменту вказується відправник, отримувач, найменування судна, порт відправлення і призначення, кількість, рід і характер вантажу, відмітка про сплату фрахту або відмітка про те, яка частина фрахту повинна бути оплачена в порту призначення. З урахуванням того, що коносамент може бути використаний для наскрізного перевезення (сквозної перевозки), додатково в ньому вказується місцеве (фідерне) судно, початковий порт навантаження, порт перевалки і кінцевий порт призначення.

§14. Торгово-промислове суднопластво – це метод організації внутрішньокорпоративних перевезень сировини, енергоносіїв та інших необхідних для промислового виробництва матеріалів, підконтрольним флотом великих промислових корпорацій. До них відносяться нафтові транснаціональні корпорації (ТНК), металургійні концерни, хімічні виробництва, автомобільні концерни тощо. Торгово-промислове суднопластво має обмежено ринковий характер, так як воно самостійно не в змозі формувати ціни перевезення на власній базі цін. Проте, воно тісно пов'язане з ринком, оскільки працює за ставками фрахту на рівні ринкових (запозичених з ринку). При цьому предметом договору є не надання судовласником конкретного судна в розпорядження фрахтувальника, а регулярне виконання певних рейсів за узгодженим графіком протягом тривалого періоду. Основою договірних відносин є довгострокова угода, що відрізняється від рейсового чартеру в деталях організації роботи суден і називається *фрахтовим контрактом* (*Contract of Affreightment*). Договірні відносини при роботі суден послідовними рейсами будуються аналогічно трамповому суднопластву, проте є такі відмінності:

- так як укладення довгострокового контракту не пов'язано з оперативним фрахтуванням судна, участь фрахтового брокера не обов'язкова. Вантажовласник і судовласник можуть укласти контракт шляхом особистих переговорів;

- довгострокова угода оформляється *фрахтовим контрактом (Contract of Affreightment)*, але на кожен конкретний рейс оформляється стандартний (типовий) для даної угоди рейсовий чартер.

§15. В даний час в морських перевезеннях вантажів має місце значне збільшення обсягів *змішаних перевезень*, в яких бере участь кілька видів транспорту (морський, річковий, залізничний, автомобільний, повітряний), що забезпечують транспортування вантажів по всьому транспортному ланцюгу. За кордоном змішані перевезення отримали офіційну назву *комбінованих перевезень (Combined Transport)*, які у США називаються *інтермодальними (Intermodal Transport)*, а в інших країнах *мультимодальними (Multimodal Transport)* перевезеннями. *Змішані перевезення* – це сучасна, найбільш конкурентоспроможна форма організації перевезень цінних генеральних вантажів, що стала результатом процесу контейнеризації та впровадження прогресивних транспортно-технологічних систем.

Змішане перевезення передбачає видачу ряду перевізних документів, кожний з яких поширюється тільки на один вид транспорту, що неефективно з точки зору міжнародної торгівлі, або їх заміну новим, наскрізним (сквозним) транспортним документом, який охоплює перевезення від його початку і до кінця. Такий перевізний документ, – *документ СТ (combined transport document – документ на змішане перевезення)* – видається особою, яка може або фактично надавати транспортні засоби або, принаймні, частину їх, або виступати тільки в якості організатора (*arranger*) надання всіх або частини транспортних засобів іншими особами. Таким чином, в мультимодальних перевезеннях, договірні відносини в яких представлені на схемі 21 нижче, з'являється нова дійова особа з власним статусом – перевізник за договором, так званий *оператор змішаного перевезення (ОЗП – Combined Transport Operator – СТО)*. ОЗП не є перевізником будь-якого конкретного виду транспорту в традиційному розумінні: він укладає комплексну угоду, на підставі якої складається *документ СТ (2)*, який охоплює перевезення вантажу від початку до кінця.

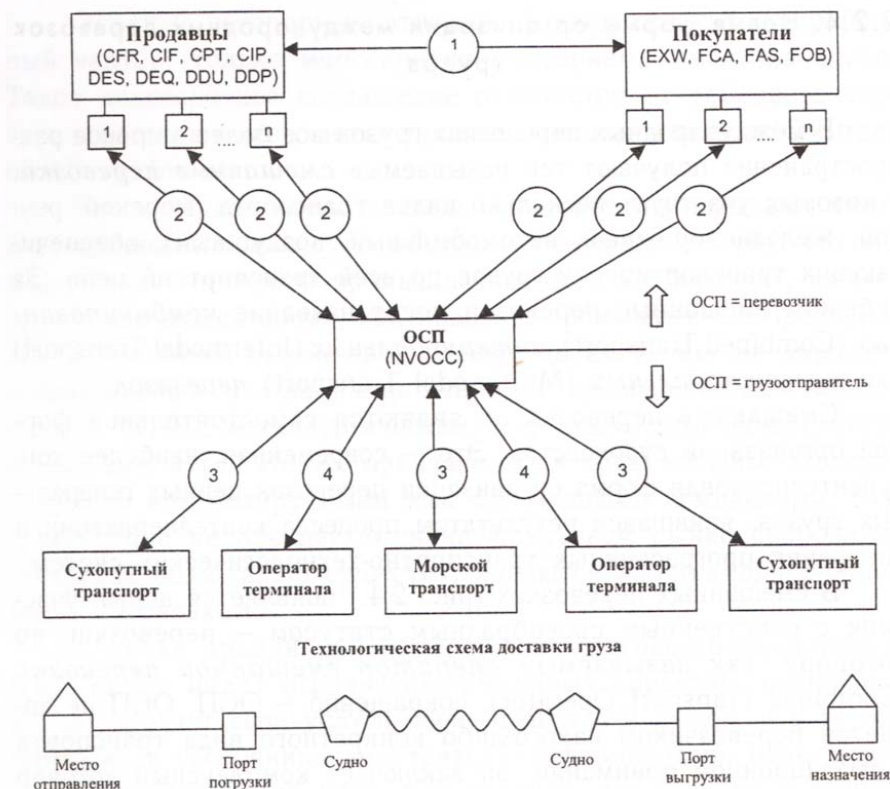


Схема 21. Система договірних відносин при змішаних перевезеннях.

Примітка. На даній схемі чорними стрілками показані договірні відносини, білими стрілками – контроль і взаємодія, а цифрами позначені: 1 – контракт купівлі-продажу товару; 2 – документ СТ; 3 – договір перевезення; 4 – стивідорна угода.

У відносинах з вантажовідправниками ОЗП укладає договір як перевізник. Як ОЗП найчастіше виступають великі експедиторські компанії. Новий тип експедитора іменується

громадським перевізником, який не володіє тоннажем (*Non Vessel Operating Common Carrier – NVOCC*). Договір перевезення вантажу в змішаному сполученні можуть укласти і судноплавні компанії, тоді вони беруть на себе зобов'язання по магістральному перевезенню і експедиторському обслуговуванню. У відносинах з фактичними перевізниками ОЗП виступає як вантажовідправник та укладає з ними *договори перевезення вантажу* (3) і *стивідорні угоди* (4) на звичайних підставах. Експедиторські функції ОЗП виконує як самостійно, так і через своїх представників в пунктах перевалки.

У змішаному перевезенні вантажів, на відміну від перевезення вантажів одним видом транспорту, мають місце такі особливості:

- перевезення вантажів двома і більше видами транспорту;
- місце відправлення і місце призначення знаходяться в різних країнах;
- встановлені спеціальні тарифні ставки (*Intermodal Tariff*), що покривають транспортування вантажів до місць призначення;
- один з учасників перевезення (ОЗП) організовує весь процес транспортування за єдиним документом (документом СТ або комбінованим транспортним коносаментом), укладає договори перевезення з окремими перевізниками, координуючи їх дії і забезпечуючи весь цикл перевезення «точно в строк» (*Just in Time*), а також несе відповідальність за вантаж від місця відправлення до місця призначення – «від дверей до дверей» (*Door-to-Door*);
- вантажі перевозяться, в основному, укрупненими вантажними місцями (в контейнерах, пакетах тощо).

Договір змішаного перевезення вантажів регулюється *Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року* и *Правилами ЮНКТАД / МТП - 95*. У контексті зазначеної Конвенції основною метою змішаного перевезення є *доставка вантажів до місця призначення точно в строк, в хорошому стані і за можливо низькою ціною*. Оскільки зазначені Конвенція та Права є факультативними нормативними документами, то кожен з них регулює умови договору змішаного перевезення вантажів тільки в тому випадку, коли сторони визнають це доцільним. У практиці змішаних перевезень найчастіше керуються Правилами. У таблиці 3 представлені відмінності в комерційних умовах роботи розглянутих вище форм міжнародного торговельного судноплавства.

Основные параметры	Трамповое судоходство	Линейное судоходство	Торгово-промышленное судоходство
<i>Форма договора морской перевозки</i>	Рейсовый чартер (Voyage Charter)	Консоамент (Bill of Lading)	Фрахтовый контракт (Contract of Affreightment)
<i>Функции коносамент</i>	1. Расписка в приеме груза 2. Товарораспорядительный документ	1. Договор морской перевозки 2. Расписка в приеме груза 3. Товарораспорядительный документ	1. Расписка в приеме груза 2. Товарораспорядительный документ
<i>Расписание заходов в порты</i>	Отсутствие расписания	Наличие расписания заходов в порты линии	Наличие расписания заходов в порт погрузки
<i>Географическая ротация портов</i>	Определяется соответствующим условием чартера	В соответствии с расписанием	Определяется фрахтовым контрактом
<i>Срок подачи судна в порт</i>	В виде интервала между двумя датами	Точная дата подачи в каждый порт	Точная дата подачи в порт погрузки
<i>Условия оплаты стивидорных операций</i>	Оплата за счет фрахтователя	Оплата за счет судовладельца	Оплата за счет судовладельца или грузоотправителя
<i>Нормы грузовых работ</i>	Фиксированы	Отсутствуют	Фиксированы
<i>Демередж</i>	Имеется	Отсутствует	Имеется или договор с портом
<i>Агент</i>	Фрахтователя	Судовладельца	Судовладельца
<i>Комиссия с фрахта</i>	В пользу брокера	В пользу агента	Отсутствует
<i>Расчет провозной платы</i>	По ставке фрахта	По ставке тарифов линии	По ставке прейскуранта (прайс-листа)

Таблиця 3. Відмінності між комерційними умовами роботи в трамповому судноплавстві, лінійному судноплавстві і торгово-промисловому судноплавстві.

Організація функціонування національного морського транспорту

§16. За часів перебування України у складі колишнього СРСР планування і організація перевезень вантажів регулювалися правилами окремої глави (Глави VII) КТМ СРСР 1968 року. Відповідно до зазначених правил планування діяльності морського транспорту здійснювалося шляхом складання взаємопов'язаних перспективних і поточних планів.

Перспективні плани розвитку морського транспорту розроблялися на 5 років і на більш тривалі періоди. Конкретизація п'ятирічних перспективних планів здійснювалася за допомогою розробки річних (поточних) планів розвитку морського транспорту.

Перспективні і поточні плани розвитку морського транспорту визначали роботу всіх його підрозділів і охоплювали всі сторони його діяльності. У перспективних планах розвитку морського транспорту визначалися, зокрема, загальна потреба у вантажних морських перевезеннях в закордонному і каботажному сполученнях, обсяг перевезень в тоннах і обсяг вантажообігу в тонно-милях протягом періоду, що охоплювався планом.

На основі показників планів розвитку морського транспорту розроблялися такі плани перевезень:

- перспективні (на тривалий період і на 5 років з розподілом по роках);
- річні з розподілом по кварталах;
- квартальні з розподілом по місяцях.

Складання цих планів перевезень вантажів морським транспортом здійснювалося з урахуванням особливостей перевезень в закордонному плаванні, в каботажі і в змішаному сполученні.

Порядок розробки і затвердження річних і квартальних планів морських перевезень вантажів регулювався *Основними положеннями про річне і квартальне планування перевезень вантажів*, затвердженими постановою Ради Міністрів СРСР від 04.01.1970 року та *Правилами планування перевезень (відправлення) вантажів морським транспортом*, узгодженими з Держпланом СРСР і затвердженими міністром морського флоту 29.06.1970 року.

§17. В Україні діяльність всіх видів транспорту, включаючи морський транспорт, регулюється Законом України «Про транспорт» (далі – *Законом*), введеним в дію постановою Верховної Ради України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР (із змінами). Згідно із *Законом* розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм (див. наприклад, «Транспортну стратегію України на період до 2020 року», схвалену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 року № 2174-р) з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою (див. частину другу статті 1 «Транспорт у системі суспільного виробництва» *Закону*).

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються *Законом*, кодексами (статутами) окремих видів транспорту (зокрема, Кодексом торговельного мореплавства України), іншими актами законодавства України. Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення (див. частину першу і другу статті 2 «Законодавство про транспорт» *Закону*).

Відповідно до статті 6 «Основи господарської діяльності підприємств транспорту» *Закону* перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, судноплавними компаніями (пароплавствами), суб'єктами господарювання у морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Транспортне експедирування здійснюється відповідно до Закону України від 01.07.2004 року № 1955 «Про транспортно-експедиторську діяльність».

Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, згідно із *Законом* повинні ґрунтуватися на принципах взаємної вигоди, рівної та повної

відповідальності.

Єдину транспортну систему України становлять (див. статтю 21 «Єдина транспортна система України» *Закону*):

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Згідно із *Законом* єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту (див. статтю 24 «Морський транспорт і його склад» *Закону*).

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту (див. статтю 27 «Річковий транспорт і його склад» *Закону*).

Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України (див. статтю 39 «Взаємодія підприємств різних видів транспорту» *Закону*).

Якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору (див. статтю 42 «Міжнародне співробітництво та міжнародні договори України» *Закону*).

§18. Як це зазначається в частині другій статті 128 Кодексу торговельного мореплавства України морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України. Тут розуміються норми, які визначені:

- правилами статей 908-928 Глави 64 «Перевезення» Цивільного кодексу України;
- правилами статей 306-316 Глави 32 «Правове регулювання перевезення вантажів» Господарського кодексу України;
- іншими виданими в розвиток зазначених вище нормативних документів актами.

§19. Згідно з нормою, визначеною в прикінцевій частині статті 128 Кодексу перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укласти довготермінові договори про організацію морських перевезень, що відповідає статті 914 «Довгостроковий договір» Цивільного кодексу України, яка наголошує, що перевізник і власник (володілець) вантажу в разі необхідності здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються

обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення.

Як це впливає з частини третьої статті 128 Кодексу укладання довгострокового договору між перевізником і вантажовласником доцільно при наявності між ними усталених (устойчивих) зв'язків. Зв'язки між сторонами можуть вважатися усталеними, якщо перевезення здійснюються систематично (наприклад, протягом навігації). Якщо перевезення виконуються на протязі більш короткого часу, укладення довгострокового договору, як правило, недоцільно. Тому довгострокові договори (на практиці їх називають річними, навігаційними, спеціальними тощо) можуть бути укладені на період навігації, на рік або на більший термін.

Найважливіші умови морського перевезення вантажу визначені Кодексом торговельного мореплавства України і виданими в його розвиток правилами. Однак це не означає, що всі умови морського перевезення врегульовані нормами закону і підзаконних актів настільки повно, що подальша регламентація відносин між перевізником і вантажовласником за допомогою договору неможлива. До того ж норми закону та інших підзаконних актів, що регулюють відносини між перевізником і вантажовласником, в ряді випадків носять диспозитивний характер, надаючи сторонам можливість своїм волевиявленням визначити зміст взаємних прав і обов'язків інакше, ніж це передбачено правовою нормою. Цим цілям і служить довгостроковий договір, що укладається між перевізником і вантажовласником. У такому договорі в першу чергу встановлюються не передбачені нормами закону і підзаконних актів загальні для всіх майбутніх разових відправок вантажів умови перевезення. Ці умови можуть впливати з особливостей цієї конкретної обстановки, в якій здійснюються перевезення, або визначатися особливостями вантажів, що перевозяться.

Прийшовши в довгостроковому договорі одного разу до згоди з приводу специфічних умов перевезення, сторони на весь період дії цього договору звільняються від необхідності знову домовлятися про ці умови при укладанні разових договорів на кожен конкретну відправку вантажу. Тим самим довгостроковий договір сприяє досягненню усталеності (устойчивості) в правовідносинах контрагентів, усуває непотрібні суперечки між ними при укладенні та виконанні разових договорів морського перевезення.

Довгостроковий договір – це самостійний цивільно-правовий правочин, який не збігається за своїм значенням і правовими наслідками з разовим договором на конкретне перевезення вантажу.

Довгостроковий договір не породжує прав і обов'язків сторін з перевезення тієї чи іншої партії вантажу. У такому договорі зазвичай не визначаються конкретні одержувачі вантажу, його точна кількість, терміни подачі суден і пред'явлення вантажів, розмір плати за кожен відправку вантажів. Обсяг перевезень протягом обумовленого періоду і їх загальна вартість (сума договору) встановлюються лише приблизно, і відповідальності за невиконання цих умов довгострокового договору сторони не несуть. Підставою відповідальності сторін за нездійснення разових перевезень вантажів служить не довгостроковий договір, а встановлене для перевізника і власника вантажу планове завдання і укладений відповідно до нього конкретний договір перевезення. Подібна відповідальність настає для сторін безвідносно до того, чи був ними укладений довгостроковий договір.

У довгострокових договорах сторони можуть шляхом угоди між собою обрати спосіб визначення ваги вантажу, якщо правила перевезення дозволяють визначати вагу вантажу різними способами.

У тому випадку, коли для тари даного роду не встановлені стандарти, в договорі можуть бути викладені вимоги, яким вона повинна відповідати, а також передбачені умови про додаткову (запасну) тару і способи упаковки вантажів.

Сторони також мають право домовитися в договорі про розміщення вантажу на палубі.

Шляхом укладення довгострокового договору конкретизуються і ті обов'язки сторін, які так чи інакше пов'язані з особливостями вантажів, що перевозяться. Так, при перевезеннях круглого лісу в договорах зазвичай уточнюється, при якій його довжині він вважається транспортбельним.

Великою своєрідністю відрізняється зміст довгострокових договорів на перевезення наливних вантажів. Такі договори містять, зокрема, умови про підготовку відправником берегових резервуарів, про надання перевізником для наливу і зливу нафти трубопроводів і шлангів, про влаштування в мілководних пунктах швартових барж, плавучих шлангів на буйках тощо.

Стаття 129. «Морські перевезення транспортом загального користування». **Морська транспортна організація загального користування:**

а) зобов'язана 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 вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України;

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Морська транспортна організація загального користування не має права укладати договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку відповідно до правил цього розділу ця організація - перевізник повинна нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

§1. Роз'яснення щодо до того, за яких умов транспортування є перевезенням транспортом загального користування, надаються цивільним законодавством України, відповідно до якого перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи. Договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором (див. статтю 915 «Перевезення транспортом загального користування» Цивільного кодексу України).

§2. **Обов'язки і права, загальні для транспортних організацій, включаючи морські транспортні організації загального користування, визначаються Законом України «Про транспорт». Відповідно до статті 12 «Обов'язки та права підприємств транспорту» зазначеного Закону підприємства транспорту (зокрема, морські транспортні організації загального користування) зобов'язані забезпечувати:**

- потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях;
- обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб;
- якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти;
- виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України;
- безпеку перевезень;
- безпечні умови перевезень;
- запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- права на пільги громадян щодо користування транспортом.

Відповідно до цієї ж статті 12 зазначеного Закону підприємства транспорту (зокрема, морські транспортні організації загального користування) мають право:

- визначати термін і графік перевезень;
- призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень;
- пропонувати рівень комфорту на вибір самих пасажирів;
- вимагати від пасажирів, відправників і одержувачів вантажів виконання вимог зазначеного Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту (зокрема, Кодексу торговельного мореплавства України) та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту.

§3. Конкретизуючи обов'язки морської транспортної організації загального користування відповідно до особливостей морських перевезень, стаття 129 Кодексу торговельного мореплавства України покладає на морську транспортну організацію обов'язок:

- прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення. При цьому висувається умова щодо забезпечення придатності судових приміщень для перевезення, а також щодо стану вантажу, при якому він може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів, що відповідає вимогам та рекомендаціям як чинних міжнародних і національних нормативних актів [Міжнародної (Брюссельської) конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів 1924 року (так званих Гаазьких правил) та Протоколу 1968 року до Конвенції про коносаменти 1924 року (так званих Гаазько-Вісбійських правил); див. також статтю 143 КТМУ «Морехідний стан судна» і коментар до неї] стосовно безпечного та збережливого перевезення вантажів, так і вимогам та рекомендаціям доброї морської практики;
- публікувати тарифи та умови перевезень.

Разом з тим пункт б) частини першої статті 129 Кодексу не дозволяє віддавати перевагу одному власнику вантажу перед іншим щодо прийому вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України (див. Закон України від 20.04.2000 року № 1682-III «Про природні монополії» із змінами та інші акти законодавства про природні монополії). Зазначена норма відповідає як вимогам і рекомендаціям чинної міжнародної комерційної практики, так і вимогам антимонопольно-конкурентного законодавства України, яке регулює відносини, що виникають у зв'язку з недобросовісною конкуренцією, обмеженням та попередженням монополізму у господарській діяльності. Антимонопольно-конкурентне законодавство складається з Господарського кодексу України, Закону України «Про антимонопольний комітет України», інших законодавчих актів (див. частину 1 статті 41 «Антимонопольно-конкурентне законодавство» Господарського кодексу України).

§4. Норма, встановлена в прикінцевій частині статті 129 Кодексу торговельного мореплавства України, наголошує, що морська транспортна організація загального користування не має права укладати договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку відповідно до правил Розділу V «Морські перевезення» КТМУ ця організація – перевізник повинна нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Відповідальність підприємств транспорту (зокрема, морських транспортних організацій загального користування) за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається Законом України «Про транспорт» (див. статтю 13 «Відповідальність підприємств транспорту» зазначеного Закону), Цивільним кодексом України (див. статті 920-924 ЦКУ), Господарським кодексом України (див. статті 313-314 ГКУ), кодексами (статутами) окремих видів транспорту (зокрема, Кодексом торговельного мореплавства України) та іншими нормативними актами.

Підприємства транспорту (зокрема, морські транспортні організації загального користування) відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини.

Підприємства транспорту (зокрема, морські транспортні організації загального користування) несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.

Стаття 130. «Заборона приймання вантажу до перевезення». **Приймання вантажів до перевезення у визначених напрямках може бути заборонено тільки у виняткових випадках центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, з повідомленням про це заінтересованих організацій і Уряду України.**

У випадках явищ стихійного характеру, катастроф і аварій, що викликали перерву в русі, а також у разі оголошення карантину приймання вантажів може бути тимчасово припинено або обмежено розпорядженням начальника порту з негайним повідомленням про це центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, який встановлює термін дії заборони приймання вантажу і його обмеження та центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Заборона, тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу можуть бути введені для перевезень у певних напрямках, з визначених портів або у визначені порти.

Про заборону, тимчасове припинення чи обмеження приймання вантажу капітан морського порту негайно сповіщає відправників вантажів, а при перевезенні вантажів у прямому змішаному або прямому водному сполученні - також і організації інших видів транспорту.

§1. Приймання вантажів для перевезення може бути заборонено (частина перша статті 130 Кодексу), тимчасово припинено або обмежено (частина друга статті 130 Кодексу) лише за розпорядженням компетентного органу – центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерства інфраструктури України). Таке розпорядження є індивідуальним адміністративно-правовим актом, що встановлює заборону на певні перевезення вантажів в силу обставин, при яких їх здійснення повністю або частково стає тимчасово неможливим.

Розпорядження про заборону, припинення або обмеження приймання вантажу до перевезення, що спричинило за собою невиконання обов'язків з перевезення вантажів, є підставою для звільнення як перевізника, так і відправника вантажу від відповідальності за невиконання запланованої відправки вантажу.

§2. Заборона перевезень «в певному напрямку» означає неприпустимість приймання вантажів для перевезення з будь-якого певного порту в даний порт. Перевезення вантажів в даний порт з інших портів при цьому не забороняється. Неможливість перевезення вантажів в певному напрямку зазвичай обумовлюється причинами, діючими лише на лінії руху суден з одного порту в інший.

При забороні приймання вантажів для перевезення «призначенням у визначений порт» припиняються перевезення вантажів в даний порт з будь-яких інших портів. У цьому випадку дія причин, що викликали неможливість перевезень, поширюється і на самий порт (важка льодова обстановка в районі порту, вихід з експлуатації його причалів тощо).

§3. Заборона, припинення або обмеження приймання вантажів до перевезення може стосуватися всіх вантажів, певного роду вантажів (суховантажів, нафтовантажів тощо) або вантажу якогось одного виду.

§4. Заборона на здійснення перевезень може бути встановлена в одній з трьох форм:

- а) заборона приймання вантажів;
- б) тимчасове припинення приймання вантажів;
- в) тимчасове обмеження приймання вантажів.

Заборона і тимчасове припинення приймання вантажів означає повну відмову перевізника від виконання перевезень, в той час як внаслідок тимчасового обмеження приймання вантажів обсяг вантажів, що приймаються до перевезення, лише скорочується в порівнянні із запланованою до перевезення кількістю.

Заборона приймання вантажів, з одного боку, і тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу – з іншого, розрізняються за:

- суб'єктами, яким належить право встановлювати заборону на приймання вантажів;
- порядком встановлення терміну дії такої заборони;
- підставами введення заборони;
- колом організацій, які сповіщаються про заборону.

Право забороняти приймання вантажів для перевезення належить тільки центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерству інфраструктури України), і така заборона вводиться відповідним його

розпорядженням. Про заборону приймання вантажів Міністерство інфраструктури України повідомляє уряду (Кабінету Міністрів) України, який здійснює контроль за правомірністю заборон.

§5. Термін дії заборони приймання вантажу на практиці не встановлюється, тобто заборона діє аж до скасування відповідного розпорядження Міністерства інфраструктури України.

§6. Кодекс (частина перша статті 130 КТМУ) не містить переліку обставин, що дають підстави заборонити приймання вантажів. Однак коло підстав для введення такої заборони не може бути вужче кола обставин, що дають право адміністрації порту (судновласнику, оператору, фрахтувальнику) припинити або обмежити перевезення вантажу. Тому до числа підстав заборони приймання вантажу відносяться всі обставини, перелічені в частині другій статті 130 Кодексу. Крім того, приймання вантажів може бути заборонено і в інших виняткових випадках. Так, надмірне скупчення суден і вантажів у портах у зв'язку з несвоєчасним вивантаженням вантажів і вивезенням їх одержувачами, що створює загрозу порушення нормальної роботи даного порту, може бути підставою для заборони приймання вантажів.

§7. Тимчасове припинення або обмеження приймання вантажів вводиться розпорядженням начальника адміністрації порту. Таке розпорядження має бути підкріплено відповідними документами (довідками метеослужби, актами про аварії і катастрофи, рішеннями органів місцевого самоврядування про оголошення карантину тощо), що дає можливість контролювати обґрунтованість припинення або обмеження приймання вантажу, яке вводиться.

§8. Про тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу начальник адміністрації порту зобов'язаний негайно повідомити Міністерство інфраструктури України (частина друга статті 130 КТМУ), яке перевіряє його правомірність і обґрунтованість. При відсутності підстав до скасування розпорядження начальника адміністрації порту Міністерство інфраструктури України встановлює термін його дії. У загальному випадку приймання вантажів може припинятися або обмежуватися на термін до 5 діб. При необхідності продовження встановленого Міністерством інфраструктури України терміну, адміністрація порту зобов'язана знову звернутися до Міністерства інфраструктури України.

§9. Тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу може вводиться при наявності однієї з підстав, вичерпний перелік яких наведено у частині другій статті 130 Кодексу:

- явищ стихійного характеру;
- катастроф і аварій, що викликали перерву в русі;
- оголошення карантину.

§10. Як показує практика, найбільш часто приймання вантажів припиняється або обмежується внаслідок стихійних явищ, тобто дії таких природних сил, які перешкоджають здійсненню перевезень вантажів, створюючи в ряді випадків загрозу безпеці руху суден (важка льодова обстановка, тривалий шторм або туман, обміління каналу або фарватеру, весняний паводок, землетрус, зсуви берегової смуги).

Однак, на жаль, в даний час для введення тимчасового припинення або обмеження приймання вантажів і їх перевезення можуть мати місце такі підстави, як інтервенція держави-агресора, військові дії, антитерористичні операції та ліквідація їх наслідків.

§11. У частині другій статті 130 Кодексу про катастрофи і аварії йдеться як про самостійні підстави для видання розпоряджень про припинення або обмеження приймання вантажу поряд зі стихійними явищами. Це означає, що в Кодексі маються на увазі не тільки катастрофи і аварії, викликані стихійними явищами. Якщо під катастрофою розуміється тільки загибель, руйнування або пошкодження рухомих транспортних засобів (морських і річкових суден, поїздів тощо), то поняття аварії охоплює як пошкодження засобів транспорту, так і вихід з ладу причалів, інших берегових споруд та механізмів, виробничих підприємств портів, електростанцій, що постачають електроенергією в порти, під'їзних залізничних колій тощо.

У всіх випадках, коли зазначені обставини викликають «перерву в русі», вони служать підставою для тимчасового припинення або обмеження приймання вантажу.

Катастрофи і аварії, що виникли не в результаті дії природних сил, можуть виступати в якості підстави для припинення або обмеження приймання вантажу до перевезення безвідносно до того, чи відбулися вони з вини перевізника і відправника або були наслідком дії третіх осіб.

§12. Порядок встановлення карантину в морських портах залежить від того, якого виду карантин об'являється на території відповідного району, міста, області.

Карантин у зв'язку із заразними захворюваннями тварин вводиться і знімається рішенням органів місцевого самоврядування в порядку, встановленому Законом України від 25.06.1992 року № 2498-ХІІ «Про ветеринарну медицину» із змінами. При встановленні карантину для морського порту начальник адміністрації порту за поданням Державної ветеринарної інспекції припиняє в порту на час карантину навантаження і вивантаження тварин, м'яса та інших продуктів, а також сировини тваринного походження і фуражу.

Відповідно до статті 33 Закону України від 30.06.1993 року № 3348-ХІІ «Про карантин рослин» із змінами в разі виявлення карантинних організмів на території України карантинний режим встановлюється:

- в межах декількох областей Кабінетом Міністрів України за поданням Головного державного фітосанітарного інспектора України;
- на території Автономної республіки Крим, областей, кількох районів, району, населеного пункту або території окремого господарства – відповідно Радою міністрів Автономної Республіки Крим, місцевою державною адміністрацією за поданням відповідно головних державних фітосанітарних інспекторів чи державних фітосанітарних іспнекторов карантину рослин.

Примітка. *Карантинним організмом* є вид шкідливого організму, який у разі внесення або обмеженого розширення на території України може завдати значної шкоди рослинам і рослинним продуктам.

З офіційним введенням в районі карантину на ті чи інші культури і види сільськогосподарської і лісової продукції в установленому порядку сповіщаються адміністрації портів (портових операторів, операторів терміналів) і перевізники. За розпорядженням начальника адміністрації порту ввезення продукції рослинного походження з господарств, районів і зон, в яких введено карантинні обмеження, без дозволу відповідних органів Державної фітосанітарної інспекції карантину рослин тимчасово припиняється.

Кабінет Міністрів України має право забороняти виїзд громадян і відправку вантажів з окремих місцевостей, оголошених зараженими внаслідок поширення небезпечних інфекційних захворювань серед населення. Відповідно до заборони відправки вантажів, що вводиться Кабінетом Міністрів України, начальник адміністрації порту видає розпорядження про припинення приймання вантажу для перевезення.

Рішення про оголошення району незараженим приймається Міністерством охорони здоров'я за погодженням з Кабінетом Міністрів України.

§13. У частині четвертій статті 130 Кодексу закріплено обов'язок начальника адміністрації порту негайно повідомити відправників, а при перевезенні у прямому змішаному або прямому водному сполученні – також і організації інших видів транспорту про заборону або призупинення приймання вантажів.

Під «призупиненням приймання вантажів», про яке начальник адміністрації порту також зобов'язаний повідомити відправників вантажів і організації інших видів транспорту, слід розуміти як тимчасове припинення, так і обмеження приймання вантажів за розпорядженням начальника адміністрації порту. Відправники вантажів і організації інших видів транспорту повідомляються начальником адміністрації порту в письмовій формі із зазначенням району заборони, його характеру, причин, а якщо мова йде про тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу, то і термінів його дії.

Стаття 131. «Каботажні перевезення». **Перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.**

§1. На відміну від норм КТМ СРСР 1968 року (див. статтю 2 КТМ СРСР 1968 року), що встановлювали монополію здійснення перевезень вантажів і пасажирів, а також буксирування різних об'єктів між радянськими портами (тобто в каботажі), що надавалася суднам, які плавали під Державним прапором СРСР, нормою, встановленою статтею 131 Кодексу торговельного мореплавства України, передбачається надання можливості перевезення між портами України не тільки суднам, що плавають під Державним прапором України, але і суднам, що плавають під іноземним прапором.

Суднам, які плавають під іноземним прапором, надається можливість здійснення перевезень між портами України за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерства інфраструктури України).

§2. В СРСР перевезення в каботажі регулювалися виключно положеннями національного законодавства. До них, як правило, не застосовувалися норми міжнародних договорів і конвенцій (див. §4 коментаря до статті 2 КТМ СРСР 1968 року).

Можливість принципових відмінностей в правовому регулюванні каботажних перевезень та перевезень в закордонному сполученні передбачена в статті 6 Конвенції (Брюссельської) про коносаменти 1924 року (Гаазьких правил), положення якої відображають законодавство і практику багатьох країн.

§3. В Україні перевезення в каботажі регулюється як положеннями національного законодавства, так і міжнародними договорами України.

Більше того, якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору (див. статтю 42 «Міжнародне співробітництво та міжнародні договори України» Закону України «Про транспорт», введеного в дію постановою Верховної Ради України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР з подальшими змінами).

Стаття 132. «Міжнародні перевезення». Перевезення між портами України й іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором.

§1. Положення статті 132 Кодексу торговельного мореплавства України є юридичним закріпленням морської транспортної політики України, яка послідовно виступає за рівноправність і співробітництво в галузі торговельного мореплавства всіх держав, які керуються принципами свободи судноплавства.

На відміну від політики протекціонізму в сфері торговельного судноплавства, яка проводиться деякими державами, в Україні в якості правової основи організації морських транспортних перевезень між українськими та іноземними портами проголошується принцип взаємності. Так, одним з важливих завдань центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерства інфраструктури України), є здійснення у встановленому порядку заходів, спрямованих на розвиток торговельного мореплавства, розширення співробітництва України в цій галузі з іншими країнами на основі принципів свободи судноплавства, рівноправності і взаємної вигоди держав, які беруть участь в міжнародному судноплавстві.

§2. Принцип взаємності знаходить відображення і втілення в цілому ряді укладених Україною договорів з різних питань торговельного мореплавства. В цих договорах і угодах передбачається взаємне надання суднам договірних держав пільгового режиму в портах, надання допомоги у випадках морських аварій, рівна участь в перевезеннях між портами заінтересованих країн, узгодження фрахтових ставок та інших основних умов цих перевезень тощо.

Глава 2. Договір морського перевезення вантажу

Стаття 133. «Поняття договору морського перевезення вантажу». За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з 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).

§1. Законодавче визначення договору перевезення вантажу стосовно до всіх видів транспорту дано в частині 1 статті 909 Цивільного кодексу України, а також в частині 1 статті 307 Господарського кодексу України. Відповідно до цього загальним визначенням в частині першій статті 133 Кодексу торговельного мореплавства України з деякими відмінностями сформульовано поняття договору морського перевезення вантажу.

§2. Предметом договору морського перевезення вантажу є послуги з доставки морським шляхом вантажу в порт призначення. Ця діяльність спрямована на досягнення корисного ефекту, який невіддільний від процесу перевезення і не може мати відчутної (речовинної) форми. Результативний характер діяльності перевізника відображений в самому визначенні договору: мова йде не про вчинення рейсу або плавання судна, а про доставку вантажу в порт призначення. Договір вважається виконаним, лише коли вантаж виданий одержувачу.

Договір морського перевезення вантажу – *реальний* договір, так як перевізник, або фрахтівник зобов'язується перевезти «ввірений йому відправником вантаж». Договір вважається укладеним з моменту прийняття вантажу до перевезення, крім випадків транспортування вантажів в закордонному сполученні, пов'язаного з наданням відправникові певних суднових приміщень або всього судна, коли договір вважається укладеним вже з моменту підписання угоди між сторонами (чартеру) і тому є *консенсуальним*. Договір морського перевезення вантажу – *возмездний* (возмездный) договір, оскільки передбачає використання послуг транспортних організацій за певну плату – *фрахт* (про сплату фрахту див. нижче, §4 коментаря до статті 133 Кодексу).

§3. Основний зміст договору морського перевезення вантажу полягає в тому, що перевізник за певну винагороду приймає на себе обов'язок доставити морським шляхом вантаж, що не належить йому, з одного пункту в інший і там видати цей вантаж уповноваженій на його отримання особі. Тому не можуть розглядатися в якості договору перевезення вантажу договори, що визначають умови перевезення вантажу протягом цілого періоду часу – навігації, року тощо (див. §19 коментаря до статті 128 КТМУ «Організація морських перевезень вантажів»).

Не є договором перевезення вантажу і договір про надання вантажовласнику судна для використання його протягом певного часу (тайм-чартер). За цим договором в обов'язок транспортної організації (основного судновласника) входить не доставка вантажу в порт призначення, а надання транспортних засобів, і, в необхідних випадках, також робочої сили для обслуговування судна. Іноді судна, які надаються у тимчасове користування, експлуатуються не для цілей перевезення, а, наприклад, в якості складу або для виконання будь-яких дослідницьких або пошукових робіт, для виконання операцій з рятування тощо.

§4. Кожна із сторін договору морського перевезення вантажу набуває певні правомочності (суб'єктивні права) і приймає на себе юридичні обов'язки. Перевізник зобов'язується перевезти вантаж і видати його одержувачу, а відправник або фрахтувальник – сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Таким чином, кожна із сторін договору виступає одночасно кредитором і боржником. Отже, цей договір є *двосторонньо зобов'язуючим*.

Плата за перевезення вантажів морем визначається на підставі тарифу або, при відсутності тарифу, за згодою сторін. При перевезенні вантажу на українському судні за рахунок іноземних фрахтувальників з портів або в порти України або між іноземними портами, а також при перевезеннях вантажів українських фрахтувальників на іноземних суднах розмір фрахту встановлюється за згодою сторін.

Ставки фрахту, що застосовуються при укладанні чартеру, залежать від кон'юнктури світового фрахтового ринку. Норми, пов'язані з оплатою фрахту, встановлюються статтями 170-175 Кодексу торговельного мореплавства України (див. нижче, зазначені статті КТМУ і коментар до них).

Примітка. *Кон'юнктура фрахтового ринку (Tonnage Conditions)* – основна якісна характеристика стану відкритого (вільного) фрахтового ринку, яка представляє всю сукупність створених на ринку в даний момент економічних, політичних, технічних і природних умов, що характеризуються певним співвідношенням попиту, пропозиції та ціни морського перевезення вантажів, а також активністю ринку, тобто кількістю укладених фрахтових правочинів.

§5. Перевезення вантажу морем повинне бути здійснено в певний термін. Це може бути виражено у визначенні періоду часу, протягом якого вантаж доставляється в порт призначення, або визначенні маршруту перевезення. Відповідно до статті 160 КТМУ «Термін доставки вантажу» строк перевезення встановлюються угодою сторін, а при його відсутності – у звичайно прийняті терміни. Отже, договір морського перевезення вантажу потрібно віднести до числа *строчних*.

§6. Якщо перевезення вантажу здійснюється комерційною організацією, то договір, опосередковувачий відносини з такого перевезення, визнається публічним за умови його виконання транспортом загального користування. Згідно із статтею 915 «Перевезення транспортом загального користування» Цивільного кодексу України публічним вважається договір, укладений юридичною особою і встановлює її обов'язки (в даному випадку – з перевезення вантажу морем), які така особа повинна здійснювати стосовно кожного, хто до неї звернеться. Виходячи з цього критерію, до публічних повинні бути віднесені не всі договори морського перевезення вантажу. Договір морського перевезення вантажу згідно двом формам експлуатації морського транспорту (лінійної і трампової) розділяється на два види. В лінійному судноплаванні судна регулярно здійснюють рейси за розкладом у заздалегідь встановлених напрямках з заходом в певні (базисні) порти. Пропонуючи відправити вантаж на одному з суден регулярної лінії, судноплавне підприємство бере на себе обов'язок вступити в договір перевезення вантажу на оголошених їм умовах по *лінійному коносаменту* з кожним, хто до нього звернеться. Такий договір повинен бути віднесений до категорії публічних. На відміну від лінійних трампові судна здійснюють рейси в напрямку, що встановлюється в кожному конкретному випадку договором морського перевезення. Вони працюють поза розкладом. Умови перевезення вантажу на таких судах щодо кожного рейсу погоджуються сторонами і отримують закріплення в *чартері*. Якщо сторони не дійшли згоди щодо умов перевезення, то власник трампових суден не вступає в договір з юридичною чи фізичною особою, що звернулася до нього.

§7. Порядок розробки умов і укладення двох зазначених видів договору перевезення вантажу різний. Укладаючи чартер, сторони мають можливість обговорити та узгодити умови перевезення.

Наявність типових проформ (стандартних форм) чартеру (див. § 1 коментаря до статті 136 КТМУ «Реквізити рейсового чартеру») не виключає індивідуалізації умов конкретного договору з волі сторін. Зміст договору перевезення вантажу по коносаменту визначено встановленими в односторонньому порядку умовами роботи конкретної лінії. Оголошуючи склад суден, що виконують лінійні рейси, розклад руху між певними портами й існуючі на лінії тарифи, судовласник тим самим пропонує вантажовласникам вступити в договір перевезення вантажу на певних умовах. При такому положенні власнику вантажу залишається тільки погодитися (або не погодитися) з запропонованими умовами. Таким чином, умови договору перевезення вантажу за коносаментом виробляються перевізником і приймаються відправником шляхом приєднання до запропонованого договору в цілому. Отже, по тій класифікації договорів, яка міститься в Главі 58 Цивільного кодексу України, його потрібно віднести до *договорів приєднання* (див. частину 1 статті 634 ЦКУ «Договір приєднання»).

§8. Обов'язковою ознакою договору першого виду є здійснення перевезення на певних умовах: для розміщення вантажу надається все судно, його частина або певні суднові приміщення. Різниця між наданням частини судна або певних суднових приміщень полягає в тому, що в першому випадку надається частина судна, яка вимірюється мірою, а в другому – його окрема відособлена частина (трюм, твіндек, шельтердек і т. п.). Цей договір названий в статті 133 КТМУ чартером (чартер - партія, договір фрахтування судна). Залежно від того, чи надано для перевезення все судно або його частина (певне суднове приміщення), розрізняють повне або часткове фрахтування судна. Фактичне значення такого поділу визначається

відмінностями в сфері прав, що надаються перевізнику, з одного боку, і фрахтувальнику – з іншого.

Договір перевезення вантажу другого виду укладається без названої умови. У Кодексі торговельного мореплавства України або в будь-яких інших нормативних актах України назва такого договору не наводиться. Суто умовно його слід було б назвати договором перевезення вантажу за коносаментом. За таким договором відправник не має права вимагати, щоб для розміщення його вантажу були надані всі вантажні приміщення судна або їх певна частина. Перевізник в цьому випадку сам вирішує, в яких приміщеннях судна повинен бути розміщений вантаж даного відправника поряд з вантажами інших відправників.

§9. У більшості випадків чартер опосередковує відносини з перевезення масових однорідних вантажів (ліс, руда, зернові, нафта тощо). Як правило, масові вантажі перевозяться в кількості, достатній для завантаження всього судна або його частини. Для перевезення масових вантажів, як правило, використовуються трампові судна, тобто судна, що працюють поза розкладом. На відміну від чартеру договір перевезення вантажу за коносаментом більшою мірою призначений для регулювання відносин з перевезення штучних (одиничних або партійних) вантажів.

§10. У чартері може бути передбачено здійснення одного рейсу, кругового рейсу, послідовних рейсів. Перший з цих чартерів (*voyage charter*) розрахований на здійснення перевезення вантажу між визначеними портами шляхом виконання рейсу в одному напрямку. Чартер на виконання кругового рейсу передбачає здійснення перевезення в двох напрямках – прямому і зворотному. При послідовних рейсах перевезення здійснюється шляхом виконання одним і тим же судном декількох (не менше двох) рейсів в строго визначеному напрямку.

§11. Чартер є консенсуальним договором. У цьому – одна з його відмінностей від договору перевезення вантажу за коносаментом, який, за поширеною в науці морського права думкою, у всіх випадках укладається в момент здачі вантажу відправником і, отже, є реальним. Однак в лінійному судноплаванні можливе бронювання на судні місця для вантажу. Угода про бронювання місця і подальше перевезення вантажу іноді оформляється *букінг - нотом* або шляхом обміну листами, телеграмами, телексами. Така угода (умовно її можна назвати букінговим договором) залишається одним з двох підвидів договору перевезення вантажу за коносаментом. Основна відмінність від чартеру при цьому зберігається. За букінговим договором перевізник сам вирішує, в яких приміщеннях судна повинен бути розміщений вантаж даного відправника. Такий договір слід віднести до консенсуальних. Таким чином, договір перевезення вантажу за коносаментом може бути визнаний тільки тоді реальним, коли передачі вантажу не передуює документально оформлена угода сторін, що виражає їх волю зробити перевезення і оплатити його.

§12. У правовому регулюванні відносин, що виникають з чартеру і з договору перевезення вантажу за коносаментом, є чимало відмінностей. Так, зокрема, під час перевезення вантажу за коносаментом на судні регулярної лінії порти відправлення і призначення визначені лінійним перевізником заздалегідь. Отже, на відміну від чартеру вибір портів навантаження і вивантаження тут неможливий.

Якщо відповідно до чартеру термін подачі судна в порт навантаження встановлюється угодою сторін, то час приходу і відходу лінійних суден передбачено розкладом рейсів, яке в односторонньому порядку оголошено перевізником. За умовами чартеру фрахтувальник доставляє вантаж до борту судна, а в багатьох випадках здійснює і саме навантаження – розвантаження судна. Операції з підняття вантажу на борт лінійного судна, його розміщення і вивантаження, як правило, забезпечується перевізником. За договором перевезення вантажу за коносаментом питання про те, в яких трюмах чи інших підпалубних приміщеннях судна повинен бути розміщений вантаж, вирішується на розсуд перевізника.

У разі фрахтування судна на підставі чартеру термін, протягом якого вантаж повинен бути завантажений або вивантажений (див. статтю 148 КТМУ «Сталійний час»), додатковий час очікування (див. статтю 149 КТМУ «Контрсталійний час»), розмір відповідної плати за час очікування – *демередж* (див. статтю 149 КТМУ), а так само розмір винагороди за дострокове

закінчення навантаження або вивантаження – *диспач* (див. статтю 149 КТМУ) визначаються угодою сторін або звичаями порту (оголошуються у *Зводі звичаїв порту*).

За умовами чартеру фрахтувальник може залишити за собою право (*опціон*) в певних межах вибрати вантаж, який повинен бути перевезений. У договорі перевезення за коносаментом у всіх випадках точно вказуються вид і кількість вантажу, що перевозиться.

§13. Однією із сторін договору морського перевезення вантажу є перевізник. Це поняття вживається для позначення однієї із сторін як договору перевезення вантажу за коносаментом, так і чартеру, хоча по відношенню до останнього точніше користуватися терміном «фрахтівник». Невід'ємною ознакою, що характеризує правовий статус перевізника, – є укладення договору перевезення вантажу від свого імені. При цьому договір може бути укладений як самим перевізником, так і іншою особою – представником або агентом перевізника, але в будь-якому випадку від імені останнього. Однак відносини між договірними і фактичним перевізником не змінюють правового положення перевізника як сторони договору, яка прийняла відповідні обов'язки перед контрагентом.

§14. Перевізнику може належати право власності (право господарського відання, право оперативного управління) на відповідне судно. Але ця умова не є обов'язковою, щоб стати перевізником. Фрахтувальник судна по тайм - чартеру або по бербоут - чартеру може від свого імені укласти договір перевезення вантажу з третьою особою. За таким договором перевізником буде фрахтувальник за тайм - чартером або бербоут - чартером. Фрахтувальник за чартером на рейс або відправник вантажу за коносаментом також має право вступити в субдоговір з третьою особою – власником вантажу, прийнявши на себе перед ним юридичний обов'язок здійснити перевезення вантажу морем в порт призначення і видати його одержувачу. У цьому випадку перед третьою особою фрахтувальник або відправник буде перевізником.

§15. В якості перевізників на морському транспорті можуть виступати як державні, так і приватні перевізники. Законом України «Про транспорт» передбачено ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту (див. статтю 8 зазначеного Закону).

Ліцензії на провадження окремих видів діяльності в галузі транспорту видаються відповідно до Закону України від 02.03.2015 року № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності». При цьому відповідно до статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» ліцензуванню підлягають види господарської діяльності, у тому числі пов'язані з торговельним мореплавством, зокрема:

- туруператорська діяльність (організація круїзів на суднах водного транспорту);
- посередництво у працевлаштуванні за кордоном (крюїнг);
- промисловий вилов риби, крім внутрішніх водойм та річок;
- перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;
- зовнішньоекономічна діяльність відповідно до статті 16 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (зазначена стаття 16 встановлює правила ліцензування експорту та імпорту в Україні).

Перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським і річковим транспортом регулюється Директивами ЄС, Законом України від 06.04.2000 року № 1644-III «Про перевезення небезпечних вантажів» із змінами та наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 року № 524 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом» (далі – *Ліцензійні умови*). *Ліцензійні умови* визначають організаційні, кваліфікаційні та технологічні вимоги до суб'єктів господарювання, які провадять господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом. *Ліцензійні умови* є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами господарювання (незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності), які здійснюють діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським транспортом і отримали ліцензію на цей

вид господарської діяльності (див. статтю 2 КТМУ «Право на торговельне мореплавство» і коментар до неї).

§16. Як зазначено в частині другій статті 133 Кодексу торговельного мореплавства України, фрахтувальником визнається особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу певного виду – *чартер*. Точніше тому вважати, що фрахтувальник виступає в якості контрагента другої сторони чартеру – фрахтівника. Фрахтувальник має потреби в послугах з перевезення вантажу на певних умовах. З цією метою він і вступає в чартер – фрахтує судно. Судно може бути зафрахтоване вантажовідправником – при придбанні вантажу на базисних умовах СІФ (вартість, страхування і фрахт) або КАФ (вартість і фрахт) – або вантажоодержувачем – при придбанні вантажу на базисних умовах ФОБ або ФАС (див. таблицю 2 і §8 коментаря до статті 128 КТМУ «Організація морських перевезень вантажів»).

§17. Фрахтувальник може мати право власності (право господарського відання, право оперативного управління) на вантаж, в перевезенні якого він заінтересований. Він також має право вступити в договір для перевезення вантажу, що належить його контрагенту за договором купівлі – продажу товару. Однак для вступу в договір не потрібно, щоб фрахтувальникові належало право власності (право господарського відання, право оперативного управління) на вантаж. Власником вантажу може бути й інша особа. У відносинах між ними фрахтувальник буде фрахтівником.

§18. У статті 133 Кодексу поняття «відправник» вжито в двох різних значеннях. По-перше, під ним розуміється сторона договору морського перевезення вантажу, укладеного без надання для перевезення всього судна, його частини або певних суднових приміщень, тобто договору перевезення вантажу за коносаментом. По-друге, відправник – це особа, яка від свого імені здала вантаж перевізнику. У другому його значенні зазначене поняття поширюється на особу, якою вантаж довіряється перевізнику (фрахтівнику) відповідно до чартеру, як тоді, коли ця особа є фрахтувальником, так і тоді, коли вона їм не є (наприклад, при фрахтуванні судна одержувачем). У цьому ж значенні відправником повинна бути визнана особа, яка здала вантаж перевізнику від свого імені, не вступаючи при цьому в договір перевезення вантажу за коносаментом (при букіруванні місця на судні покупцем вантажу і здачі його перевізникові продавцем).

§19. З числа норм Глави 2 «Договір морського перевезення вантажу» Розділу V Кодексу торговельного мореплавства України, в яких йдеться про відправника, можна виділити групу, дія якої поширюється на будь-якого відправника, в тому числі і на того, який не є стороною договору. Так, в статті 144 «Документи на вантаж» йдеться про обов'язок відправника своєчасно передати перевізнику всі документи, що стосуються вантажу. У статтях 137 – 140 вказується на право відправника вимагати від перевізника видачі коносаменту; на те, які документи відправник повинен представити перевізнику для такої видачі; на його відповідальність перед перевізником за збитки, завдані внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності чи неповноти цих документів (див. статтю 144 КТМУ). Наявність таких норм дає підстави вважати відправника, який не є стороною договору, самостійним суб'єктом правових відносин.

§20. У числі суб'єктів договору морського перевезення вантажу (коло суб'єктів договору не обмежене тільки його сторонами) в частині першій статті 133 Кодексу торговельного мореплавства України згадано «уповноважену на одержання вантажу особу (одержувача)». При укладанні договору перевезення вантажу у вигляді чартеру одержувачем може бути одна із сторін договору. Так, при здійсненні договору купівлі – продажу товару на умовах ФОБ [франко-борт (вільно на борту)] або ФАС [франко (вільно) уздовж борта судна] покупець товару стає фрахтувальником судна і, якщо він сам приймає вантаж, його одержувачем. Крім того, висилаючи вантаж на власну адресу, відправник – сторона договору перевезення вантажу за коносаментом – стає також одержувачем. Нарешті, при бронюванні місця на судні покупцем товару він стає стороною договору перевезення за коносаментом – одержувачем. У всіх інших випадках вантаж видається особі, яка не брала участі в укладенні договору перевезення, і, отже, не є його стороною.

§21. Уповноваженим на одержання вантажу є законний власник коносаменту (див. статтю 162 КТМУ «Видача вантажу» і коментар до неї). Якщо коносамент не був виданий, як одержувач виступає особа, зазначена відправником.

§22. У процесі виконання договору перевезення отримувач набуває право вимагати повідомлення про готовність судна до вивантаження, огляду і перевірки вантажу до його видачі (див. статтю 165 КТМУ «Огляд і перевірка кількості вантажу»), видачі вантажу в проміжному порту (див. статтю 141 КТМУ «Повернення вантажу відправникові»), видачі вантажу в порту призначення (див. статтю 162 КТМУ «Видача вантажу»), відшкодування перевізником шкоди, заподіяної незбережністю прийнятого до перевезення вантажу (див. статтю 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу»). Володарем зазначених вище прав одержувач стає з переходом до нього коносаменту. Одержувач приймає на себе і ряд обов'язків перед перевізником. Він повинен сплатити останньому, якщо це не було зроблено раніше, належний фрахт, плату за простій, відшкодувати зроблені за рахунок вантажу витрати, а в разі загальної аварії – внести аварійний внесок або надати належне забезпечення (див. статтю 163 КТМУ «Платежі при одержанні вантажу. Право притримання вантажу»). Ці обов'язки виникають в момент, коли одержувачем виражено згоду прийняти вантаж. Таким чином, одержувач, навіть якщо він не є однією із сторін договору морського перевезення вантажу, є його суб'єктом. Як держатель коносаменту, він має право від свого імені вимагати видачі вантажу. Разом з тим він приймає на себе обов'язки зі сплати перевізнику належних останньому сум.

Стаття 134. «Доказ існування та зміст договору морського перевезення вантажу». **Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.**

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер - якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент - якщо договір не передбачає умови, зазначеної в пункті 1 цієї статті;

3) інші письмові докази.

§1. Законодавчі вимоги щодо необхідності укладення договору перевезення вантажу у письмовій формі стосовно до всіх видів транспорту надаються в частині 2 статті 909 Цивільного кодексу України, а також в частині 2 статті 307 Господарського кодексу України, відповідно до яких укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної, коносаменту тощо) відповідно до вимог законодавства.

У частині першій статті 134 Кодексу торговельного мореплавства України передбачена обов'язкова проста письмова форма договору. Документи, що становлять письмову форму цього договору, різні в залежності від виду і підвиду цього договору. Як правило, договір чартер – партії укладається в письмовому вигляді з використанням віддрукованих друкарським способом проформ (стандартних форм) чартерів. У кожній з них викладені загальні умови перевезення вантажу, які в більшості випадків не піддаються перегляду.

Використання проформ, по-перше, прискорює і полегшує процес розроблення та узгодження змісту договору. Завдяки цьому сторони можуть обмежитися узгодженням лише тих умов, які індивідуалізують даний договір (назва судна і час його подачі під навантаження, рід і кількість вантажу, порт навантаження і порт призначення, ставка фрахту тощо), і в той же час доповнити або виключити або змінити умови проформи. По-друге, застосування проформи певною мірою сприяє уніфікованому регулюванню відносин, що виникають на підставі чартеру. При укладанні чартеру зміст тієї чи іншої проформи, а також доповнення та поправки, що вносяться до неї, повинні бути оцінені з точки зору їх відповідності імперативним нормам Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо певні відносини з перевезення врегульовані імперативними нормами, то умови договору, що суперечать цим нормам, не матимуть сили безвідносно до того, чи містилися вони в стандартній проформі чартеру або були внесені до неї додатково.

Розробка проформ здійснюється як національними, так і міжнародними організаціями судовласників, фрахтувальників, брокерів (торговими палатами, федераціями вантажовласників, національними палатами судноплавства, міжнародними об'єднаннями судовласників).

Проформи чартеру, що використовуються, зазвичай отримують скорочені кодові назви, наприклад «BALTPULP» (проформа БІМКО для перевезення целюлози і паперу з Фінляндії на континент і Великубританію) та інші. Проформи розробляються відповідно до особливостей перевезення вантажів певного виду або роду і за напрямками перевезення. Виходячи з характеру вантажу, проформи чартерів можна розділити на кілька груп: універсальні (наприклад, «GENCON», «NUVOY», «SCANCON» тощо), зернові (наприклад, «EUROMED», «AUSTWHEAT-1990», «GRAINVOY», «NORGRAIN» тощо), рудні (наприклад, «DUNOREUK», «MEDITORE», «NIPPONORE» тощо), вугільні (наприклад, «AMWILSH», «MEDCON», «POLCOALVOY» тощо), на перевезення добрив (наприклад, «AFRICANPHOS», «FERTIVOY 88», «MILOBALT» тощо), на перевезення наливних вантажів (наприклад, «BEEPEEVOY», «SHELLVOY 5», «TANKERVOY 87» тощо) та інші.

§2. Договір перевезення вантажу за коносаментом, як зазначалося раніше, розділяється на два підвиди. Ухваленню вантажу до перевезення на лінійному судні часто передують реєстрація партії вантажу в порту (бронювання для нього місця на судні). Такий договір може бути укладений, зокрема, шляхом складання та підписання особливого документа – *букінг-нота*. У більшості випадків букінг-нот підписується обома сторонами і є письмовою формою узгодження всіх істотних умов морського перевезення вантажу на лінійному судні (наприклад, букінг-нота «Конлайн – букінг», схваленого БІМКО, букінг-нота «Фрейт – Контракт» та інших). Однак, не вдаючись до використання стандартної форми букінг-нота, відправник має право направити перевізнику або його агенту пропозицію забронювати місце на лінійному судні для партії вантажу і здійснити його перевезення. Перевізник може відповісти йому листом, телексом, радіограмою і т. п. З моменту отримання відправником такої відповіді договір перевезення вантажу з умовою бронювання місця на судні вважається укладеним.

§3. Бронювання місця на судні здійснюється не завжди. Якщо місце на судні заздалегідь не бронювалося, то відправник, пред'являючи вантаж до перевезення, складає особливий документ – *навантажувальний ордер* [погрузочний ордер (доручення на відвантаження експортних, транзитних і реекспортних вантажів, письмове оголошення)]. У ньому міститься волевиявлення відправника укласти договір. Погоджуючись з пропозицією відправника, перевізник або його агент виписує коносамент (на практиці коносамент часто виписує відправник і підписує капітан судна або агент перевізника). У коносаменті отримує вираження воля іншої сторони договору – перевізника – укласти договір на умовах, викладених в навантажувальному ордері. Таким чином, в цьому випадку договір укладається за допомогою двох документів – навантажувального ордера (доручення на відвантаження експортних, транзитних, реекспортних вантажів, письмового оголошення) і коносаменту.

§4. Поряд з чартером і букінг-нотом в закордонному сполученні застосовуються такі форми договору фрахтування, як *берс-нот* і *фіксчюр-нот*, в яких більш коротко фіксуються умови договору.

Берс-нот (*Berth note*) знаходить застосування, при певних обставинах, як в трамповому, так і в лінійному судноплаванні. Якщо трампове судно зафрахтоване за чартером під перевезення партії вантажу, що не забезпечує повного використання вантажопідйомності, то для довантаження судна перевізник намагається отримати інші партії вантажу і завантажити їх по можливості на тому ж причалі (*berth*), на якому завантажуються судно. Договір на перевезення таких партій вантажу і оформляється у формі *берс-нота*. У лінійному судноплаванні *берс-нот* використовують в тих випадках, коли при недостатній кількості генеральних вантажів в будь-якому напрямку судно довантажуються масовими вантажами, які перевозяться не так як на лінійних умовах, а на умовах, схожих з чартерними перевезеннями на трампових судах. *Берс-нот* складається перевізником або його агентом у формі листа в декількох примірниках і за відповідним підписом направляється вантажовідправнику, який своїм підписом підтверджує прийняття викладених в *берс-ноті* умов перевезення. Перелік цих умов приблизно аналогічний

букінг-ноту, включаючи і вказівки щодо форми коносаменту, який має використовуватися. Однак понад це обумовлюються і деякі додаткові умови, які не фігурують в коносаменті, як, наприклад, ті, що відносяться до розрахунку сталійного часу, і деякі інші.

Фіксчур-нот або *фіксчур-рекан* (*Fixture note* or *Fixture recap*) знаходить застосування в трамповому судноплаванні. Мета цього документа – лише зафіксувати факт укладення угоди про фрахтування судна. Цей документ виконує свою роль до моменту підписання сторонами чартеру, після чого втрачає силу як доказ наявності та змісту договору морського перевезення.

§5. У силу пункту 1 статті 218 Цивільного кодексу України недотримання простої письмової форми угоди тягне її недійсність лише у випадках, прямо вказаних у законі чи угоді сторін. Оскільки стосовно договору морського перевезення вантажу таких вказівок в законі немає, то при відсутності відповідної умови в угоді сторін недодержання письмової форми не викликає його недійсність. Згідно з частиною другою статті 134 Кодексу торговельного мореплавства України наявність і зміст договору крім документів, що становлять його форму (чартер) або входять до числа документів, з яких складається його форма (коносамент), можуть підтверджуватися «іншими письмовими доказами». Це формулювання дещо неточне і розходиться з частиною другою пункту 1 статті 218 Цивільного кодексу України. Відповідно до цього пункту таке недотримання позбавляє сторони права в разі спору посилатися на показання свідків для підтвердження угоди та її умов, але не позбавляє їх права приводити письмові та інші докази, так як зазначеною нормою цивільного законодавства прямо визначено:

- «Заперечення однією із сторін факту вчинення правочину або оспорування окремих його частин може доводитися письмовими доказами, засобами аудіо-, відеозапису та іншими доказами. Рішення суду не може ґрунтуватися на свідченнях свідків.» (частина друга пункту 1 статті 218 «Правові наслідки недодержання вимоги щодо письмової форми правочину» Цивільного кодексу України)

Ймовірно, при формулюванні частини другої статті 134 Кодексу законодавцем враховувалося, що в більшості випадків учасниками угоди можуть бути залучені інші письмові матеріали, в тому числі отримані за допомогою факсимільного, електронного чи іншого зв'язку або іншим способом, що дозволяє встановити достовірність документа (див. статтю 46 «Письмові докази» Цивільного процесуального кодексу України).

Таким чином, наявність і зміст договору морського перевезення можуть бути підтверджені не тільки чартером і коносаментом, а й іншими письмовими доказами, наприклад, накладною, букінг-нотом, берс-нотом або фіксчур-нотом, а також допоміжними документами (наприклад, навантажувальним ордером, експортним дорученням, штурманською розпискою та іншими).

Стаття 135. «Правовідносини перевізника і одержувача вантажу». **Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені.**

§1. Коносамент виконує три функції: а) доказу наявності договору морського перевезення вантажу та його змісту; б) розписки, що засвідчує прийняття вантажу перевізником; в) товаророзпоряджувального документа на вантаж, тобто такого документа, розпорядження яким (купівля-продаж, застава і т. п.) означає розпорядження самим вантажем.

§2. У міжнародному торговельному мореплаванні розрізняють лінійні і чартерні коносаменти. *Лінійним* називається коносамент, виданий на вантаж, що перевозиться на лінійному судні. Зважаючи на відсутність чартеру лінійний коносамент регулює взаємини морського перевізника не тільки з одержувачем, а й з відправником вантажу. Тому в такому коносаменті зазвичай міститься докладний виклад умов, на яких відбувається морське перевезення. На відміну від цього коносаменти, видані на підставі чартеру (так звані *чартерні коносаменти*), регулюють тільки правовідносини перевізника з одержувачем вантажу (держателем коносамента), оскільки правовідносини перевізника (фрахтівника) з відправником (фрахтувальником) врегульовані в самому чартері.

§3. При наявності чартеру коносамент, якщо він знаходиться в руках відправника, є розпискою, що засвідчує прийняття перевізником вантажу до перевезення; він також може

виконувати роль товаророзпоряджувального документа (див. вище, §1). При розбіжності умов чартеру і коносаменту суперечки перевізника з відправником (фрахтувальником), як правило, повинні вирішуватися відповідно до умов чартеру (див. §3 коментаря до статті 121 КТМ СРСР 1968 року з посиланням на «Морское право и практика», 1963, №21, с. 65-67).

§4. У взаєминах перевізника і одержувача вантажу чартерний коносамент є також доказом змісту договору морського перевезення. Оскільки умови договору морського перевезення (чартеру), не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені, то при вирішенні питання про те, які умови чартеру за наявності такого посилання повинні увійти в коносамент і стати обов'язковими для одержувача – третьої особи, світова (в основному, англійська) судова та арбітражна практика рекомендує включати в чартерний коносамент найбільш докладне посилання на чартер, а саме: «Всі умови, пункти і виключення, що містяться в даному чартері, застосовуються до цього коносаменту і вважаються включеними в нього» («all the terms, conditions and exceptions contained in the said charter-party apply to this Bill of Lading and deemed to be incorporated herein»). Включення в коносамент такого застереження (такої оговорки) служить формальним підтвердженням того, що коносамент видано за чартером і він містить, відповідно до вимог статті 135 Кодексу торговельного мореплавства України, посилання на цей документ (чартер), у зв'язку з чим його умови стають обов'язковими для одержувача, хоча останній не бере участі в укладанні чартеру. Зазначене посилання поширюється на широке коло умов чартеру, зокрема, на застереження (оговорку) про незаперечний (неопровержимый) характер даних коносаменту про вантаж.

З допомогою зазначеного вище розгорнутого посилання в коносамент в принципі можуть бути інкорпоровані будь-які положення чартеру. Однак цей результат досягається, якщо відповідне положення чартеру не позбавлене сенсу в контексті коносаменту. Так, умова чартеру про припинення відповідальності фрахтувальника, який не є одержувачем (*cesser clause*), в контексті коносаменту означало б припинення відповідальності одержувача після прийому вантажу на судно. Це призводило б до абсурдних висновків.

У будь-якому випадку слід враховувати, що якщо те чи інше положення чартеру не узгоджується з умовами, викладеними в коносаменті, воно не вважається включеним в коносамент.

§5. Особливого розгляду заслуговує питання про включення в коносамент арбітражного застереження (арбитражной оговорки), що міститься в чартері. Судово-арбітражна практика і правова доктрина багатьох морських держав виходили з того, що для включення в коносамент арбітражного застереження (арбитражной оговорки) чартеру необхідно пряме посилання коносаменту на пункт чартеру, в якому міститься це застереження, або буквальне її відтворення в коносаменті. Загального посилання коносаменту на чартер (незалежно від ступеня деталізації її змісту) недостатньо. В останні роки в англійській судовій практиці в це правило були внесені деякі корективи. Англійські суди стали брати до уваги не тільки характер (загальний або конкретний) посилання коносаменту на чартер, а й зміст самого арбітражного застереження (арбитражной оговорки) чартеру. Так, судно «Мереке» було зафрахтоване на підставі чартеру, в якому вказувалося, що будь-який спір, який виникає з цього чартеру або з будь-якого коносаменту, виписаного на вантаж, підлягає розгляду в арбітражі. Суд зробив висновок, що арбітражне застереження було інкорпоровано в коносамент в силу загального посилання коносаменту на чартер. У справі «Енефільд» (1970 рік) суд дійшов висновку, що якщо арбітражне застереження чартеру застосовно також до суперечок за коносаментом, досить загального посилання коносаменту на чартер. У справах «Мірамар» і «Най Карла» (1984 рік) англійські суди ще раз підтвердили, що загальне посилання коносаменту на чартер, навіть посилене зазначенням на застосування «всіх, яких би то не було умов чартеру» не тягне включення арбітражного застереження (арбитражной оговорки) чартеру в коносамент і відповідно її поширення на суперечки третьої особи – вантажоодержувача з перевізником (див. §3 коментаря до статті 119 КТМ РФ). Але при цьому в обох випадках у самому арбітражному застереженні (арбитражной оговорке) чартеру говорилося про розгляд в арбітражі суперечок по чартеру. Отже, загального посилання коносаменту на чартер недостатньо для включення арбітражного застереження (арбитражной

оговорки) чартеру в коносамент, якщо зміст цього арбітражного застереження (арбитражної оговорки) обмежує її дію спорами по чартеру. Навпаки, таке загальне посилення тягне поширення дії арбітражного застереження (арбитражної оговорки) і на коносамент, коли в самому арбітражному застереженні (арбитражній оговорке) підкреслюється, що воно підлягає застосуванню до суперечок як за чартером, так і за коносаментом.

Стаття 136. «Реквізити рейсового чартеру». **Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.**

§1. *Чартер (чартер-партія – Charter-party – C/P)* – найбільш поширена в практиці міжнародного торговельного судноплавства форма договору морського перевезення вантажу, укладеного з умовою надання для перевезення всього судна, його частини або певних судових приміщень (див. коментар до статті 134 КТМУ «Доказ існування та зміст договору морського перевезення вантажу»).

За цим договором перевізник (фрахтівник), надаючи судно одному фрахтувальникові, домовляється з останнім про умови перевезення, і досягнута угода оформляється чартером, який підписують обидві сторони або уповноважені на це їх представники. Як представники фрахтувальника і фрахтівника договір зазвичай підписують фрахтові брокери.

§2. Процес оформлення такого письмового договору дуже складний, трудомісткий і тривалий за часом. Причому допущені помилки, неточності та інші упущення в такому договорі можуть викликати конфліктні ситуації і матеріальні витрати, не передбачені домовленістю сторін. Тому, щоб спростити і прискорити процес оформлення чартеру, застосовують спеціальні проформи чартерів, які представляють собою розроблені і друкарським способом виготовлені бланки з описом і тлумаченням основних умов договору морського перевезення. У ці бланки при укладанні угоди вноситься необхідна відсутня інформація щодо судна, майбутнього рейсу тощо. Проформи чартерів розробляються як відповідними визнаними міжнародними та національними організаціями, наприклад, БІМКО, так і великими експортерами та імпортерами масових вантажів, що доставляються на судах трампового плавання, а також великими судновласниками і фрахтовими брокерами.

Як правило, проформи чартерів проходять розгляд, обговорення та узгодження в таких визнаних авторитетних інстанціях, як Балтійська і Міжнародна морська конференція (БІМКО), Палата судноплавства Великобританії та інших. Після такої процедури оцінки проформа чартеру отримує певний статус. БІМКО видає так звані «схвалені проформи» («approved documents»), що мають одну з перелічених нижче встановлених категорій статусу документа, а саме:

- «Agreed» – «узгоджений»;
- «Adopted» – «прийнятий»;
- «Recommended» – «рекомендований»;
- «Approved» – «схвалений»;
- «Issued» – «виданий»;
- «Copyright» – документ, що охороняється авторським правом видавця.

Таким чином, вища категорія статусу чартеру – «узгоджений», а в разі якщо між членами БІМКО при обговоренні за певними статтями чартеру немає єдиної думки, він отримує статус «рекомендований» або «схвалений». Гриф, який показує відповідний статус наноситься на титульному аркуші чартеру особливим шрифтом. Поряд з такими проформами, широко застосовуються так звані «приватні проформи», які не мають грифа, що вказує статус документа. Вони розробляються великими компаніями судновласників, операторів, фрахтувальників або вантажовласників стосовно до власних потреб. Для спрощення заповнення бланків чартерів і їх розмноження з часом стали активно впроваджуватися досконаліші структурні форми чартерів. Відхід від традиційної побудови виражається в тому, що нові проформи стали складатися з двох частин – частина I (лицьова сторона, «міні» чартер) і частина II (зворотна сторона). Частина I складається з декількох статей, які підлягають

заповненню після узгодження договірних умов і, в сукупності, складають весь чартер. «Міні» чартер – документ, цілком достатній для оперативної роботи. Він компактний, зручний в обігу, дозволяє швидко орієнтуватися в чартері; тут же ставляться підписи сторін, що підтверджує обумовлені угодою умови. Частина II містить надруковані типографським способом стандартні тлумачення окремих умов, іноді в кількох варіантах. У цьому розділі не рекомендується робити ніяких винятків, вставок або змін друкованого тексту. Всі зміни частини II, посилання на конкретні її умови передбачені при заповненні частини I. Частина II не розмножується при виготовленні копій.


Adopted by the Documentary Committee of the General Council of British Shipping, London and the Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo		1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1978) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"  Part I
		2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)		
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GRT/ART (Cl. 1)		
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)		
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)			
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)		
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)			
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)	14. Freight payment (state currency and method of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 4)		
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load and discharge is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load and discharge, fill in c) only) (Cl. 6)		
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	a) Laytime for loading		
	b) Laytime for discharging		
	c) Total laytime for loading and discharging		
19. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	18. Cancelling date (Cl. 10)		
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)			
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed			
Copyright published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen.			
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.			
170 Signature (Owners)		Signature (Charterers)	
Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55, Toldbodgade, Copenhagen, by authority of The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen.			

Фото 45. Копія частини I боксової проформи БІМКО чартеру «GENCON», на якій у верхній частині міститься гриф з категорією статусу документу «Recommended», а в боковій частині ліворуч – з категоріями «Adopted» (зверху) і «Copyright» (знизу).

Потім структура «міні» чартеру піддалася подальшому вдосконаленню для того, щоб при його заповненні, розмноженні і зчитуванні тексту для аналізу можна було використовувати комп'ютерну техніку. Суть змін полягає в тому, що «міні» чартер стали оформляти на строго обумовлених стандартних аркушах паперу, а для кожної умови була виділена спеціальна клітка – «бюкс». Такі структури чартерів отримали назву *боксові проформи*. Копія частини I боксової проформи БІМКО чартеру «GENCON» представлена в якості прикладу вище (див. фото 45).

§3. Для трампових суден не існує заздалегідь встановленого напрямку рейсів і розкладу руху суден (див. коментар до статті 128 КТМУ «Організація морських перевезень вантажів»). Тому важливого значення набуває угода контрагентів з приводу того, між якими портами повинен бути перевезений вантаж, які порти заходу, коли судно має прибути під навантаження, яка тривалість навантажувально-розвантажувальних операцій і т. д. Трампове

судноплавство вимагає, таким чином, детальної правової регламентації умов виконання рейсу, що досягається шляхом укладення договору морського перевезення вантажу в формі чартеру.

§4. У проформах, які в більшості випадків використовуються для укладення чартеру, і в спеціальних додатках до них, які називаються *аддендум*, міститься значна кількість умов і положень, що регламентують відносини сторін чартеру. У коментарі до статті 136 Кодексу торговельного мореплавства України перелічені лише деякі, найбільш важливі з них.

§5. У вступній частині чартеру після дати і назви місця його укладення вказуються найменування сторін – перевізника, точніше фрахтівника, і фрахтувальника і їх місцезнаходження. Відсутність в чартері найменування сторін може призвести до визнання договору недійсним, а неправильне зазначення їх місцезнаходження може спричинити за собою виникнення різних необґрунтованих претензій.

Сторону договору, що уклала чартер від свого імені, потрібно відрізнити від фрахтового брокера, який підписує чартер за дорученням чи від імені фрахтівника або фрахтувальника тільки як його представник, про що в чартері робиться відповідна відмітка.

§6. Дуже суттєвими в чартері повинні бути визнані дані, що індивідуалізують судно, на якому передбачається перевезти вантаж. Індивідуалізація судна досягається насамперед шляхом зазначення його назви. Заміна позначеного в чартері судна можлива лише за згодою фрахтувальника, за винятком випадків, зазначених у статті 145 КТМУ «Заміна судна» (див. коментар до статті 145 КТМУ). Індивідуалізація судна передбачає вказівку його прапора, що визначає національність судна. Зміна прапора може перешкодити здійсненню рейсу. Тому вона можлива не інакше як за згодою фрахтувальника і з дотриманням правил, що містяться в Главі 2 «Реєстрація суден і право на прапор України» Розділу II КТМУ.

У чартері обов'язково повинні міститися дані про вантажопідйомність судна (його дедвейт), а також про його валову і чисту місткості. Ці дані повинні відповідати обмірному свідоцтву судна. У чартер може бути також включена умова про те, що судно повинно мати певний клас, присвоєний йому відповідним класифікаційним товариством, а іноді – льодовий клас. Деякі проформи чартерів йдуть шляхом ще більшої деталізації техніко – експлуатаційних даних судна, включаючи дані про кількість трюмів і їх конструкцію, розміри люків, кількості лебідок, про рік побудови судна і т. д.

§7. Хоча в статті 136 Кодексу висувається вимога вказувати в чартері «найменування вантажу», практично ступінь деталізації, з якою в чартері дається характеристика вантажу, може бути різною. Іноді предмет перевезення визначається самим загальним чином – «будь-який законний вантаж» («any lawful merchandise»).

Наступним за ступенем деталізації є умова чартеру, що позначає рід вантажу. Він міститься в багатьох стандартних формах чартерів. Так, в чартері «SOVIETORE» (пункт 1) йдеться про «вантаж руди будь-якого виду», в чартері «ORECON» (пункт 1) – про «повний вантаж руди навалом». При визначенні в чартері роду вантажу фрахтувальник має право вибрати для відправки на зафрахтованому судні вантаж будь-якого виду або кількох видів даного роду вантажу. Нарешті, сторони можуть точно вказати вид (види) вантажу, який передбачається перевезти.

Якщо в чартері вказаний конкретний вид вантажу, фрахтувальник заінтересований також у тому, щоб в договорі була вказана його укладочна кубатура (удельный погрузочный объем – УПО – Stowage Factor – SF) або хоча б максимум кубатури, якої не повинен перевищувати вантаж, що пред'являється до перевезення (наприклад: «тютюн, об'єм якого не перевищує 90 куб. футів на 1 т»). При перевезеннях лісоматеріалів можна рекомендувати фрахтівнику домагатися включення в чартер даних про масу одиниці вантажу.

Якщо в чартері вказується кількість вантажу, то повинні уточнюватися одиниці об'єму або ваги, що застосовуються. Уточнення в чартері одиниць виміру усуває можливі претензії при розрахунках фрахтівника з фрахтувальником. Найбільш поширеними фрахтовими одиницями кількості вантажу є:

- метрична тонна – 1000 кг;
- англійська тонна (довга) – 2240 фунтів / 1016,06 кг;
- американська (коротка) тонна – 2000 фунтів / 907,18 кг;

- обмірна метрична тонна – 1 м³, або 35,3 куб. фути;
- обмірна англійська тонна – 1,12 м³, або 40 куб. футів.

У практиці міжнародної торгівлі для окремих вантажів існують спеціальні одиниці виміру. Наприклад, лісові вантажі зазвичай обчислюються в лєнінградських чи гетєборзьких стандартах або аксах (лєнінградський стандарт пиломатеріалів дорівнює 165 куб.фут, або 2,5 т; акс пропсов дорівнює 216 куб. футів, або 3 т). В Англії та Північній Америці зерновий вантаж вимірюється в бушелях або квортерах: бушель пшениці – 27,217 кг, англійський квортер – 217,73 кг.

Якщо в чартерї перелічені вантажі декількох видів, це означає, що фрахтувальник в момент укладення договору залишив за собою право в подальшому вибрати для транспортування вантаж одного або декількох видів з числа зазначених в чартерї (*право опціону*). Більш-менш широкі вантажні опціони передбачені в рядї стандартних форм чартерів. Так, в чартерї «ZERNOCON» передбачена можливість завантаження на судно «будь-якого зерна і (або) насіння, вівсяної крупи, бобів, сочевиці за вибором фрахтувальника»; в чартерї «CENTROCON» – «пшениці і (або) кукурудзи, жита, лляного насіння, рисового насіння в мішках і (або) насипом»; в чартерї «SOVCOAL» – «вугілля, коксу, пеку» і т. д.

Як в тих випадках, коли в чартерї визначено тільки рід вантажу, так і тоді, коли за умовами перевезення може бути пред'явлений вантаж одного з тих видів, які названі в чартерї, фрахтувальник зобов'язаний повідомити капітану судна про вибір конкретного вантажу після прибуття судна в порт навантаження.

§8. У чартерї передбачається обов'язок фрахтувальника сплатити фрахт, визначається його розмір. При цьому зазвичай обумовлюється, чи проводиться оплата фрахту виходячи з кількості завантаженого (*freight payable on intaken quantity*) або розвантаженого (*freight payable on delivered quantity*) вантажу. Практичне значення цього положення визначається тим, що через характер вантажу, його стан або специфіку обробки при транспортуванні завантажена кількість вантажу може не збігатися з вивантаженою. При цьому фрахтівник, як правило, віддає перевагу, щоб фрахт був оплачений виходячи з кількості навантаженого вантажу, тоді як фрахтувальник заінтересований в зворотному. У деяких проформах передбачаються обидва варіанти обчислення фрахту з тим, щоб дати можливість сторонам зробити вибір при укладенні договору (див., наприклад, стттю 1 чартеру «GENCON», статтю 2 чартеру «ORECON», статтю 2 чартеру «SCANCON»).

Більш детально інформацію про умови сплати фрахту, які регулюються правилами статей 170-175 Кодексу торговельного мореплавства України, викладено у коментарі до зазначених статей (див. далі).

§9. Чартер повинен містити найменування місця навантаження судна. Від розсуду сторін залежить вказати в чартерї один або кілька портів навантаження (так зване «директивне фрахтування») або домовитися про надання фрахтувальнику географічного опціону.

Географічний опціон – це право вибору в подальшому одного або декількох портів навантаження, що надається фрахтувальникові за умовами чартеру, у визначених чартером межах. Існує кілька способів позначення в чартерї тих меж, в яких фрахтувальник вправі здійснити свій вибір, назвавши один або кілька портів. Сторони можуть перелічити в чартерї ряд портів, домовившись, що навантаження повинно бути проведено в одному або декількох портах з числа перелічених. Іноді сторони вказують в чартерї ділянку берегової смуги, позначену двома крайніми портами (так званий «рендж» – «range»). В цьому випадку фрахтувальник може вибрати в якості порту навантаження будь-який порт, розташований на позначеній береговій ділянці. Замість берегової смуги в чартерї може бути вказаний морський басейн, узбережжя або країна, один або кілька портів, які фрахтувальник має право обрати в якості порту навантаження. Можливі й інші варіанти позначення географічного опціону, зокрема вказівку як певної країни, так і берегової смуги.

У тих випадках, коли в чартерї не вказано порт завантаження, а судно зафрахтоване на «рендж» з наданням фрахтувальнику права вибору порту заходу, в чартер повинно включатися застереження (оговорка) про те, що порт (місце) навантаження повинен бути безпечним. Це означає, що фрахтувальник, вибираючи порт навантаження, має право вказати

лише безпечний порт (safe port). Безпека порту визначається з урахуванням умов конкретного перевезення вантажу на даному судні. Порт (місце) навантаження повинен бути безпечним при заході в нього даного судна, при навантаженні і при виході з нього судна в завантаженому стані. Порт повинен бути безпечним;

- за своїми фізико-географічними, природними умовами, розташуванням, глибинами, береговим рельєфом, станом льодової обстановки, впливом притискних і віджимних вітрів тощо;
- по розташуванню та обладнанню штучних споруд і пристроїв, необхідних для швартування судна і здійснення вантажно-розвантажувальних робіт;
- в політичному відношенні, що означає, що в порту не відбуваються якісь події (повстання, військові дії і т. п.), що створюють загрозу судну і його нормальній діяльності;
- по санітарним і іншим умовам, які можуть стояти на заваді заходу судна в порт або створювати для нього підвищений ризик.

Відповідно до загальноприйнятого формулювання, що застосовується в чартерах, на судовласника покладається обов'язок надати судно в узгоджений порт завантаження / розвантаження. Для того, щоб захистити себе від непередбачених обставин, він включає в чартер застереження (оговорку) про те, що вказане судно попрямує до порту «так близько, як воно може безпечно підійти, залишаючись завжди на плаву» («as near as she may safely get and lie always afloat»). Дане застереження (оговорка) захищає судовласника від перешкод, які можуть виникнути після підписання чартеру. Для застосування цього застереження необхідна наявність двох неодмінних умов:

- перешкода, що заважає прибуттю судна до обумовленого місця, повинна носити тривалий характер;
- в момент укладення чартеру судовласник не знав і не міг знати про настання перешкоди.

Для судна найбезпечніше здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи при наявності достатнього запасу води під кілем. Тому в чартері зазвичай, в інтересах перевізника, передбачається, що судно буде завантажувати або вивантажувати вантаж, залишаючись «завжди на плаву» («always afloat», AA). Це застереження (оговорка) зобов'язує фрахтувальника надати судну в порту завантаження / розвантаження таке місце біля причалу, де судно не торкалося б ґрунту при вході і виході з порту і могло б здійснювати вантажні операції, тобто за будь-яких обставин судно повинно при повному вантажі залишатися на «плаву». Порушення цієї умови веде до відповідальності фрахтувальника за заподіяний судну збиток, якщо він виник в результаті торкання судном ґрунту.

У деяких приливних портах з м'яким ґрунтом допускається посадка судна з невеликою осадкою на ґрунт під час відпливу (отлива). При фрахтуванні судна на такі порти в чартерах застосовується застереження (оговорка) «не завжди на плаву, але безпечно на ґрунті» («not always afloat, but safe aground», NAABSA), що також спричиняє за собою відповідальність фрахтувальника за пошкодження судна в разі його посадки на ґрунт.

Фрахтувальник, у свою чергу, прагнучи захистити свої інтереси, вносить в чартер обмежувальні умови, наприклад, про максимальну гарантовану осадку судна і т. п. В цьому випадку його відповідальність не простягається далі тієї осадки, яка була гарантована. Якщо судно сідає або сидить глибше, то відповідальність за наслідки лягає на судовласника.

Іноді в чартері не вказуються ні конкретні порти навантаження, ні географічні райони, в межах яких може бути зроблено навантаження і (або) вивантаження. Сторони домовляються лише про те, в якому порядку в подальшому фрахтувальник повинен дати розпорядження (ордер) про направлення судна в певний порт або порти (фрахтування «for order»). Фрахтування на умовах надання географічного опціону фрахтувальникові приносить останньому чималі вигоди. Право вибору порту навантаження дає можливість зафрахтувати судно, коли фрахтувальник ще не має в своєму розпорядженні вантажу і не має відомостей про те, в якому з кількох можливих портів він буде зосереджений.

§10. У чартері вказуються також місце призначення вантажу чи напрямок прямування судна. При цьому щодо місця призначення фрахтувальнику надається географічний опціон частіше, ніж по відношенню до порту навантаження. Відповідно право вибору частіше належить фрахтувальнику щодо порту вивантаження. Сторони нерідко домовляються про те, щоб вибір порту вивантаження був зроблений фрахтувальником в порту навантаження перед підписанням коносаментів (див., наприклад, чартери «GENCON», «SOVIETWOOD», «BENACON», «BALTPULP» та інші). Фрахтувальник зобов'язаний вказати в цьому випадку порт розвантаження без невиправданої затримки. Назвавши порт вивантаження, фрахтувальник пов'язує себе зробленим вибором, втрачаючи право обрати в подальшому інший порт.

Якщо порт призначення не був номінований при прийомі вантажу, фрахтувальник повинен зробити це на наступній стадії перевезення. Таке ж номінування порту має місце і тоді, коли, як це передбачено в статті 136 Кодексу торговельного мореплавства України, в чартері вказано лише напрямок прямування судна.

У минулому направлення (ордерування) судна в порт вивантаження в більшості випадків здійснювалося шляхом передачі відповідного розпорядження судну під час його заходу в обумовлений в чартері проміжний порт («ордерний порт»). У сучасний період направлення (ордерування) судна при заході його в зазначені сторонами порти, де капітан отримує розпорядження від агента фрахтувальника, відходить у минуле, а в більшій мірі характерна передача розпорядження по радіо під час прямування судна до порту навантаження або вивантаження.

§11. У зв'язку з умовою про навантаження і (або) вивантаження судна в декількох портах виникає питання про *географічну ротацію*, тобто про послідовність заходу судна в перелічені в чартері або зазначені фрахтувальником порти. Якщо в чартері не передбачено інше, судно має слідувати прямій ротації («in geographical rotation»), що передбачає послідовне здійснення заходів у порти, кожен з яких є найближчим до порту останнього заходу (див., наприклад, чартер «AUSTWHEAT» та інші).

За угодою між собою сторони можуть обрати *зворотну ротацію* («back - return rotation»). За такої умови судно, рухаючись від далекого порту до ближнього, зобов'язане послідовно заходити в кожен з портів, відвідування яких погоджено сторонами. Можлива і *ламана ротація*, при якій судно може зайти в дальній, потім в ближній порти, після чого – в порт, розташований між ними, і т. п.

Іноді сторони замість встановлення ротації того чи іншого виду вносять в чартер застереження (оговорку) про те, що послідовність заходів визначається на розсуд фрахтувальника.

§12. За згодою сторін в чартер можуть бути включені і інші умови і застереження (оговорки). Так, в практиці міжнародного торговельного мореплавства поширене включення в чартер умов про звільнення перевізника від відповідальності, зокрема, за незбереження вантажу. Однак при застосуванні українського законодавства потрібно враховувати, що в силу статті 176 «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу» Кодексу торговельного мореплавства України такі умови незначні (ничтожні) при здійсненні перевезення на підставі коносаментів або коносаментів, виданих відповідно до чартеру, але який регулює відносини між перевізником і одержувачем вантажу (див. статтю 176 КТМУ і коментар до неї).

Слід згадати також про такі важливі положення чартеру, як застереження (оговорки) про заставне право судновласника на вантаж, про припинення відповідальності фрахтувальника – відправника із закінченням навантаження вантажу (cesser clause), про лід, про війну, про страйк, про арбітраж.

§13. Як правило, складається два оригінали чартеру: один для судновласника, а інший для фрахтувальника. З оригіналів знімається необхідна кількість копій. Іноді чартер складається в одному оригінальному примірнику, який зберігається у фрахтового брокера, а сторонам висилаються копії чартеру.

Стаття 137. «Докази приймання вантажу до перевезення». 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.

Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися дані, зазначені в пунктах 4-8 статті 138 цього Кодексу.

Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли в результаті неправильності або неповноти відомостей, зазначених у згаданому документі.

§1. Коносамент (*Bill of Lading – B/L, B/Lading*) – найбільш важливий вантажний документ при перевезенні вантажів. Є багато визначень коносаменту, найбільш повним з яких є визначення, дане у §506 Голландського комерційного кодексу (*Dutch Commercial Code*), а саме:

- «Коносамент є датованим документом, яким перевізник підтверджує отримання певних вантажів з тим, щоб перевезти їх у вказане місце призначення і передати там зазначеній особі, і містить умови, за якими здійснюється доставка вантажів».

§2. При перевезенні вантажу на судні, коли договором морського перевезення є чартер, на окремі партії прийнятого судном вантажу виписуються коносаменти. Цей документ є доказом прийому перевізником зазначеного в ньому вантажу, а також є товаророзпорядчим документом. Що ж стосується умов перевезення, то в цьому випадку коносаменти містять лише посилання на умови, викладені в чартері, із зазначенням дати і місця підписання чартеру (див. коментар до статті 135 КТМУ «Правовідносини перевізника і одержувача вантажу»). На схемі 22 (див. нижче) в спрощеному вигляді представлено місце і роль коносаменту в процесі купівлі-продажу товару та його перевезення морським транспортом, при якому продавець (*Seller*) укладає договір (контракт) купівлі-продажу (*Sale contract*) з покупцем (*Buyer*) на певних умовах, що регламентують взаємні обов'язки і відповідальність сторін в угоді купівлі-продажу товару.

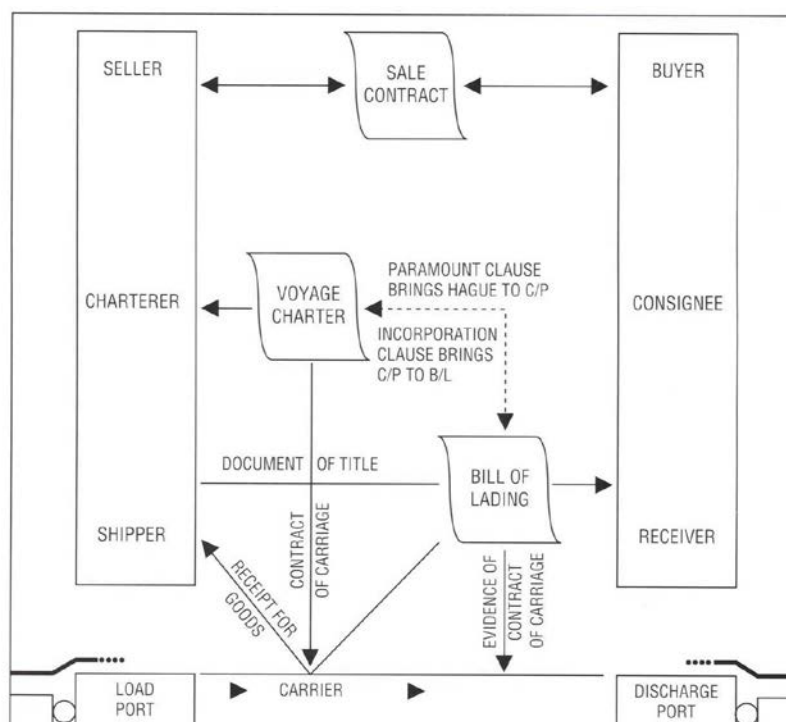


Схема 22. Місце і роль коносаменту в процесі купівлі-продажу товару і його перевезення морським транспортом.

Далі за дорученням вантажовласника фрахтувальник (*Charterer*) укладає договір перевезення вантажу (рейсовий чартер – *Voyage Charter*) з перевізником (*Carrier*). Відповідно

до статті IV Гаазьких правил (*Hague Rules*), що включає так зване застереження (оговорку) Парамант (*Paramount clause* – за назвою судна, після судового слухання у справі якого з'явилось це застереження – оговорка) про обмеження відповідальності за втрати чи збитки, які були завдані внаслідок неморехідного стану судна, в чартері обмовляється обов'язок перевізника надати судно в морехідному стані і обумовлюються обов'язки і обмеження відповідальності сторін. А на підставі так званого об'єднуючого застереження (*incorporation clause*), вміщеного в статті V Гаазьких правил, коносаменти (*Bills of Lading – B/L*), які видаються відповідно до чартеру, повинні задовольняти умовам Гаазьких правил. При цьому коносамент, в якому вказуються реквізити вантажовідправника (*Shipper*) і вантажоодержувача (*Consignee / Receiver*), є як товаророзпорядчим документом (*Document of title*), так і документальним свідченням наявності договору перевезення вантажу (*evidence of Contract of carriage*), а також розпискою в отриманні вантажу до перевезення (*receipt of goods*), що видається перевізником вантажовідправнику.

§3. Таким чином, коносамент виконує три функції:

- свідчить про укладення договору перевезення (*evidence of Contract of carriage*);
- є розпискою в отриманні вантажу перевізником (*receipt of goods*);
- є товаророзпорядчим документом (цінним папером) [*Document of title*].

Грузоотправитель		ЛИНЕЙНЫЙ КОНОСАМЕНТ Проформа БИМКО	
Грузополучатель			
Уведомить по адресу			
Кем принят груз к перевозке до погрузки на борт	Место приема груза до погрузки на борт		
Судно	Порт погрузки		
Порт выгрузки	Место сдачи груза по сквозному коносаменту		
Марки и номера	Число и вид пакетов; описание груза	Вес брутто	Размеры
Сведения, представленные коммерсантом			
Сведения о фрахте, расходах и т. п.	<p>ГРУЗ, указанный выше согласно заявлению грузоотправителя, принят в хорошем по внешнему виду состоянии – если в коносаменте не указано иное – вес, мера, марки, номера, качество, содержимое и ценность неизвестны.</p> <p>Договор, доказательством которого служит настоящий коносамент, подчиняется исключениям, ограничениям, условиям и привилегиям (в т. ч. относящимся к предварительному приему груза и перевозке судном-субститутом), изложенным в «Стандартных условиях перевозки» перевозчика, которые применяются к рейсу, осуществляемому по данному коносаменту, и вступает в силу в день его подписания. Если перевозчик не располагает «Стандартными условиями» перевозки, настоящий коносамент подчиняется исключениям из ответственности, ограничениям, условиям и привилегиям, изложенным в проформе линейного коносамента «Онлайнбилл», вступающим в силу со дня его выдачи. Линейный коносамент «Онлайнбилл» и «Стандартные условия перевозки» перевозчика включают в себя, или считаются включающими в себя Гаазские правила, содержащиеся в Брюссельской конвенции, принятой 25 августа 1924 г., и любой подлежащий обязательному применению национальный законодательный акт о Гаазских правилах, как таковых, или пересмотренных Гаазско-Висбийских правилах, содержащихся в Брюссельском Протоколе, принятом 23 февраля 1968 г.</p> <p>Экземпляр «Стандартных условий перевозки», подлежащих применению к данному коносаменту, может быть проверен или будет предоставлен в офисе перевозчика или в офисе его главных агентов по получении запроса.</p> <p>В УДОСТОВЕРЕНИЕ чего подписано указанное ниже число оригиналов коносаментов одного и того же содержания и одной и той же даты, при исполнении одного из которых, остальные утрачивают силу.</p>		
Суточная ставка демареджа, (если согласовано)	Фрахт оплачивается в	Место и дата выдачи коносаментов	
	Число оригиналов коносаментов	Подпись	

Фото 46. Коротка форма лінійного коносамента (проформа БІМКО), розроблена на основі повної проформи «CONLINEBILL» та «Стандартних умов перевезення» перевізника (фрахтівника).

Коносамент є не договором перевезення, а лише одним із свідчень укладення договору перевезення і умов такого договору. Зазвичай форми коносаментів розробляють самі перевізники або відповідні неурядові міжнародні організації (БІМКО, ФІАТА та інші). Вони містять (на лицьовій і зворотній сторонах) досить докладні умови перевезення. У міжнародному мореплаванні широко застосовуються і так звані «короткі» форми коносаментів (див. вище, фото 46), які містять мінімум необхідних умов і відсилають до відповідних повних (стандартних) умов (якщо коносамент видається для перевезення вантажу на лінійному судні) або чартерів (якщо коносамент видається на підставі чартеру). Так, коротка форма зазвичай

розроблена на основі повної форми коносаменту. Вона не містить тексту на зворотному боці, а на лицьовій стороні вказує, що договір перевезення, свідченням укладення якого є дана коротка форма, регулюється умовами, що містяться в коносаменті повної форми, екземпляр якого може бути отриманий в конторі перевізника або його агента.

§4. Згідно із статтею 194 «Поняття цінного паперу» Цивільного кодексу України до цінних паперів в числі інших відноситься і коносамент. *Цінним папером* (див. статтю 194 ЦКУ) є документ установленої форми з відповідними реквізитами, що посвідчує грошове або інше майнове право, визначає взаємовідносини емітента цінного папера (особи, яка видала цінний папір) і особи, яка має права на цінний папір, та передбачає виконання зобов'язань за таким цінним папером, а також можливість передачі прав на цінний папір та прав за цінним папером іншим особам.

У пункті 4 частини 1 статті 195 «Групи та види цінних паперів» Цивільного кодексу України встановлено групу *товаророзпорядчих цінних паперів*, які надають їхньому держателю право розпоряджатися майном, вказаним у цих документах (див. статтю 195 ЦКУ). Коносамент є саме таким товаророзпорядчим цінним папером (див. коментар до статті 138 КТМУ «Реквізити коносаменту»).

§5. Лінійний коносамент видається на прийнятій до перевезення вантаж, або на вантаж, завантажений на борт судна. Це пов'язано з тим, що лінійні компанії часто приймають вантажі на свої склади завчасно, до підходу судна, що і фіксується в коносаменті. На відміну від чартеру, в складі змінних умов лінійного коносаменту немає таких статей:

- умови лей-кен (lay days / cancelling date), так як терміни подачі судна під навантаження визначені розкладом лінії;
- умов розрахунку сталійного часу, диспача / демереджа, так як тривалість стоянки визначена розкладом, а судовласник сам організовує вантажні роботи;
- немає ставки і умов оплати фрахту, так як ці питання регламентуються тарифами лінії.

Однак, у деяких коносаментах передбачається ставка демереджа. Вона застосовується, якщо під час перевезення великої партії вантажу буде доведено, що простій судна стався з вини даного відправника.

§6. У частині першій статті 137 Кодексу торговельного мореплавства України виділяється одна з трьох функцій коносаменту – функція розписки, що підтверджує прийняття вантажу перевізником.

Коносамент сам по собі не є договором морського перевезення, який вважається укладеним або в момент підписання чартеру, або в момент фактичного прийняття вантажу, якщо перевезення здійснюється тільки за коносаментом. Таким чином, коносамент, як правило, видається при виконанні вже укладеного договору перевезення, який в числі інших обов'язків перевізника передбачає і його обов'язок після прийняття вантажу до перевезення видати коносамент.

§7. Договір морського перевезення вантажу, укладення якого підтверджено видачею коносаменту, є договором приєднання в розумінні частини 1 статті 634 «Договір приєднання» Цивільного кодексу України. Згідно з частиною 1 зазначеної статті договором приєднання є договір, умови якого встановлені однією із сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому. Друга сторона не може запропонувати свої умови договору. Наймач має право вимагати розірвання або зміни договору, якщо договір приєднання хоча і не суперечить закону та іншим правовим актам, але позбавляє цю сторону прав, що зазвичай надаються за договорами такого виду (в цьому випадку – за договором морського перевезення вантажу), або містить явно обтяжливі для сторони, що приєдналася, умови, які вона виходячи із своїх інтересів, що розумно розуміються, не прийняла б за наявності у неї можливості брати участь у визначенні умов договору.

Зрозуміло, мова йде про умови, безпосередньо не врегульовані в законі або інших правових актах. Якщо ж в законі прямо встановлено підстави відповідальності перевізника та виключення з відповідальності (див., наприклад, статті 176 – 179 КТМУ), розмір

відповідальності і її обмеження (див. статті 181 – 182 КТМУ), то сторона, що приєдналася, не має права вимагати зміни або розірвання договору перевезення із зазначених вище підстав.

§8. У Конвенції про коносаменти 1924 року встановлено, що «перевізник, капітан або агент перевізника повинен видати коносамент на вимогу відправника» (див. пункт 3 статті 3 зазначеної конвенції). На відміну від цього, відповідно до частини першої статті 137 КТМУ перевізник зобов'язаний видати коносамент у всіх випадках, незалежно від того, існує про це чи ні вимога відправника. При невідачі перевізником коносаменту на нього може бути покладена відповідальність за збитки, які понесе відправник у зв'язку з неотриманням коносаменту (див. статтю 144 КТМУ «Документи на вантаж»).

§9. Згідно з Гаазько – Вісбійськими правилами [див. статтю I (b) зазначеного нормативного акту] вони застосовуються виключно до договору перевезення, засвідченого коносаментом або будь-яким подібним документом, іншими словами, імперативні норми, що встановлюють певні обов'язки і права перевізника, застосовувалися тільки до цих документів. Однак розвиток технічного прогресу на морському транспорті, збільшення швидкості суден, а також «глобальна контейнеризація» призвели до того, що судна часто прибувають в порт призначення раніше, ніж до них надходять оригінали коносаментів. Крім того, значний розвиток отримали перевезення між основною компанією та її філіями за кордоном, які, наприклад, здійснюють збірку продукції. Таким перевезенням не передують купівля-продаж товарів, і сторони не мають потреби в товаророзпорядчих документах. Все це призвело до широкого застосування *морських накладних (waybill)*.

§10. За останні роки з'явилася велика кількість форм морських накладних, серед яких можна назвати форму Генеральної Ради Британського судноплавства (The GCBS Waybill), форму БІМКО («Genwaybill»). Основні проблеми, які виникли при використанні морських накладних, були пов'язані з можливістю застосування до них Гаазько – Вісбійських правил; правовими наслідками, які тягла за собою інкорпорація цих правил в накладні, включаючи питання юрисдикції; з правом контролю і правом давати вказівки щодо вантажу і т. п.

Спробу вирішити ці проблеми зробив Міжнародний морський комітет, який розробив *Уніфіковані правила для морських накладних (CMI Uniform Rules for Sea Waybills)*. Вони застосовуються до договорів перевезення, за якими не видається коносамент або інший аналогічний документ про право власності. Правила встановлюють, що при укладанні договору перевезення вантажу вантажовідправник виступає не тільки від свого імені, але і в якості агента вантажоодержувача від його імені і за його дорученням і гарантує перевізнику наявність у нього подібного повноваження. Відповідальність одержувача не може бути більше тієї, яка могла б бути покладена на нього під час видачі вантажу за коносаментом. Договір перевезення, підтверджений накладною, регламентується будь-якою міжнародною конвенцією або імперативними нормами національного законодавства, як якщо б за таким договором було видано коносамент, проте це не перешкоджає застосуванню стандартних правил і умов перевізника. Якщо відправник не передав одержувачу право контролю (про це повинна бути зроблена відповідна відмітка в накладній), відправник є єдиною уповноваженою стороною, яка може давати перевізникові вказівки, в тому числі змінювати найменування одержувача (із завчасним повідомленням перевізника і відшкодуванням йому додаткових витрат).

§11. Широка практика використання морських накладних враховується також і в *Уніфікованих правилах і звичаях для документарних акредитивів [Uniform Customs and Practice for Documentary Credits – UCPDC (UCP-500)]*. Згідно із статтею 24 зазначених правил, якщо документарним акредитивом передбачена необоротна морська накладна, то банки будуть приймати документ (незалежно від того, як він названий), який містить найменування перевізника і підписаний або іншим способом посвідчений перевізником; вказує порт навантаження або розвантаження, передбачені в документарному акредитиві; складається з єдиного оригіналу (або повного комплекту) і, судячи за зовнішніми ознаками, містить всі умови перевезення або деякі з таких умов шляхом посилання на джерело або документ.

Примітка. *Документарний акредитив (Documentary Credit)* – зобов'язання з боку банку надати узгоджену суму в розпорядження продавця від імені покупця відповідно до строго визначених умов. (Уніфіковані правила і звичаї для документарних акредитивів)

Морська накладна, що видається перевізником відповідно до частини другої статті 137 Кодексу торговельного мореплавства України, виконує тільки дві функції: свідчить про наявність договору перевезення та його умови і є документом (розпискою), який підтверджує одержання вантажу перевізником. В частині другій статті 137 Кодексу вирішено і питання про право, що застосовується: до морських накладних застосовуються правила, встановлені Главою 2 «Договір морського перевезення вантажів» Розділу V КТМУ, за винятком тих правил, які стосуються лише безпосередньо коносаменту як товаророзпоряджувального документа (видача бортового коносаменту, види коносаменту, передача коносаменту і право розпоряджатися вантажем).

§12. Розглядаючи використання документарних акредитивів при морських перевезеннях вантажів особливо слід відзначити роль і місце коносаменту в цьому процесі. Якщо договором на поставку або угодою купівлі-продажу передбачено платіж проти документарного акредитива, покупець (Buyer) за своєю ініціативою інструктує свій банк (Buyer's bank / Issuing bank) щодо відкриття акредитива на користь продавця (Seller). Коли продавець отримує документарний акредитив (Documentary credit), він упевнений, що сторона, незалежна від покупця, виконає платіж, як тільки він поставитиме свій вантаж, а банк передасть обумовлені документи і виконає інші умови за документарним акредитивом. Покупець повинен бути впевнений, що сума за документарним акредитивом буде виплачена проти надання документів, які він вказав. Застосування документарних акредитивів підвищує надійність угоди між покупцем і продавцем, при якій процес поставки товару покупцеві продавцем здійснюється за етапами, представленими нижче на схемі 23.

З представленої нижче схеми видно, що процес поставки товару від продавця покупцеві при використанні документарного акредитива проходить за такими етапами:

1. Продавець (Seller) і покупець (Buyer) укладають договір купівлі-продажу (Sales contract) з умовою оплати за документарним акредитивом (Documentary credit);
2. Продавець дає доручення своєму банку (Issuing bank) відкрити документарний акредитив на користь продавця;
3. Банк покупця направляє інструкції з приводу відкриття документарного акредитива в номінований банк (Confirming bank) в країні продавця;
4. На підставі отриманих інструкцій номінований банк відкриває документарний акредитив на користь продавця;
5. На підставі укладеного договору та відкритого документарного акредитива продавець забезпечує відвантаження товару (вантажу) на судно перевізника для доставки покупцеві;
6. З отриманням вантажу до перевезення, перевізник видає продавцю відповідні документи (коносамент і / або інші вантажні документи, якщо це необхідно), що підтверджують отримання вантажу до доставки покупцеві, а продавець представляє їх в номінований банк для отримання оплати за умовами документарного акредитиву;
7. Номінований банк перевіряє коносамент і проводить виплату продавцю відповідно до умов, обумовлених в документарному акредитиві;
8. Номінований банк пересилає коносамент банку покупця;
9. З отриманням і перевіркою коносаменту банк покупця перераховує номінованому банку суму, відповідну виплаченій продавцеві за документарним акредитивом;
10. Банк покупця стягує з нього суму, відповідну виплаченій за документарним акредитивом;
11. З отриманням відповідної суми банк покупця передає йому коносамент;
12. Коносамент пред'являється покупцем перевізнику для отримання вантажу.

§13. Порядок оформлення як коносаменту, так і інших вантажних перевізних документів, регламентується *Правилами оформлення вантажних перевізних документів при перевезеннях вантажів морським транспортом*, що входять в керівництво «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів» (далі – *Правила*). Слід зазначити, що *Правила*, розроблені для перевезення вантажів на судах ММФ, в значній мірі застаріли і вимагають переробки відповідно до вимог чинних міжнародних і національних нормативних документів, а також сучасної практики міжнародного торговельного мореплавства. У зв'язку з цим Службою

капітана Одеського морського порту *Загальні правила перевезення вантажів* (частина 1 керівництва 4-М) було перероблено з урахуванням вимог чинного законодавства України, відповідних міжнародних та європейських нормативних документів, а також сучасної практики торговельного мореплавства, і в якості проекту було передано до адміністрації морських портів України та Міністерства інфраструктури України на розгляд та затвердження.

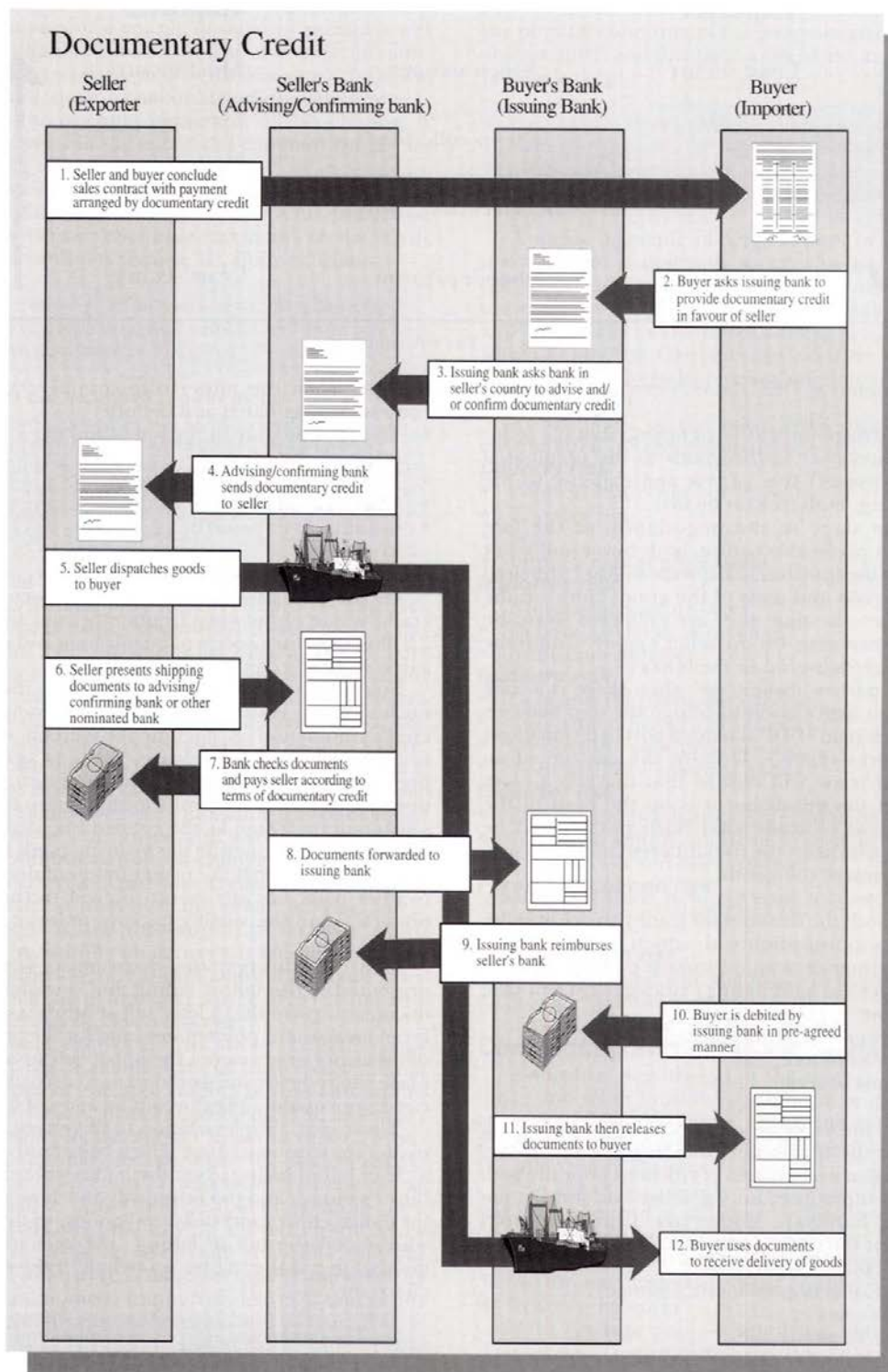


Схема 23. Роль і місце коносаменту в процесі поставки товару покупцеві продавцем в разі використання документарного акредитива.

§14. Згідно з *Правилами вантажі*, призначені для перевезення в каботажі, прибувають на вантажний термінал залізницею, автомобільним і водним транспортом. Змінний заступник начальника складу портового оператора (оператора терміналу) організовує перевантаження вантажів, призначених до перевезення в каботажі, з транспортних засобів на складські

майданчики терміналу і видачу вантажів для відвантаження на судна, стивідор або керівник зміни – перевантаження за прямим варіантом «вагон-судно / автомашина-судно» або за варіантом «судно-склад».

Група по залізничним операціями Головної диспетчерській адміністрації порту передає техніку з обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу) *залізничні накладні* та інші товаротransпортні документи (специфікації, сертифікати та інші). У разі доставки експортних вантажів автотранспортом або суднами комплект товаротransпортних документів передається водієм, транспортним експедитором або судовою адміністрацією.

На підставі інформації, отриманої від складського працівника, технік з обліку вантажів оформляє *навантажувальний ордер* на вантаж, призначений для перевезення в каботажі, що містить реквізити товаротransпортних документів і відомості про фактичне приймання вантажу на склад, а також роздруковує 2 примірники *картки обліку вантажу*, призначеного для перевезення в каботажі, один з яких передається транспортно-експедиторській організації (ТЕО), а інший залишається в групі обліку вантажів як первинний обліковий документ.

При розбіжності фактичного стану і / або кількості вантажів проти оголошених в перевізних документах змінний заступник начальника складу і вагар (весовщик) залізничної станції оформляють *рапорт на складання комерційного акту* в 3 примірниках, один з яких залишається у портового оператора (оператора терміналу), другий – для залізниці, третій – для ТЕО, про що робиться відмітка в картці обліку вантажу. Комерційні акти та акти загальної форми складаються відповідно до діючих правил кожного виду транспорту.

Документи на вантажі, доставлені на термінал річковим і автомобільним транспортом, представляються ТЕО (або водієм, судовим агентом і т. д.) і оформляються на бланках тих же документів, що і при прийманні від залізниці.

Після закінчення навантаження судну вручаються *коносаменти* і *навантажувальні ордери* по кожній партії завантаженого вантажу.

§15. Відвантаження вантажів проводиться на підставі наданих ТЕО *вантажних списків* і *навантажувальних ордерів* із штампом митниці, що дозволяє перевезення вантажів в каботажі. Копії навантажувальних ордерів передаються старшому стивідору для узгодження попереднього вантажного плану і на склад для звірки відомостей, зазначених в навантажувальних ордерах з відомостями, зазначеними в прийомних актах складу, а також для виконання складської розмітки.

Навантажувальні ордери на вантажі, призначені для перевезення в каботажі, (разом з вантажними списками) повинні бути надані портовому оператору (оператору терміналу) вантажовласником або його експедитором в 2 примірниках не пізніше 48 годин до початку навантаження вантажу на судно, якщо в договорі перевалки вантажів і *Зводі звичаїв порту* (Своде обычаев порта) не вказано інше. При зберіганні вантажу на кількох вантажних складах повинні бути надані по одному примірнику навантажувального ордера на кожен додатковий склад.

Навантаження вантажу на судно оформляється *тальманською розпискою* [відвісом (отвесом)], яка складається в 3 примірниках, якщо в договорі перевалки вантажу і *Зводі звичаїв порту* не встановлено інше. Записи в тальманську розписку вносяться після підрахунку (поштучного або постропного) і одночасного зовнішнього огляду вантажних місць та завіряються підписом тальмана.

Після закінчення навантаження судна тальманські розписки і закриті вантажні ордери здають в групу обліку для підшивки в судову справу, один примірник тальманських розписок передається в ТЕО.

Коносаменти виписуються в ТЕО в кількості, необхідній за умовами договору кожного конкретного перевезення. Один примірник залишається в архіві ТЕО.

Вантажні маніфести оформляються ТЕО на підставі коносаментів. Маніфести вручаються судну, митниці та власнику вантажу в обумовленій кількості.

§16. Експортні (транзитні) вантажі прибувають на термінал залізницею, автомобільним і водним транспортом. Змінний заступник начальника складу портового оператора (оператора

терміналу) організовує перевантаження експортних (транзитних) вантажів з транспортних засобів на складські майданчики терміналу і видачу вантажів для відвантаження на судна, стивідор або керівник зміни – перевантаження за прямим варіантом «вагон-судно / автомашина-судно» або по варіанту «судно-склад».

На підставі інформації, отриманої від складського працівника, технік з обліку вантажів оформляє *приймальний акт* на експортний (транзитний) вантаж, що містить реквізити товаротранспортних документів і відомості про фактичне приймання вантажу на склад, а також роздруковує 2 примірники *картки обліку* експортного (транзитного) вантажу, один з яких передається ТЕО, а другий залишається в групі обліку вантажів як первинний обліковий документ.

При розбіжності фактичного стану і / або кількості вантажів проти оголошених в перевізних документах змінний заступник начальника складу і вагар (весовщик) залізничної станції оформляють *рапорт на складання комерційного акту* в 3 примірниках, один з яких залишається у портового оператора (оператора терміналу), другий – для залізниці, третій – для ТЕО, про що робиться відмітка в картці обліку. Комерційні акти та акти загальної форми складаються відповідно до діючих правил кожного виду транспорту. Документи на вантажі, доставлені на термінал річковим і автомобільним транспортом, представляються ТЕО (або водієм, судовим агентом і т.д.) і оформляються на бланках тих же документів, що і при прийманні від залізниці.

§17. Відвантаження експортних (транзитних) вантажів проводиться на підставі наданих ТЕО *вантажних списків і доручень на навантаження* із штампом митниці, що дозволяє експорт (транзит) вантажів. Копії доручень передаються старшому стивідору для узгодження попереднього вантажного плану і на склад для звірки відомостей, зазначених у дорученнях з відомостями, зазначеними в прийомних актах складу, а також для виконання складської розмітки.

Доручення на відвантаження експортних (транзитних) вантажів (разом з вантажними списками) повинні бути надані портовому оператору (оператору терміналу) вантажовласником або його експедитором в 2 примірниках не пізніше 48 годин до початку навантаження вантажу на судно, якщо в договорі перевалки вантажів і *Зводі звичаїв порту* не вказано інше. При зберіганні вантажу на кількох вантажних складах повинні бути надані по одному примірнику доручення на кожен додатковий склад.

Навантаження вантажу на судно оформляється *тальманською розпискою* [відвісом (отвесом)], яка складається в 3 примірниках, якщо в договорі перевалки вантажу і *Зводі звичаїв порту* не встановлено інше. Записи в тальманську розписку вносяться після підрахунку (поштучного або постропного) і одночасного зовнішнього огляду вантажних місць і завіряються підписом тальмана.

Після закінчення навантаження судна тальманські розписки і закриті доручення здають в групу обліку для підшивки в судову справу, один примірник тальманських розписок передається в ТЕО. *Коносаменти* виписуються в ТЕО на підставі *штурманських розписок* в кількості, зазначеній в дорученнях. Один примірник залишається в архіві ТЕО. *Вантажні маніфести* оформляються ТЕО на підставі коносаментів. Маніфести вручаються судну, митниці та власнику вантажу в обумовленій кількості.

§18. Імпортні вантажі приймаються портом за *коносаменами, накладними прямих змішаних міжнародних сполучень*. Вантажний маніфест, люкові записки і вантажний план є при цьому допоміжними документами. Прийняття генеральних вантажів проводиться на підставі отриманого від ТЕО *наряду* із штампом митниці, що дозволяє вивантаження вантажу.

Прийняття вантажів на склад оформляється *тальманською розпискою* (з подальшим внесенням інформації про прийнятий на склад вантаж в *картку обліку* імпортного вантажу), яка складається в 3 примірниках, якщо в договорі перевалки вантажу і *Зводі звичаїв порту* не встановлено інше. Записи в тальманську розписку вносяться після підрахунку (поштучного або постропного) і одночасного зовнішнього огляду вантажних місць і завіряються підписом тальмана.

У тальманських розписках вказується кількість вантажу, вивантаженого з судна, окремо по кожній зміні і кожному трюму, а у *видаткових ордерах* (расходних ордерах) – кількість виданого вантажу. Необхідна кількість екземплярів видаткового ордера передається експедитору вантажу, а один примірник залишається в групі обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу).

При розбіжності кількості вантажу з даними, зазначеними в коносаменті, і неналежному стані вантажу відповідно до *Правил складання актів при морських перевезеннях вантажів і багажу* складається *акт-повідомлення* (*акт-извещение – Statement Notice*). Якщо при цьому мав місце контрольний перерахунок, то акт-повідомлення складається на підставі тальманських розписок та комісійних актів.

Необхідні для навантаження вантажу на інші транспортні засоби документи, а саме: *наряди*, *видаткові ордери* та *залізничні накладні* з відповідними візами та штампами, що дозволяють навантаження, портовий оператор (оператор терміналу) отримує від ТЕО.

Підсумки вивантаження в цілому фіксуються *генеральним актом*, який складається на підставі тальманських розписок в 4 примірниках і підписується представниками портового оператора (оператора терміналу), судна і митниці. Один примірник направляється в митницю, один – в ТЕО, один – вручається судну (судновому агенту) і один залишається в групі обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу).

§19. Портовий оператор (оператор терміналу) здійснює відправку імпорتنих вантажів за рознарядками вантажовласників або їх експедиторів. Комплект документів складається з *наряду на відвантаження імпорتنих вантажів* і комплекту *видаткових ордерів* або *залізничних накладних* встановленої форми. При цьому наряди повинні надаватися на вагонні і контейнерні партії з урахуванням місткості вагонів і контейнерів.

Один примірник *наряду* надсилається на склад портового оператора (оператора терміналу) як підстава для відправки вантажу, один примірник передається в групу обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу).

Тальманська розписка [відвіс (отвес)] оформляється тальманом портового оператора (оператора терміналу) за заявкою клієнта в процесі завантаження вагонів на кожну відправку в 2 примірниках, один з яких направляється в ТЕО, другий залишається в групі обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу).

При розбіжності кількості та стану вантажу проти зазначених у коносаменті складається *акт-повідомлення* в установленому порядку, по одному примірнику якого передаються митниці, судну, ТЕО і один залишається в групі обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу).

На підставі документів первинного обліку імпорتنих вантажів (тальманських розписок і прийомних актів), підготовлених працівниками складу та групи обліку вантажів портового оператора (оператора терміналу), ТЕО готує *генеральні акти* і *акти-повідомлення*.

§20. Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа. Мінімальний обсяг даних, які повинен містити документ, підписаний відправником, визначається в пунктах 4-8 частини першої статті 138 «Реквізити коносаменту» Кодексу торговельного мореплавства України.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 року № 1098 «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом», зі змінами, внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2012 року № 622, при оформленні вантажних перевізних документів графі бланків заповнюються з дотриманням наступних вимог:

- а) «Відправник» – указується точне і повне найменування підприємства, організації, установи або фізичної особи – відправника вантажу. Якщо вантаж відправляється фізичною особою, зазначається прізвище, ім'я та по батькові особи, яка відправляє вантаж. У графі може бути вказана тільки одна юридична чи фізична особа;
- б) «Місцезнаходження (місце проживання) відправника» («Адреса відправника») – вказуються поштовий індекс і адреса відправника з назвою країни, міста або населеного пункту, району, вулиці

та номера будинку. Замість повної адреси може бути вказаний номер абонементної поштової скриньки. Скорочене найменування місцезнаходження (місця проживання) не допускається;

в) «Одержувач» – указуються точно і повне найменування підприємства, організації, установи, особи – одержувача вантажу. Якщо вантаж одержує фізична особа, зазначається прізвище, ім'я та по батькові особи, яка одержує вантаж. У графі може бути вказана тільки одна юридична чи фізична особа;

г) «Місцезнаходження (місце проживання) одержувача» («Адреса одержувача») – вказуються поштовий індекс і адреса одержувача із назвою країни, міста або населеного пункту, району, вулиці та номера будинку. Замість повної адреси може бути вказаний номер абонементної скриньки. Телеграфне і скорочене найменування адреси не допускаються;

ґ) «Вантажовласник» – указуються точно і повне (без скорочення) найменування підприємства, організації, установи чи прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи. У графі може бути вказана тільки одна юридична чи фізична особа;

д) «Судно» – вказується повне (без скорочення) найменування судна англійською мовою, що зазначене в судових документах. Допускається написання найменування судна українською мовою під час заповнення складських вантажних документів. При здійсненні внутрішніх перевезень – вказується повне (без скорочень) найменування судна українською мовою;

е) «Порт навантаження» і «порт вивантаження» – вказуються повні (без скорочень) найменування портів;

є) «Країна призначення» – вказується повне (без скорочень) найменування держави, до якої адресується вантаж.

ж) «Найменування вантажу» – вказується повне і точно найменування вантажу відповідно до єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів, визначеної у *Збірнику тарифів на роботи і послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України*, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 31.10.1995 року № 392 та зареєстрованому Міністерством юстиції України 26.12.1995 року за № 476/1012.

Вантажі, найменування яких відсутні у єдиній тарифно-статистичній номенклатурі вантажів, визначеній у *Збірнику тарифів на роботи і послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України*, зазначаються під тією назвою, під якою вони зазначені у стандартах або технічних умовах на виготовлення продукції.

У випадку відсутності стандартів чи технічних умов на вантаж він зазначається в перевізних документах найменуванням, під яким використовується у виробництві чи товарообігу. У цьому разі відправник повинен указати відмінні ознаки вантажу, достатні для віднесення його до тієї чи іншої тарифно-номенклатурної групи, наприклад: вид вантажу, матеріал, з якого вантаж виготовлено, призначення вантажу тощо.

Скорочені та неповні найменування не допускаються.

Якщо в єдиній тарифно-статистичній номенклатурі вантажів вантаж названий із вказівкою його стану чи відмінних ознак (твердий, рідкий, мелений і т. п.), то ці відомості повинні бути внесені у вантажні перевізні документи.

Під час перевезення вантажів під пломбами відправника вказується: «Під пломбами відправника №№ _____».

Під час перевезення вантажів у супроводі провідника відправника чи одержувача слід вказати: «Провідник відправника/одержувача: прізвище, ім'я та по батькові, паспорт № _____, серія _____, ким виданий _____, дата видачі _____, місцезнаходження»;

з) «Марки і номери» – вказуються:

- під час перевезення генеральних вантажів – транспортне маркування;
- під час перевезення вантажів в контейнерах – відбитки пломб, літерні індекси, номери контейнерів;
- під час перевезення вантажів у пакетах – через дріб: у чисельнику – загальна кількість пакетів, у знаменнику – кількість вантажних місць у пакеті;

и) «Умови та відмітки» – вказуються стан вантажу і вид пакування, вид засобів пакування, умови з перевантаження вантажу, перелік супровідних документів (сертифікати, ветеринарні свідоцтва та інші), а також інші відмітки;

і) «Кількість місць» – вказується кількість вантажних місць окремо за кожним найменуванням і за кожним видом упакування.

У випадку перевезення вантажів пакетами в цій графі вказується дробом: у чисельнику – загальна кількість пакетів, у знаменнику – кількість вантажних місць у пакеті. Наприклад: «3/50».

У випадку пред'явлення вантажу до перевезення навалом, насипом чи наливом у графу вноситься відмітка «навалом», «насипом» або «наливом»;

ї) «Вид упакування» – вказуються найменування упакування (ящики, мішки, кипи, бочки і т. п.).

У випадку пред'явлення вантажу до перевезення навалом, насипом чи наливом у цій графі пишеться слово «відсутнє».

Якщо до перевезення пред'явлений вантаж без упакування, то в цій графі вказується скорочено «н/у» (тобто «неупакований»);

й) «Маса вантажу, кг» – вказується маса вантажу брутто в кілограмах. Може вказуватися маса вантажу брутто та нетто в кілограмах.

Якщо одним вантажним документом оформлюється збірне відправлення генеральних вантажів під різними найменуваннями та в різних видах пакування, то в цьому випадку вказується маса брутто за вантажем кожного окремого найменування, за кожним видом упакування і загальна маса брутто всього збірного вантажу;

к) «Довіреність № _____ від _____ р. на ім'я _____, паспорт серії № _____, зареєстрований у _____ вул. _____ будинок № _____ кв. № _____» – вказується номер довіреності на одержання вантажу, дата її видачі, серія і номер паспорта матеріально відповідальної особи, яка одержує вантаж, і місце її реєстрації;

л) «Станція: _____ залізниця: _____» – вказуються (без скорочень) назва станції та найменування залізниці;

м) «Митниця» – вказується повне найменування митниці, що оформлює дозвіл на ввіз вантажу в країну чи вивіз його з країни;

н) «Підпис» і «підписи» – після ретельної перевірки зазначених у вантажному документі реквізитів відповідальні особи ставлять свої підписи і розбірливо вказують свої прізвища.

Якщо відповідальні особи, передбачені формою бланка, що підписують вантажний документ, тимчасово відсутні (у зв'язку з відпусткою, відрядженням тощо), то вантажний документ підписує особа, яка тимчасово виконує обов'язки відсутньої відповідальної особи.

Інші графи форм бланків вантажних перевізних документів заповнюються відповідно до їх призначення.

Перелічені вимоги поширюються також на порядок заповнення граф бланків коносаментів та інших документів, що їх замінюють.

§21. Положення прикінцевої частини статті 137 Кодексу торговельного мореплавства України відповідають пункту 5 статті III Гаазько – Вісбійських правил. Разом з цим в законодавстві України обов'язок відшкодування збитків винною стороною передбачений статтею 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України, згідно з якою майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала (див. частину 1 статті 1166 ЦКУ). Особа, яка завдала шкоди, звільняється від її відшкодування, якщо вона доведе, що шкоди завдано не з її вини (див. частину 2 статті 1166 ЦКУ). Норми КТМУ встановлюють відповідальність відправника за збитки, завдані з його вини перевізникові, хоча прямо не наголошують, що відправник відшкодовує перевізнику збитки, завдані з його вини або з вини осіб, за дії яких він відповідає. Таким чином, відповідно до норм міжнародного морського права та норм національного цивільного законодавства, прикінцевою частиною статті 137 КТМУ мається на увазі, що якщо перевізник заподіяв збитки в результаті неточності або недостовірності даних, поданих йому відправником і включених в коносамент, він буде нести відповідальність перед будь-якою особою незалежно від відсутності своєї провини, в той час як відправник буде нести перед ним відповідальність, засновану на принципі провини. У тих випадках, коли збитки заподіюються з вини обох сторін, вони відшкодовуються відправником з урахуванням ступеня його провини. В одній із справ, яку було розглянуто Морською арбітражною комісією (МАК), агент відправника вказав у вантажному дорученні країну призначення Швецію, а порт призначення – Аалвик. На підставі цього документа був виписаний коносамент, і судно вийшло в рейс. На шляху прямування капітан отримав від агента покупця в Стокгольмі повідомлення про те, що судно помилково прямує до порту Алвик (Швеція) замість Аалвик (Норвегія). Судно змінило курс на Норвегію. МАК знайшла, що основною причиною виникнення збитку була помилка відправника, який неправильно вказав в дорученні країну призначення судна. Однак капітан судна не міг не знати, що порт Аалвик знаходиться в Норвегії, а не в Швеції. Тому МАК

поклала відповідальність за збитки на обидві сторони, визначивши ступінь відповідальності відправника рівною 2/3, а перевізника – 1/3 збитків (див. §9 коментаря до статті 142 КТМ РФ).

Стаття 138. «Реквізити коносаментів». У коносаменті зазначаються:

- 1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;
- 2) найменування перевізника;
- 3) місце приймання або навантаження вантажу;
- 4) найменування відправника;
- 5) місце призначення вантажу чи, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;
- 6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано "наказу відправника", або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано "наказу одержувача" (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);
- 7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках - дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;
 - 7-1) для небезпечних вантажів - найменування вантажу, порядковий номер виробу або речовини відповідно до прийнятої Організацією Об'єднаних Націй системи, клас (підклас), група сумісності для вантажів класу 1, додаткові види небезпеки та група пакування (якщо визначена), а також маса нетто вибухової речовини;
- 8) фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, або зазначення, що фрахт повністю сплачено;
- 9) час і місце видачі коносаментів;
- 10) кількість складених примірників коносаментів;
- 11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

Під час буксирування лісу в плотах дані, зазначені в пункті 7 цієї статті, перевізником не перевіряються і включаються до коносаментів на підставі письмової заяви відправника.

Якщо у разі перевезення вантажів наливом, насипом або навалом дані, зазначені в пункті 7 цієї статті, не були перевірені, перевізник вправі включити їх в коносамент з відповідним застереженням. Таке ж застереження може бути зроблено перевізником під час перевезення різних вантажів у тому випадку, коли у нього є достатні підстави вважати, що дані, згадані в пункті 7 цієї статті, вказані відправником неточно або він не мав розумної можливості їх перевірити. При перевезенні вантажів у закордонному сполученні в коносамент можуть бути внесені за згодою сторін і інші умови та застереження.

§1. У пунктах 1-5 частини першої статті 138 Кодексу торговельного мореплавства України йдеться про звичайні реквізити, що впливають з умов купівлі-продажу вантажу. З огляду на особливості коносаментів як товаророзпоряджувального документа, в коносаменті може бути відсутнім найменування одержувача (див. § 9 коментаря до статті 137 КТМУ «Докази приймання вантажу до перевезення»).

§2. Пункт 6 частини першої статті 138 Кодексу передбачає можливість складання коносаментів трьох видів: іменних, ордерних, пред'явницьких. В основі цього поділу лежить різниця в колі осіб, що володіють правом на вантаж, зазначений в коносаменті, і в способі передачі цього права (див. статтю 140 КТМУ «Передача коносаментів» і коментар до неї).

Право розпорядження вантажем надається: а) за іменним коносаментом (іменним цінним папером) – тільки особі, зазначеній у ньому; б) за ордерним коносаментом (ордерним цінним папером) – відправнику або одержувачу, які правомочні здійснювати на коносаменті *передаточний напис* (*індосамент*), так як він виданий їх «наказом», або особі, яка отримала право розпоряджатися вантажем в результаті накладення цього напису; в) за пред'явницьким коносаментом (цінним папером на пред'явника) – будь-якій особі, яка пред'явила коносамент.

У більшості випадків застосування коносаментів того чи іншого виду обумовлюється в договорах купівлі-продажу товару. Тому нерідко буває, що під час перевезення в закордонному сполученні для відправника вибір того чи іншого виду коносаменту зумовлений (предопределен) зовнішньоторговельним правом, і морський перевізник зобов'язаний видати на його вимогу коносамент будь-якого виду.

Слід також відзначити, що в залежності від варіанту перевезення вантажу використовуються різні типи коносаментів, відомості про які наведено нижче в таблиці 4:

№№ з.п.	Найменування документа	Коментар
1	Прямой или морской коносамент	Это коносамент, по которому судовладелец обязуется доставить груз на поименованном судне от порта отправления до порта назначения.
2	Сквозной коносамент (<i>Through Bill of Lading</i>)	Это особый вид коносамент, также выполняющий функцию договора морской перевозки, который обычно применяется в линейном судоходстве. По нему оформляется перевозка в тех случаях, когда судовладелец, выдавший коносамент, обязуется доставить груз в порт, который не обслуживается судами данной линии непосредственно, т.е. обязуется в одном из портов линии перегрузить груз на другое судно (свое или чужое) для доставки его по назначению. Каждый из участников перевозки (океанский и морской) несет ответственность за сохранность груза на своем участке пути, причем первый перевозчик в порту перевалки обязан доставить и сдать груз на склад второго перевозчика. Это принцип сегментальной ответственности . Грузовладелец выплачивает океанскому перевозчику, выдавшему коносамент, всю сумму провозной платы от порта отправления до порта назначения. Распределение ее между океанским и морским перевозчиком производится по соглашению сторон, без участия грузовладельца. Коносамент выписывается на доставку груза до конечного порта и грузовладелец полностью освобождается от организации и контроля за дальнейшей перевалкой и доставкой груза. Широкое распространение перевозки по сквозному коносаменту получили после появления океанских контейнерных линий с использованием крупнотоннажных судов. Для их загрузки во всех морских бассейнах создана сеть фидерных линий.
3	Комбинированный транспортный документ или мультимодальный коносамент (<i>Combined or Multimodal B/L</i>)	Оформляется на доставку груза от пункта отправления до пункта назначения с использованием нескольких видов транспорта, включая морской. Этот документ выдается оператором мультимодальной перевозки, в качестве которого выступает морская, автотранспортная или железнодорожная компании, либо экспедитор. Оператор мультимодальной перевозки единолично несет ответственность перед грузовладельцем на всем пути следования груза — принцип сетевой ответственности .
4	Поручение (<i>Delivery order</i>) или Долевой коносамент	В тарифах линейных компаний установлена минимальная сумма фрахта, которая оплачивается в случае отправки малых партий груза. Эта величина определяется, исходя из суммы расходов и рисков судовладельца не зависящих от размера партии груза: оформление документов, оплата консульских пошлин, сепарация отдельных грузовых партий, их маркировка и т.п. Для сокращения соответствующих расходов грузоотправителя экспедиторы или агенты линии в порту отправления оформляют перевозку нескольких отдельных партий по одному коносаменту. В качестве отправителя такого коносаменту указывается экспедитор или агент, а действительным отправителям выдаются <i>delivery order</i> — поручение агенту линии выдать со склада в порту назначения определенную часть груза по данному коносаменту. Такая система позволяет грузовладельцу сократить транспортные расходы, а судовладельцу — уменьшить количество коносаментов на борту судна, упростить прием и сдачу груза. Экспедитор или агент получает от грузоотправителя комиссию в процентах от полученной отправителем экономии в провозной плате. Особо широко стали использоваться <i>delivery orders</i> в связи с развитием перевозок грузов в контейнерах.
5	Опционный коносамент (<i>Optional B/L</i>)	Линейные компании предоставляют грузовладельцам право оговорить при отправке груза его доставку в один из перечисленных в коносаменте портов (из числа включенных в расписание линии). За такую перевозку взимается надбавка к тарифу. Грузовладелец обязан указывать порт выгрузки не позже, чем за 48 часов до прибытия в первый из перечисленных портов. В случае опоздания перевозчик может выгрузить груз в первом или любом последующем портах на свое усмотрение, без ответственности за доставку груза по назначению.

Таблиця 4. Типи коносаментів в залежності від варіанту перевезення вантажу.

§3. Усі дані, про які йдеться в пункті 7, включаються в коносамент на підставі документів, поданих вантажовідправником (навантажувальний ордер, доручення на навантаження), який гарантує перевізнику достовірність цих даних. Слід звернути увагу на те, що перевізник повинен вказати в коносаменті найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міру (масу, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу.

Згідно з підпунктом «b» пункту 3 статті III Гаазько – Вісбійських правил перевізник зобов'язаний вказати число місць або предметів або кількість або вагу (масу) вантажу. Таке ж положення міститься і в пункті 7 статті 138 Кодексу торговельного мореплавства України. Звичайно відправник при перевезенні генеральних вантажів вказує не лише кількість місць (наприклад, 50 одиниць), але і їх вагу (наприклад, 12000 кг). Якщо перевізник включав в коносамент дані про кількість місць і вагу, то в деяких країнах це тягло за собою відповідальність перевізника. Тому вважається загальноприйнятим, що перевізнику надається право вибору альтернативи, передбаченої підпунктом «b» пункту 3 статті III Гаазько – Вісбійських правил. Практично всі коносаменти, які видаються перевізниками, містять на лицьовій стороні так зване «застереження про невідомість» (наприклад, в проформі БІМКО лінійного коносамента «CONLINEBILL» вона сформульована таким чином: «Received the goods as specified above according to Shippers declaration in apparent good order and condition – unless otherwise stated herein – weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown»). Таке застереження (оговорка) вважається таким, що не суперечить правилам, оскільки не спрямоване на звільнення перевізника від відповідальності. В свою чергу *Уніфіковані правила для документарних акредитивів* (див. статтю 31 зазначених правил) передбачають, що якщо інше не передбачено в акредитиві, банки прийматимуть транспортний документ, який містить на його лицьовій стороні застереження типу «навантаження і підрахунок відправника» або «вміст за заявою відправника», або слова подібного значення.

§4. Згідно підпункту «c» пункту 3 статті III Гаазько – Вісбійських правил перевізник зобов'язаний вказати в коносаменті зовнішній вигляд і видимий стан вантажу. Включення зазначеної заяви ґрунтується не на даних відправника, а на даних самого перевізника, який зобов'язаний перевірити зовнішній стан вантажу. Хоча в цьому підпункті йдеться про стан вантажу, очевидно, що перевізник може перевірити лише зовнішній стан неупакованого вантажу і в багатьох випадках ця заява відноситься до упаковки. Зазвичай коносаменти містять стандартне положення про те, що вантаж «завантажений в хорошому за зовнішнім виглядом стані» («shipped in apparent good order and condition»). У недавньому рішенні канадського суду у справі *Wirth Ltd v. Belcan N.V.* вимогу одержувача не було задоволено, оскільки він не зміг довести, що збиток сталевим рейкам було завдано в той час, коли вони перебували в розпорядженні перевізника. «Чистий» коносамент, виданий перевізником в Антверпені, вказував тільки на зовнішнє хорошиий стан вантажу при його отриманні перевізником (тобто на те, що ніяке пошкодження не було зовні помітно при розумній перевірці вантажу). При відсутності доказів того, що шкоду було завдано після передачі вантажу перевізнику, одержувачу в позові було відмовлено.

Зрозуміло, що перевізник не володіє всеосяжними знаннями і не може бути експертом у багатьох областях. Тому перевірка зовнішнього стану вантажу і повинна обмежуватися певними заходами. У рішенні по одній справі американський суд зазначив, що представники перевізника не можуть розглядатися в якості експертів з опису стану вантажу. У той же час деякий мінімум турботи і знань перевізником повинен бути виявлений. Як зазначив Апеляційний суд Бельгії, капітан, звичайно, не є експертом щодо лісових вантажів, однак він повинен мати мінімальний досвід, щоб вміти відрізнити 150 тонн лісу, що знаходиться в прекрасному стані, від 68 тонн лісу досить посередньої якості (див. §4 коментаря до статті 144 КТМ РФ).

Особливої важливості набуває це положення у зв'язку з перевезенням вантажів в контейнерах. Приймаючи від відправника опечатаний їм контейнер, перевізник має дуже обмежені можливості для перевірки вмісту, а вказівка в коносаменті про те, що вантаж знаходиться в хорошому за зовнішнім виглядом стані, відноситься до зовнішнього стану контейнера.

Наголошуючи в пункті 7 статті 138 про включення в коносамент даних про зовнішній стан вантажу і його упаковки, Кодекс торговельного мореплавства України встановлює відповідність вимогам міжнародних інструментів (Гаазьких / Гаазько-Вісбійських правил), розглянутим вище.

§5. У порівнянні з нормами статті 124 КТМ СРСР 1968 року і статті 138 КТМУ попередніх видань новоствореною нормою є пункт 7-1 нової редакції Кодексу стосовно внесення в коносамент інформації про небезпечні вантажі, а саме:

- найменування вантажу,
- порядкового номера виробу або речовини відповідно до прийнятої Організацією Об'єднаних Націй системи (ООН № – UN No.),
- класу (підкласу),
- групи сумісності для вантажів класу 1,
- додаткових видів небезпеки та групи пакування (якщо визначена),
- маси нетто небезпечної (вибухової, запальної, токсичної, радіоактивної, забруднюючої тощо) речовини.

Детальна інформація про небезпечні вантажі та їх специфічні властивості повинна заздалегідь надаватися вантажовідправником адміністрації порту для одержання дозволу на ввезення небезпечного вантажу в порт, а капітану судна передаватися до початку завантаження судна (див. статтю 144 КТМУ «Документи на вантаж» і коментар до неї).

§6. Особлива увага повинна бути приділена проставленню правильної дати в коносаменті. Так, БІМКО попереджає своїх членів про необхідність дотримання капітанами обов'язку правильного датування коносаментів.

У практиці зустрічаються випадки, коли фрахтувальник або вантажовідправник здійснює сильний тиск на капітана з метою змусити його підписати коносамент з неправильною датою. Така дія капітана розглядається як акт обману.

Вказівка капітаном остаточної дати завантаження, що міститься в договорі купівлі-продажу товару, не є обов'язковою для капітана, і не виправдовує неправильне датування їм коносамента. Слід мати на увазі, що капітан у будь-якому випадку повинен невідкладно попередити судовласника і інформувати фрахтувальника відповідно до умов чартеру про будь-які зміни в позиції судна.

§7. Коносамент повинен бути підписаний перевізником або особою, яка має повноваження перевізника. В якості такої уповноваженої особи частина перша статті 138 Кодексу прямо вказує лише на капітана, на судні якого перевозиться вантаж: його підпис на коносаменті означає, що договір перевезення укладено з самим перевізником. Що стосується інших осіб, то навряд чи можна створити вичерпний їх перелік. Питання про те, чи мали ці особи повноваження перевізника на укладення договору, підписання та видачу коносамента, вирішується відповідно до цивільного законодавства.

§8. Спочатку коносамент підписували самі перевізники; зі збільшенням обсягу морської торгівлі це стало функцією капітанів. Оскільки цей обов'язок забирав багато часу, його довелося передати іншим особам, які стали підписувати коносаменти «за капітана». Сьогодні вже і це є недостатнім, і застосовуються різні спрощені процедури (штампи, перфорація, друкування підписки). Ці проблеми були взяті до уваги при підготовці Гамбурзьких правил, згідно з якими (див. пункт 3 статті 14 зазначених правил) підпис на коносаменті може бути зроблений від руки, надрукований у вигляді символів або за допомогою будь-яких інших механічних або електронних засобів, якщо це не суперечить закону країни, в якій видається коносамент. Аналогічне положення в КТМУ включено не було. Згідно з частиною 3 статті 207 «Вимоги до письмової форми правочину» Цивільного кодексу України використання при вчиненні правочинів факсимільного відтворення підпису за допомогою засобів механічного або іншого копіювання, електронно-цифрового підпису або іншого аналога власноручного підпису допускається у порядку і у випадках, передбачених законом, іншими правовими актами або угодами сторін. При виникненні спору про дійсність підпису в договорі, в якому використана система цифрового (електронного) підпису, арбітражні суди повинні приймати

рішення щодо конкретного спору з урахуванням оцінки усіх наявних матеріалів (див. §10 коментаря до статті 144 КТМ РФ).

§9. *Гамбурзькі правила* передбачають можливість застосування засобів сучасної техніки лише щодо підпису капітана, залишаючи відкритим питання про можливість використання електронної техніки щодо інших даних коносаменту або про його заміну даними, сформульованими за допомогою такої техніки. Слід зазначити, що *Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів* 1980 року зробила крок вперед у порівнянні з Гамбурзькими правилами. Згідно з пунктом 4 статті 5 зазначеної Конвенції оператор замість документа змішаного перевезення може використовувати будь-які механічні або інші засоби, що забезпечують запис даних, які повинні міститися в документі. Однак використання цих засобів обмежується необоротними документами і на це треба отримати згоду відправника.

Основні труднощі заміни коносаменту електронною інформацією лежать не в технічній галузі, а впливають з функції коносаменту як товаророзпоряджувального документа. Поряд з угодою сторін про заміну коносаменту на електронну інформацію перевізник повинен мати повноваження щодо видачі вантажу тільки на основі вказівки сторони, яка володіє правом розпоряджатися вантажем. У 1990 році Міжнародний морський комітет схвалив *Правила для електронних коносаментів (Rules for Electronic Bills of Lading; далі – Правила)*, які застосовуються тільки за згодою сторін. Відповідно до цих *Правил* перевізник після одержання вантажу від відправника зобов'язаний передати йому розписку про одержання шляхом надсилання електронного повідомлення. Таке повідомлення містить основні реквізити, які зазвичай включаються в коносамент, а також особистий ключ, який використовується для подальших повідомлень (поведінка сторін регламентується *Уніфікованими правилами поведінки для міжнародного обміну комерційними даними шляхом телекомунікацій – Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission* 1987 року – *UNCID*). Тримач особистого коду має право вимагати від перевізника видачі товару, вказувати або замінювати вантажоодержувача, передавати право контролю іншій стороні і т. д. Перевізник зобов'язаний сповістити власника про місце і дату видачі вантажу. У будь-який час до видачі вантажу власник може зажадати від перевізника оформлення паперового коносаменту, який підлягає видачі в місці, визначеному власником (видача паперового коносаменту анулює особистий код).

Договір морського перевезення повинен бути укладений у письмовій формі. Згідно з частиною другою пункту 1 статті 207 «Вимоги до письмової форми правочину» Цивільного кодексу України договір в письмовій формі може бути укладений, зокрема, шляхом обміну документами за допомогою електронного зв'язку. У *Правилах* для електронних документів вказується, що перевізник, відправник і будь-які подальші сторони погоджуються, що передані та підтвержені електронні дані, виведені на дисплей або роздруковані, відповідають вимогам національного законодавства про необхідність укладення договору в письмовій формі і його підписання.

§10. Щоб уникнути сумнівних ситуацій капітану слід розміщувати свій підпис і / або суднову печатку тільки в нижній частині коносаменту. При цьому слід враховувати, що мав місце прецедент, коли суднова печатка, прикладена поруч з цифрами вантажовідправника, була сприйнята як підтвердження правильності цих цифр (*The Herroe vis Ascoe* [1986] 2 *Lloyd's Rep.*281).

§11. Частиною другою статті 138 Кодексу торговельного мореплавства України в разі буксирування лісу в плотах надається право перевізникові не перевіряти дані, зазначені в пункті 7, а включати їх до коносаменту на підставі письмової заяви відправника. Слід відзначити, що норма, визначена частиною другою статті 138 КТМУ аналогічна нормі, зазначеній в частині другій статті 124 КТМ СРСР 1968 року.

Відповідно до *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу* (див. розділ I тому 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»):

- «Відправник несе відповідальність за правильність підготовки плоту до буксирування і за достовірність усіх даних, зазначених ним у документах, що супроводжують пліт.

Прийом плотів до буксирування проводиться буксирувальним судном за зовнішнім оглядом надводних частин плоту, що знаходиться на плаву, про що робиться відповідна відмітка в накладній (коносаменті). Плоти приймаються до буксирування за мірою відправника.»

§12. Відсутність в коносаменті застережень з приводу вантажу, так звана «чистота» коносамента, є істотним елементом оборотоздатності цього документа, так як всі наступні набувачі коносамента (в тому числі і банки, що видають кредит під заставу коносамента) можуть судити про вантаж тільки з його опису в коносаменті.

Уніфіковані правила і звичаї для документарних акредитивів [далі – *Правила*] розуміють під «чистим» відвантажувальним документом «документ, який не має додаткових застережень або позначок, які прямо констатують дефектний стан вантажу і / або упаковки» (див. статтю 16 зазначених правил). Це визначення неточно розкриває поняття «чистого» коносамента (clean B/L), оскільки в ньому нічого не говориться про застереження щодо кількості вантажу. Тим часом застереження щодо невідомості кількості прийнятого вантажу може істотно впливати на «чистоту» коносамента.

§13. З огляду на те, що банки здійснюють оплату під «чисті» коносаменти, відправники вантажу намагаються не допустити внесення будь-яких застережень в коносамент. У 1963 році Міжнародна торгова палата опублікувала брошуру «Проблема чистих коносаментів», яка перевидавалася неодноразово. Розуміючи, що товари досить часто вантажать на судно не в ідеальному стані через пошкодження, отримані при проміжному транспортуванні, перевантаженнях і складуванні на відкритих складських майданчиках, у зазначеній брошурі запропоновано перелік застережень, які рекомендується вносити в договір купівлі-продажу і в коносаменти в цьому зв'язку. Всього застережень близько 200, і вони призначені для точного відображення англійською мовою характеру дефектів товару і упаковки з метою внесення їх до договорів купівлі-продажу, щоб надалі нічого не заважало їх появі у коносаментах. Такі застереження, як правило, роблять коносамент «нечистим», але якщо вони узгоджені в договорі купівлі-продажу та це знайшло відображення в акредитиві, то «нечистий» коносамент не є перешкодою для продажу товару.

Будь-який запис у транспортних документах, який би показував, що товар був отриманий в неналежному стані, зробить документ «нечистим» і, таким чином, прийнятим не у відповідності з *Правилами*. Наявність застережень знижує доказову силу і значення коносамента як товаророзпоряджувального документа. Внаслідок чого банк може не прийняти такий коносамент. За нормами Кодексу торговельного мореплавства України (частина третя статті 138 Кодексу надає перевізникові право вносити застереження в коносамент) і Гамбурзьких правил (відповідно до пункту 1 статті 16 зазначених правил внесення у відповідних випадках застережень є не правом, і обов'язком перевізника), перевізник вносить в коносамент застереження, які стосуються стану вантажу, його маси, кількості місць тощо. Якщо вантажовідправник перешкоджає підписанню коносамента з застереженнями про незадовільний стан вантажу або тари, необхідно вимагати від нього заміни вантажу. У таких випадках вантажовідправник нерідко пропонує надати так званий «гарантійний лист» із зобов'язанням відшкодувати судовласникові всі збитки, які можуть виникнути в зв'язку з тим, що застереження, зазначені в штурманській розписці про стан або кількість вантажу, не були перенесені в коносамент, тобто був виданий «чистий» коносамент. Нерідко відправники погоджуються, щоб такого роду «гарантійні листи» додатково забезпечувалися дорученням банку. Але це є порочною практикою, оскільки «гарантійний лист», при наявності пошкоджень вантажу або тари, видається для приховування недоліків вантажу, тобто, по суті, є фальсифікацією.

Відомі випадки, коли вантажовідправники, що видали перевізнику «гарантійний лист», згодом не виконували даних ними зобов'язань. Перевізник змушений звертатися до суду. Суди ж, при наявності пошкодженого вантажу, зазвичай розглядають видачу «чистого» коносамента в обмін на «гарантійний лист» як обман вантажоодержувача, який, маючи перед собою коносамент без будь-яких застережень про фактичний стан вантажу, вводиться в оману щодо фактичного стану вантажу. Перевізник, приймаючи «гарантійний лист» в обмін на

«чистий» коносамент, визнається судом співучасником обману. Тому суд відмовляє перевізникові у вимозі відшкодування збитків, що виникли в зв'язку з прийняттям до перевезення вантажу, який має пошкодження, під «гарантійний лист» вантажовідправника.

§14. Зі статті 138 Кодексу торговельного мореплавства України випливає, що перевізник не зобов'язаний перевіряти дані про вантажі, що перевозяться наливом, насипом або навалом. Відносно цих вантажів йому надано вибір – або перевірити інформацію відправника про вантаж, або включити її в коносамент без перевірки, але з відповідним застереженням. Такі застереження, як: «кількість невідома», «вага за заявою відправника» і т. п., що вносяться до коносаментів при перевезенні масових вантажів, мають в якості своєї правової основи статтю 138 КТМУ.

Зі статті 138 Кодексу також випливає, що, як правило, перевіряти дані відправника перевізник зобов'язаний виключно у випадках доставки немасових генеральних вантажів. За цими вантажами він може включити застереження лише в двох випадках:

- коли у нього є достатні підстави припускати, що дані, зазначені в пункті 7, були вказані відправником неточно, або
- якщо він не мав можливості їх перевірити.

Таким чином, при оскарженні правомірності внесення в коносамент застережень з приводу генерального вантажу перевізник повинен довести або наявність у нього достатніх підстав припускати неточність зазначених відправником даних, або неможливість їх перевірити.

Слова «достатні підстави вважати» можуть по-різному тлумачитися при подібних обставинах. Капітану судна буде непросто в стислій формі і в обмежений час сформулювати і включити в коносамент «підстави для підозри». Звісно ж представляється недостатньо ясным, як перевізник зобов'язаний доводити відсутність розумної можливості для перевірки. У всякому разі, не викликає сумнівів дійсність такого застереження стосовно до вантажів, характер яких або спосіб пред'явлення яких до перевезення перешкоджають підрахунку, обміру або зважуванню.

§15. Дані, перелічені в пунктах 1-11 статті 138 Кодексу торговельного мореплавства України, не є обов'язковими реквізитами коносаменту (за винятком пункту 7-1), і не можна вважати, що тільки повна їх наявність надає коносаменту властивість товаророзпоряджувального документа.

Що стосується даних, наведених у пункті 7-1 статті 138 Кодексу (див. вище, §5 цього коментаря), то їх все ж слід вважати обов'язковими, оскільки всі діючі міжнародні, європейські та національні нормативні акти, що регулюють перевалку, транспортування і зберігання небезпечних вантажів, вимагають надання повної інформації про небезпечні вантажі та їх специфічні властивості і заходи безпеки при поводженні з ними (див. також коментар до статті 144 КТМУ «Документи на вантаж»).

Стаття 139. **«Кількість примірників коносаменту». Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносаменту тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносаменту. Після видачі вантажу по одному з примірників коносаменту решта примірників втрачає силу.**

§1. На відміну від норм КТМ СРСР 1968 року (див. статтю 125 вказаного нормативного акту), передбачавших *можливість* видачі відправнику декількох примірників коносаменту тотожного змісту за його бажанням, стаття 139 Кодексу торговельного мореплавства України накладає на перевізника *обов'язок* видати відправнику на його бажання кілька примірників коносаменту тотожного змісту.

§2. Кількість оригіналів коносаменту визначається сторонами договору купівлі-продажу товару і повідомляється відправником перевізнику (зазвичай це 2 – 4 оригінальних примірників). Кількість копій практично не обмежена і багато в чому залежить від технології процесу перевезення вантажу і діючих в порту відправлення і призначення правил. У кожному коносаменті вказується число виписаних оригіналів (наприклад, в коносаменті KE-2.4.ЛІ на лицьовій стороні міститься наступна фраза: «In witness whereof the number of original Bill of

Lading stated below have been signed all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to be void»).

Всі оригінальні примірники коносаментів мають однакову оборотоздатність і однакову товаророзпорядчу силу.

§3. Хоча в статті 139 Кодексу міститься положення, згідно з яким після видачі вантажу на підставі першого з пред'явлених оригіналів коносаментів решта його оригіналів втрачають силу, слід мати на увазі, що згідно зі статтею 23 *Уніфікованих правил для документарних акредитивів* банки прийматимуть транспортний документ, який складається з єдиного оригіналу коносаментів або, якщо він виписаний в кількості більше одного оригіналу, з повного комплексу.

§4. У міжнародній практиці торговельного мореплавства широке застосування мають так звані *здавальні* (сдаточные) *ордери* (*Delivery order*) або *пайові* (долевые) *коносаменти*.

Розрізняються три види пайових коносаментів. Перший (простий *Delivery order*) являє собою письмове розпорядження правомірного власника коносаментів перевізнику видати пред'явнику пайового коносаментів частину вантажу, що перевозиться за основним коносаментом. Як правило, видача частини вантажу за пайовим коносаментом цього виду здійснюється перевізником тільки після отримання основного коносаментів. При відмові перевізника видати вантаж держатель простого пайового коносаментів може вимагати відшкодування понесених збитків не від перевізника, а від особи, яка забезпечила його цим документом.

Пайовий коносамент другого виду містить в собі зобов'язання перевізника видати вантаж його правомірному власникові. Це зобов'язання перевізник (або його агент) приймає на себе за допомогою накладання відповідного штамп (*візування* або *акценту*) на письмове розпорядження власника основного коносаментів про видачу певної частини вантажу з належної йому партії.

До третього виду пайових коносаментів відносяться ті з них, які видаються перевізником в обмін на основний коносамент і в сукупності покривають всю кількість (або вагу) вантажу, що перевозиться за ним.

§5. Число копій коносаментів не обов'язково повинно відповідати кількості його оригіналів. На кожній копії має бути чітко позначено (друкарським способом або шляхом накладення кольорового штампеля): «копія не оборотоздатна» («copy not negotiable»).

Стаття 140. «Передача коносаментів». **Консоамент передається з дотриманням таких правил:**

1) іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) ордерний коносамент може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами;

3) коносамент на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення.

§1. Згідно із частиною 2 статті 197 «Права на цінний папір та права за цінним папером» Цивільного кодексу України права, посвідчені цінним папером, можуть належати:

- пред'явникові цінного паперу (цінний папір на пред'явника);
- зазначеній у цінному папері особі (іменний цінний папір);
- зазначеній у цінному папері особі, яка може сама здійснювати ці права або призначити своїм розпорядженням (наказом) іншу уповноважену особу (ордерний цінний папір).

У цінному папері на пред'явника не вказується особа, якій має бути здійснене виконання. Тому суб'єктом прав, засвідчених цінним папером на пред'явника, є будь-яка особа, яка пред'являє цей папір. Іменний цінний папір виписується на ім'я конкретної особи, і тільки ця особа може реалізувати засвідчене даним папером право. Ордерний цінний папір видається на ім'я конкретної особи, проте суб'єктом прав за цим папером може бути як сама ця особа, так і будь-яка інша уповноважена нею особа.

§2. Стаття 140 Кодексу торговельного мореплавства України слідує цієї ж класифікації цінних паперів і передбачає можливість видачі коносаментів на ім'я певного одержувача

(іменний коносамент), наказу відправника або одержувача (ордерний коносамент) або на пред'явника. Оскільки вказівки з розпорядження вантажем, що перевозиться за ордерним коносаментом, можуть даватися відправником або отримувачем, передбачена видача двох видів ордерних коносаментів. У разі, якщо ордерний коносамент не містить вказівки на те, наказу якої з двох таких осіб він виданий, буде вважатися, що коносамент видано наказу відправника.

Стаття 141. «Повернення вантажу відправнику». 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 або надання відповідного забезпечення і з дотриманням правил цього Кодексу про відмову від договору морського перевезення. Таке ж право належить кожному законному держателю всіх виданих відправнику вантажу примірників коносаментів.

§1. Згідно із статтею 133 «Поняття договору морського перевезення вантажів» Кодексу торговельного мореплавства України відправником (фрахтувальником) є особа, яка укладає договір морського перевезення вантажу з умовою надання перевізником (фрахтівником) для перевезення всього судна, його частини чи певних судових приміщень (чартер) або без такої умови, та приймає на себе обов'язок сплатити за перевезення установлену плату (фрахт). Таким чином норми, що містяться в зазначеній статті, в першу чергу спрямовані на регулювання відносин при перевезенні за коносаментом, за морською накладною чи іншим документом, що підтверджує отримання вантажу для перевезення замість коносаментів.

§2. Відправником є також будь-яка інша особа, що здає вантаж перевізнику від свого імені, навіть якщо вимога про видачу коносаментів або іншого документа до перевізника не висувалася. Наприклад, за правочином купівлі-продажу на базисних умовах СІФ (див. СІФ, пункти А.3, А.4 Правил ІНКОТЕРМС-2000) продавець повинен укласти за власний рахунок договір перевезення товару на звичайних умовах до названого порту призначення на морському судні і доставити товар на борт судна в порту відвантаження. Відправником в цьому випадку є продавець. Він же буде відправником і при продажу товару на базисних умовах FOB (див. FOB, пункт А.4 Правил ІНКОТЕРМС-2000).

§3. При перевезенні вантажу за коносаментом право розпорядження вантажем належить будь-якому законному держателю коносаментів. Слід пам'ятати, що згідно зі статтею 23 *Уніфікованих правил для документарних акредитивів* банки будуть проводити оплату товару лише при наданні повного комплексу коносаментів, якщо він виписаний в кількості більше одного оригіналу. При перевезенні вантажу на підставі морської накладної тільки продавець (відправник) має право розпоряджатися вантажем і давати вказівки перевізнику про передачу його іншій особі.

§4. Відправник зобов'язаний повідомити перевізника про те, що право розпорядження вантажем їм передано. Це має особливо важливе значення при перевезенні за морськими накладними. Як це вже зазначалося раніше, згідно з *Уніфікованими правилами для морських накладних* відправник має право в будь-який час змінювати найменування вантажоодержувача, передавши перевізнику повідомлення про це в письмовій формі. У разі виникнення у перевізника в результаті зміни вантажоодержувача додаткових витрат відправник відшкодовує їх перевізнику.

§5. Стаття 141 Кодексу торговельного мореплавства України передбачає можливість розпоряджатися вантажем і без пред'явлення всіх оригіналів коносаментів, при наданні перевізнику відповідного забезпечення. Під «відповідним забезпеченням» в статті 141 Кодексу розуміється надання на користь перевізника банківської гарантії, депозиту або безпосереднє вручення йому грошової суми в розмірі вартості вантажу з урахуванням витрат, понесених перевізником у зв'язку з виконанням вимоги відправника про видачу вантажу. Це правило статті 141 Кодексу засноване на заставному праві перевізника щодо вантажу, що перевозиться, яке служить засобом забезпечення будь-яких його вимог до вантажовласників, що впливають із договору перевезення. Найбільш поширеним способом забезпечення в даному випадку є банківська гарантія.

Згідно із частиною 1 статті 560 «Поняття гарантії» Цивільного кодексу України банк, інша фінансова установа, страхова організація (гарант) гарантує перед кредитором (бенефіціаром) виконання боржником (принципалом) свого обов'язку. Таким чином, на підставі банківської гарантії банк, інша кредитна установа або страхова організація (гарант) дають на прохання іншої особи (принципала) письмове зобов'язання сплатити кредиторю принципала (бенефіціару) відповідно до умов зобов'язання, що дається гарантом, грошову суму при представленні бенефіціаром письмової вимоги про її сплату. Банківська гарантія видається на певний термін і не може бути відкликана гарантом, якщо в ній не передбачено інше.

Зазвичай зазначена ситуація виникає в тому випадку, коли відправник або законний власник коносаментів з яких-небудь причин не має оригіналів коносаментів, які необхідно пред'явити перевізнику або його агенту для виконання останнім його вказівок (наприклад, вказівки про зворотню видачу вантажу в місці відправлення, видачі в проміжному порту і т.д.). У цьому випадку відправник або законний власник коносаментів (принципал) звертається до банку або страхової організації (гаранта) з проханням про видачу гарантії на користь перевізника (бенефіціара). Українські банки мають право видавати гарантії згідно із частиною 2 статті 49 «Кредитні операції» Закону України від 07.12.2000 року № 2121-III «Про банки і банківську діяльність» із змінами. Діяльність з видачі гарантії підлягає ліцензуванню. Відповідно до *Уніфікованих правил для гарантії на вимогу* (публікація Міжнародної торгової палати № 458) в гарантії повинні бути відображені, зокрема, такі відомості: найменування принципала, найменування бенефіціара, максимальна сума, яка повинна бути виплачена, найменування валюти платежу, термін дії гарантії, спосіб заяви вимоги платежу. У текст гарантії включаються положення про її безвідкличність (безотзывність) і вказівка на те, що вона є безумовною.

Про забезпечення при видачі вантажу в порту вивантаження див. коментар до статті 162 КТМУ «Видача вантажу».

§6. Відправник може відмовитися від виконання договору перевезення вантажу і вимагати зворотної видачі вантажу або видачі вантажу іншій особі, не вказаній в коносаменті, при дотриманні правил статті 172 КТМУ «Оплата фрахту в разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано все судно». Він також може відмовитися від виконання договору перевезення вантажу при настанні до відходу судна обставин, перелічених у статті 156 КТМУ «Відмова сторін від договору до відходу судна».

Стаття 142. «Тарування і пакування вантажу». **Вантажі, що потребують тари і пакування для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у тарі та пакуванні, що відповідають вимогам законодавства та забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження.**

На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування, передбачене правилами морського перевезення вантажів.

Плоти повинні подаватися відправником у стані, що відповідає встановленим правилам збивання, а за відсутності таких правил - у стані, що забезпечує в цілості доставку плотів морем.

§1. Відповідно до визначень, які ідентично формулюються в Гаазьких, Гаазько-Вісбійських і Гамбурзьких правилах, *вантаж* – це сировина, предмети, товари та вироби будь-якого роду, а також живі тварини, що надаються для перевезення на транспортних засобах. У тих випадках, коли товари розміщені в контейнерах, на палетах або подібних пристроях для транспортування або коли вони упаковані, вантаж включає такі пристосування для транспортування чи пакування, якщо вони надані вантажовідправником.

Для визначення оптимальних умов транспортування вантажів, що забезпечують їх збереження, планування, регулювання і обліку вантажообігу, обґрунтування спеціалізації причалів, параметрів складів і типу перевантажувального обладнання введена *транспортна класифікація вантажів*, під якою розуміється впорядкування сукупності вантажів за будь-якою ознакою, що визначає особливості транспортного процесу. Транспортна класифікація вантажів, в якій найбільш повно враховано безпеку судноплавства і збереження вантажів при

морському транспортуванні, була запропонована Центральним науково-дослідним інститутом морського флоту (ЦНДІМФ – ЦНІИМФ) СРСР, представлена нижче на схемі 24.

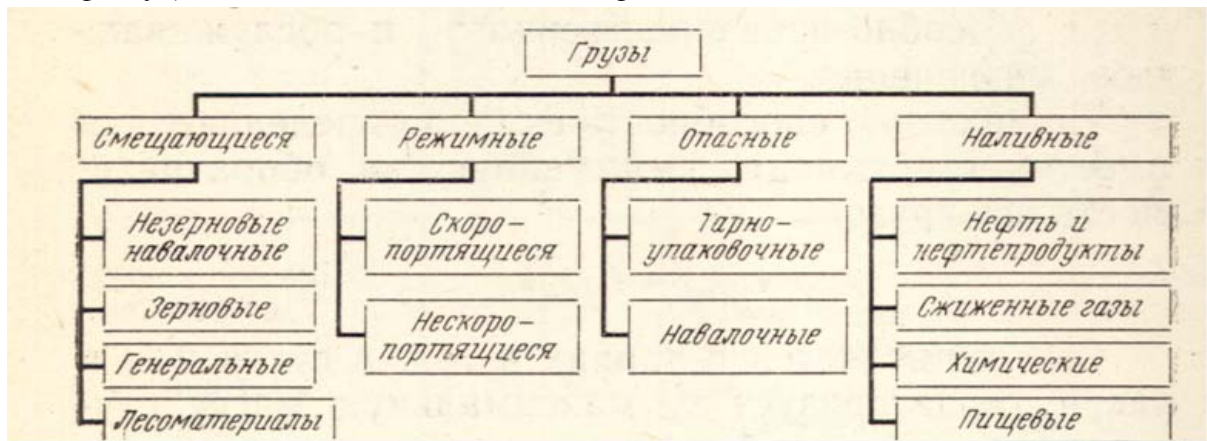


Схема 24. Класифікація вантажів, запропонована ЦНДІМФ.

Практика організації транспортного процесу вимагає поділу вантажів за різними класифікаційними ознаками. У той же час існує тенденція уніфікувати класифікацію товарів і вантажів. В Україні для всіх видів транспорту прийнята *єдина тарифна номенклатура вантажів*, яка служить для встановлення тарифного класу і визначення плати за його перевезення. В основу тарифної номенклатури покладено розподіл вантажів за походженням (продукція сільського господарства і промислова продукція).

§2. Для запобігання шкідливого впливу на вантаж зовнішнього середовища, механічних впливів з боку вантажу, що перевозиться поряд з ним, небезпечного впливу вантажу на предмети і суднові конструкції, які його оточують, а також для зручності транспортування значна кількість вантажів перевозиться тільки в тарі та упаковці.

З вантажів, представлених в наданій вище схемі класифікації, перевезенню в тарі та упаковці підлягають генеральні і небезпечні тарно-пакувальні (тарно-упаковочные) вантажі. У тарі, упаковці і без упаковки перевозяться режимні швидкопсувні і нешвидкопсувні вантажі.

§3. *Тара* – це різного роду ємності, в яких перевозять сировину, напівфабрикати і готову продукцію.

Розрізняють споживчу і транспортну тару. *Споживча* (потребительская) *тара* – це різного роду ємності, в яких розміщуються товари в місцях виробництва. Споживча тара надходить до споживача з продукцією. Це пакети, коробки, пляшки, футляри, банки та інші. Споживча тара призначена для зменшення сили можливих при транспортуванні ударів, попередження потрапляння на товар вологи, пилу, придбання сторонніх запахів. Споживчу тару зміцнюють в транспортній тарі, застосовуючи пакувальні матеріали і при необхідності розпірки. В якості пакувальних матеріалів використовується фольга, стружка, тирса, волокнисті відходи, вата, поролон, а також папір різних видів. Для гасіння ударних і вібраційних навантажень, що виникають в процесі транспортування, використовуються амортизуючі прокладки з пінопласту, гофрованого картону, дерев'яні та пластмасові вкладиші.

Тара, що утворює самостійну транспортну одиницю, називається *транспортною*. Призначення транспортної тари – зробити вантаж зручним для переміщення (транспортабельним) і забезпечити умови його якісного і кількісного збереження в процесі транспортування і зберігання (складування). Транспортна тара повинна забезпечити повне збереження споживчої тари і її вмісту. Тип транспортної тари вибирають відповідно до фізико-хімічних властивостей вантажу, характеристики споживчої тари і умов транспортування.

Якщо вимоги, яким повинна відповідати тара або упаковка, визначені державними стандартами (ГОСТ), галузевими стандартами (ОСТ) або технічними умовами (ТУ), то вантажі повинні пред'являтися до перевезення саме в тій тарі або упаковці, яка передбачена ГОСТом, ОСТом або ТУ.

На це неодноразово звертали увагу органи державного арбітражу. Зокрема, в інструктивному листі від 14.09.1963 року № І-1-47 «Про вирішення спорів, пов'язаних з використанням тари», підкреслено, що «продукція і товари, призначені для перевезення морським транспортом, ... повинні поставлятися в тарі, яка відповідає зазначеним технічним умовам на упаковку продукції (товарів), і в тих випадках, коли в нарядях на відвантаження продукції (товарів) відсутня спеціальна вказівка про відвантаження продукції (товарів) в такій тарі» (див. §2 коментаря до статті 128 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на Інструктивні вказівки Держарбітражу при Раді Міністрів СРСР. М., «Юридична література», 1964, с. 193).

§4. Найбільш важливою характеристикою транспортної тари є її жорсткість. Тару підрозділяють на жорстку, хрупку і м'яку. До *жорсткої* відноситься тара, яка не втрачає форми і розмірів при перевезенні та зберіганні, здатна витримувати тиск вміщеного в неї матеріалу, верхнього шару вантажу, а також механічних навантажень, що виникають в процесі транспортування і перевантажувальних робіт. До цього виду належить *металева, пластмасова і дерев'яна тара*.

Хрупка тара відрізняється від жорсткої тари тим, що здатна деформуватися під навантаженням, але має достатню стійкість, щоб оберегти вантаж від ушкодження. Порожня хрупка тара зберігає форму, не піддаючись стиску. Форма і розміри хрупкої тари не змінюються при її заповненні. До цього виду тари відноситься велика частина *картонної і плетеної тари*.

М'яка тара не захищає вміщений у неї товар від механічного впливу і використовується для транспортування сипучих вантажів. До м'якої тари відносяться *мішки, кулі, рогожі* і т.п. Форма і розміри цього виду тари змінюються при заповненні. За родом матеріалів, використаних для виготовлення, тара підрозділяється на наступні види:

<i>Дерев'яна тара</i>	- составляет около 70% всех видов тары и применяется в виде ящиков, бочек, решеток, барабанов и т. д. К недостаткам деревянной тары относятся ее значительная собственная масса и существенные расходы на изготовление.
<i>Картонная и бумажная тара</i>	- изготавливается из листового, прессованного, клееного, и гофрированного картона и бумаги. Картонная и бумажная тара в сравнении с деревянной тарой более экономична и по некоторым технико-экономическим показателям превосходит ее.
<i>Полимерная тара</i>	- изготавливается из полиэтилена, поливинилхлорида, полистирола, полипропилена и других материалов и используется в виде ящиков, бочек, канистр, бутылей, мешков и т. д. Тара из полимерных материалов обладает преимуществами перед стеклянной, металлической и деревянной тарой. Относительная масса (отношение массы тары к массе продукта, подлежащего помещению в тару) пластмассовой тары составляет 0,5-2%, а деревянной тары – 15-20%. Полимерные материалы обеспечивают герметичность упаковки и позволяют снизить расходы на упаковку товара.
<i>Металлическая тара</i>	- составляет около 6% всех видов тары. Используется для упаковки материалов, обладающих способностью самовоспламеняться, высокой степенью летучести (газов, карбида, кальция и др.), а также разрушающе действующей на неметаллическую тару (растительных масел, лакокрасочных материалов и т. д.). К основным видам металлической тары относятся бочки, баллоны, ящики, барабаны, бидоны, банки, коробки и др. Металлическая тара обладает значительной механической прочностью, герметичностью и водонепроницаемостью. Но в производстве этот вид тары трудоемок и дорог.
<i>Текстильная тара</i>	- изготавливается из различных тканей: льняных, полульняных, льноджутовых, джутовых, пеньковых, хлопчатобумажных, комбинированных и других тканей. Наибольшее распространение на морском транспорте получили джутовые и льняные мешки.
<i>Стеклоянная и керамическая тара</i>	- используется главным образом в виде бутылей, банок, баллонов. Большинство видов стеклянной тары относится к потребительской таре многократного использования.
<i>Комбинированная тара</i>	- находит все большее распространение, поскольку сочетание различных материалов (например, пластмассы с деревом, дерева с металлом) дает наиболее долговечные, прочные и удобные для транспортировки и хранения виды тары. К основным видам комбинированной тары относятся малогабаритные и специальные контейнеры, складские цистерны, деревянная ящичная и бочковая тара с пластмассовыми вкладышами.

Важливим показником використання тари є її оборотність. В цьому відношенні тара підрозділяється на наступні види:

<i>Разовая тара</i>	- это тара, которая служит только в течение одного оборота груза от отправителя к получателю (обрешетки, картонные ящики, бумажные мешки и др.).
<i>Многооборотная тара</i>	- может совершать несколько оборотов с грузом. К многооборотной таре относится большинство видов деревянной и металлической тары (бочки, барабаны, ящики), а также текстильная тара.

§5. З метою забезпечення збереження вантажів при їх перевезенні до якості транспортної тари пред'являються певні вимоги. В галузі мультимодальних перевезень ведуться роботи з проектування оптимальної тари для окремих вантажних місць, по формуванню укрупнених вантажних місць, з розвитку контейнерезації і безтарного перевезення деяких вантажів. Завданням стандартизації тари є встановлення загальних правил і норм до всіх видів транспортної тари з метою підвищення її якості та забезпечення збереженого перевезення вантажів. Основною метою стандартизації на морському транспорті є *уніфікація тари*, тобто встановлення оптимальних розмірів і маси тари, а також матеріалів, з яких вона виготовлена. Уніфікація тари передбачає приведення усього розмаїття численних видів тари до обмеженого числа видів, закріплених за окремими групами вантажів. Результатом роботи з стандартизації транспортної тари є розробка *стандартів* – нормативних документів, що відображають вимоги, які підлягають обов'язковому виконанню і встановлюють основні параметри тари, методи її випробувань, приймання, транспортування і зберігання.

Вимоги до тари для кожного виду перевезеної в ній продукції визначаються як *міжнародними стандартами ISO, регіональними нормами і правилами*, наприклад, *європейськими нормами EN*, так і *національними стандартами і правилами*, наприклад, *британськими стандартами BS*, а також вітчизняними *ГОСТами і технічними умовами та правилами*, наприклад, *4М. Загальними і спеціальними правилами перевезення вантажів і ГОСТ 21650-76 «Засоби скріплення тарно-штучних вантажів у транспортних пакетах»*. При цьому особлива увага приділяється тарі та упаковці небезпечних вантажів, вимоги до якої встановлюються міжнародними регламентами (*RID, ADR, AND, СМГС, IMDG Code, Рекомендації ООН*) і національними правилами (*МОПОГ*). Упаковані вантажі допускаються до перевезення тільки в тому випадку, якщо тара задовольняє технічним вимогам, викладеним у відповідних нормативних документах, наприклад, державних стандартах (ГОСТах). Виконання вимог ГОСТів, технічних умов і правил є найважливішою умовою збереження якості вантажів та запобігання втрат при їх транспортуванні.

§6. Відповідно до вітчизняних *Правил безпечного морського перевезення генеральних вантажів* (Загальні вимоги та положення – РД 31.11.21.16) тара вантажних місць масою брутто 2 т і більше повинна мати пристосування (рими, гаки тощо) для виконання вантажно-розвантажувальних робіт і кріплення вантажів на судах. Міцність зазначених пристосувань повинна відповідати масі вантажного місця. Підйомні пристосування не повинні виступати за зовнішні поверхні тари. Конструкція тари не повинна допускати поломок і залишкових (остаточних) деформацій в її вузлах і деталях при укладанні вантажних місць в кілька ярусів по висоті.

Перевізник має право вимагати підкріплення елементів тари і влаштування додаткових кріплень понад передбачених стандартами та технічними умовами. За згодою сторін на повторне використання тара повинна відповідати таким вимогам:

- ящики і обрешітки повинні бути чистими, цілими, без перекосу каркаса, з однорідного матеріалу відповідної товщини, збиті однаковими цвяхами, без нещільності через відхід цвяхів, із запобіжними скобами і неушкодженими контрольними стрічками;
- бочки повинні бути чистими, цілими, без вм'ятин і патьоків, з повним комплектом обручів;
- мішки повинні бути цілими, чистими, сухими;
- тара не повинна мати виступаючих гострих предметів у вигляді цвяхів, дроту і т. п., що можуть нанести ушкодження іншому вантажу.

При виявленні недоліків, пов'язаних з небезпекою втрати, псування або пошкодження вантажу, вантажовідправник повинен привести тару у відповідність до вимог діючих стандартів і правил. Тара повинна бути приведена у порядок протягом строку пред'явлення вантажу. Відповідальність за пошкодження тари повинна нести сторона, яка допустила його.

§7. Для перевезення небезпечних вантажів використовуються наступні види тари:

- одиночная тара;
- составная тара;
- комбинированная тара;
- легкая металлическая тара.

Тара:

**Контейнери середньої грузопідъемності для масових грузів (КСГМГ)
Крупногабаритна тара**

Небезпечні вантажі повинні пакуватися в доброякісну тару, включаючи КСГМГ і великогабаритну тару, яка повинна бути достатньо міцною, щоб витримувати удари і навантаження, що звичайно виникають під час перевезення, в тому числі при перевантаженні між транспортними одиницями і / або складами, а також при будь-якому переміщенні з піддона або вилучення з пакета з метою подальшої ручної або механічної обробки. Тара, включаючи КСГМГ і великогабаритну тару, повинна бути сконструйована і закрита таким чином, щоб упаковка, підготовлена до транспортування, не допускала будь-якої втрати вмісту, яка могла б статися в звичайних умовах перевезення в результаті вібрації, зміни температури, вологості або тиску (наприклад, через висоту). При перевезенні на зовнішню поверхню упаковок, КСГМГ і великогабаритної тари не повинно налипати ніяких залишків небезпечної речовини. Ці положення відповідним чином застосовуються до нової, багаторазово використовуваної, відновленої або реконструйованої тари, а також до нових і багаторазово використовуваних КСГМГ і великогабаритної тари.

Компоненти тари, включаючи КСГМГ і великогабаритну тару, що знаходяться в безпосередньому зіткненні з небезпечними вантажами:

- не повинні піддаватися впливу цих небезпечних вантажів або значною мірою втрачати свою міцність в результаті такого впливу; і
- не повинні викликати небезпечних ефектів, наприклад, каталізувати реакцію або реагувати з небезпечним вантажем.

При необхідності у них повинне бути відповідне внутрішнє покриття, або їх внутрішня поверхня повинна бути відповідним чином оброблена. Кожна одиниця тари, яка використовується для перевезення небезпечних вантажів повинна бути:

- належним чином випробувана;
- промаркована за результатами випробувань.

§8. Маркуванням прийнято називати написи і умовні знаки, що наносяться на окремі вантажні місця для впізнання вантажу, вказівки на його властивості і характеристики способів поводження з ним під час транспортування, зберігання і перевантажувальних робіт. Правильне і чітке маркування є необхідною умовою для швидкої і збереженої доставки вантажу. Маркування дозволяє встановити зв'язок між вантажем і супровідним документом на вантаж, а також відрізнити одну партію вантажу від іншої. Маркування транспортної тари, незалежно від виду сполучення (міжпортове, пряме водне, пряме змішане залізнично-водне, закордонне), регламентується ГОСТ 14192-77 (за винятком тари для небезпечних вантажів, маркування яких регламентується ГОСТ 19433-88), згідно з яким на кожному вантажному місці повинні бути нанесені основні, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки. Деякі варіанти маркування вантажів представлені як приклад нижче на схемі 25.

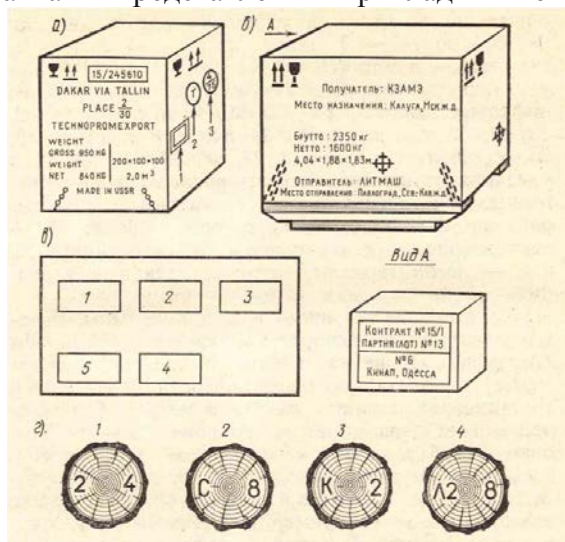


Схема 25. Маркування вантажів:

а) – експортних; б) – імпортерських; в) – контейнерів ІСО: 1 – код власника контейнеру, 2 – номер серії, 3 – контрольне число, 4 – розміри і тип контейнера, 5 – код країни; г) – маркування круглих лісоматеріалів: 1 – бревна пиловочні

другого сорту діаметром 14, 24, 34 см і т. д., 2 – бревна для розділки на рудничну стійку діаметром 18 см, 3 – лісоматеріали для виробки віскозної целюлози діаметром 22 см, 4 – лісоматеріали для лущення і строгання другого сорту діаметром 18, 28 см і т. д.

Основні написи містять дані про контракт, номер вантажного місця і число місць в партії, пункт призначення та інші відомості, *додаткові написи* – відправника і пункт відправлення, *інформаційні написи* – масу вантажного місця брутто і нетто в кілограмах, а також його габаритні розміри і об'єм в кубічних метрах (останні два показника в тому випадку, якщо довжина, ширина або діаметр вантажного місця понад 1 м). *Маніпуляційні знаки*, представлені нижче на схемі 26, призначені для позначення правильних способів поводження з вантажем. Розшифровка значення основних маніпуляційних знаків, що вказують правильний спосіб поводження з вантажем, представлена нижче в таблиці 5.

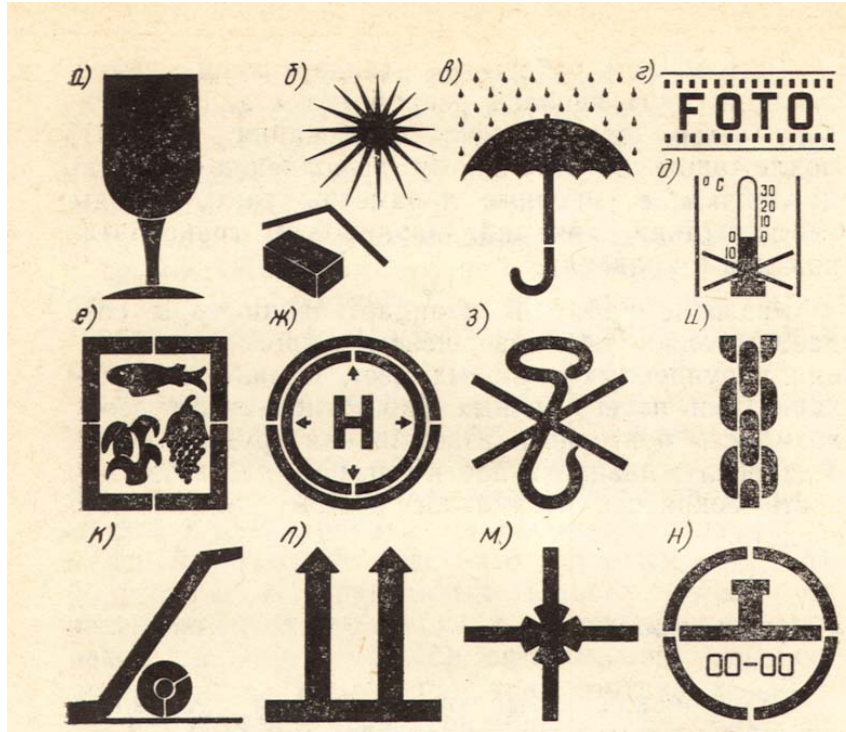


Схема 26. Маніпуляційні знаки.

Знак (рис. 8)	Значение знака		На какие грузовые места или в каком случае наносят знак
	по-русски	по-английски	
а	Осторожно, хрупкое	Handle with care. Fragile	Бьющиеся, хрупкие, ломкие, прецизионные и другие реагирующие на сотрясение изделия.
б	Бойтися нагрeва	Protect from heat	Грузы, которые следует предохранять от нагрeва и воздействия солнечных лучей.
в	Бойтися сырости	Keep dry	Грузы, подверженные воздействию влаги.
г	Бойтися излучения	Protect from radiation	Если любой из видов лучистой энергии может влиять на свойства груза или изменять их.
д	Бойтися мороза	Protect from freezing	Если понижение температуры ниже указанной на знаке может привести к повреждению груза или к изменению его свойств, грузы с этим знаком следует предохранять от влияния температуры ниже указанной на знаке.
е	Скоропортящийся груз	Perishable goods	Грузы, подверженные интенсивной порче.
ж	Герметичная упаковка	Hermetically sealed	Грузы, особо чувствительные к воздействию окружающей среды, знак запрещает вскрывать и повреждать тару.
з	Крюками непосредственно не брать	Use no hooks	Грузы в мягкой таре и кипах, когда при перегрузочных работах недопустимо употребление крюков.
и	Место строповки	Sling here	Грузы, стропить которые можно только в определенных местах.
к	Место подъема тележкой	Lift here with the tiering	Если подъем тележкой в другом месте опасен либо приводит к повреждению изделия или упаковки (при подъеме груза тележка должна быть подведена в месте, указанном знаком).
л	Верх, не кантовать	Top. Do not turn over	Грузовое место, которое при любых манипуляциях должно находиться в указанном положении.
м	Центр тяжести	Centre of gravity	Крупногабаритное грузовое место, когда его центр тяжести находится вне геометрического центра тары.
н	Тропическая упаковка	Tropical packing	Если повреждение упаковки при перегрузочных работах, транспортировке или хранении может привести к порче груза вследствие неблагоприятного воздействия тропического климата. Обозначения: Т – знак тропической упаковки в числителе, месяц и год упаковывания в знаменателе (например, 09-78).

Таблиця 5. Значення основних маніпуляційних знаків.

§9. За призначенням маркування вантажу поділяється на *товарне, відправника, транспортне і спеціальне*. Реквізити маркування вантажного місця, які стосуються кожного із зазначених видів маркування представлені нижче на схемі 27. Відповідальність за правильність товарного маркування вантажу несе виробник товару, відправницького маркування – відправник вантажу, транспортного маркування – транспортна організація, спеціального маркування – виробник товару або вантажовідправник.

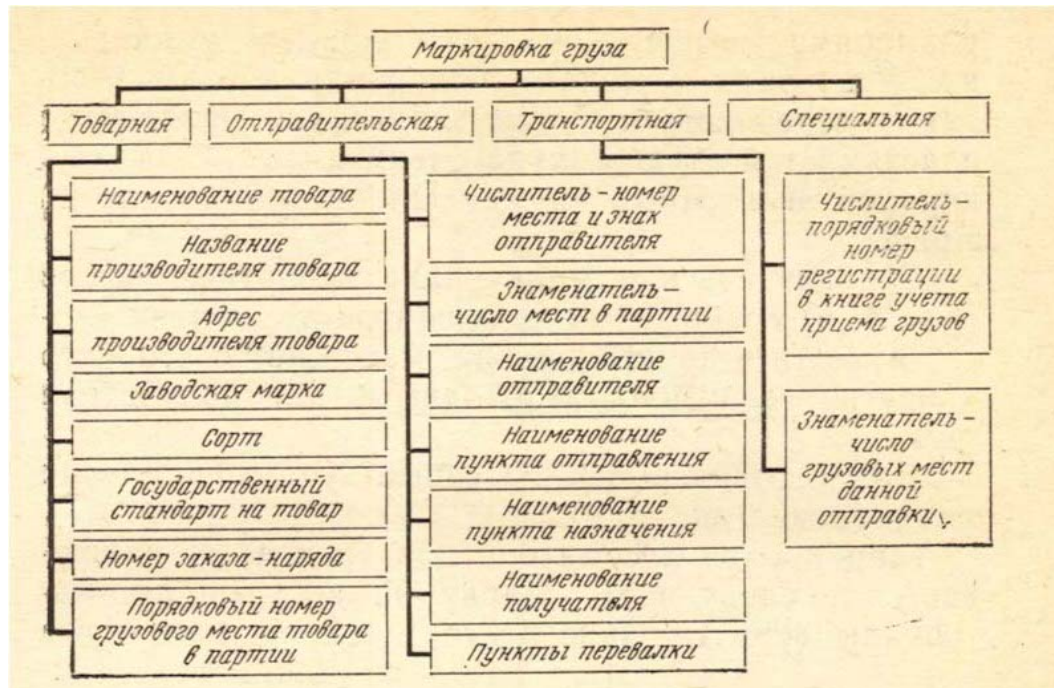


Схема 27. Реквізити маркування вантажного місця.

Товарная (фабричная) маркировка

- наносится изготовителем товара и содержит по меньшей мере следующее:

- название, местонахождение и марку изготовителя;
- название, тип, сорт, артикул товара;
- дату выпуска;
- номер стандарта, массу места брутто и нетто.

Отправительская маркировка

- наносится отправителем до предъявления груза к перевозке и включает:

- наименование отправителя;
- пункты отправления, назначения и перевалки;
- получателя и дробное число (числитель – номер места и знаки отправителя, знаменатель – число мест).

Знак отправителя наносится в том случае, когда различные грузы отправляются в одинаковой таре. Все реквизиты отправительской маркировки должны быть указаны в накладной или коносаменте.

Транспортная маркировка

- наносится транспортной организацией (порт, железнодорожная станция и т.д.), принявшей груз к перевозке, на все грузовые места независимо от отправительской маркировки. Ее наносят в виде дроби через косую черту. Числитель означает порядковый номер, за которым данный груз принят к перевозке, а в знаменателе указывается число мест в данной отправке (например, 72/19). Транспортная маркировка на экспортные грузы наносится не на тару, а на ярлыки, прикрепляемые без повреждения тары к грузовым местам.

Железнодорожная маркировка

- наносится грузоотправителем на все грузовые места, отправляемые мелкими партиями (до 10 т в четырехосном вагоне). Она наносится цифрами в виде дроби: в числителе указывается порядковый номер по книге приема к перевозке и через тире – количество мест, в знаменателе – условный номер дороги отправления и через тире – условный номер станции отправления. Условные номера дорог и станций указываются в тарифном руководстве железнодорожного ведомства (Укрзалізниця, Министерства путей сообщения). Железнодорожная маркировка должна быть нанесена на той же стороне, что и отправительская, и указана также в соответствующей графе накладной

Специальная маркировка

- наносится производителем или отправителем груза в виде манипуляционных знаков или предупредительных надписей в том случае, если груз требует особого обращения при перевозке или перегрузке. Предупредительные надписи наносятся только в случаях, когда манипуляционными знаками невозможно выразить определенный способ обращения с грузом, например: «На верх не ставить» или «Открывать здесь».

Розташування транспортного маркування на вантажному місці представлено нижче на схемі 28.

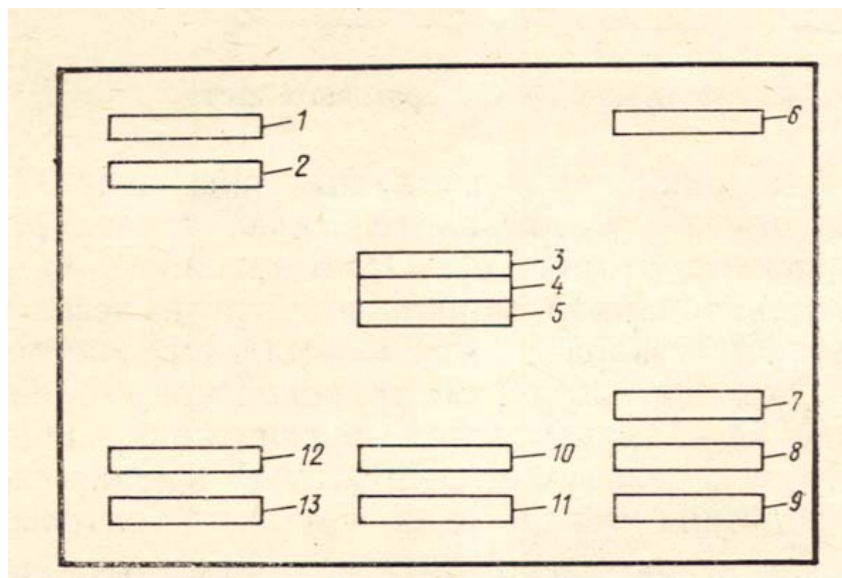


Схема 28. Розташування транспортного маркування на вантажному місті:

1 – манипуляционные знаки; 2 – допускаемые предупредительные надписи; 3 – число мест в партии, порядковый номер внутри партии; 4 – грузополучатель и пункт назначения; 5 – пункт перегрузки; 6 – надписи транспортных организаций; 7 – наименование и адрес отправителя; 8 – пункт отправления; 9 – страна-производитель; 10 – масса брутто; 11 – масса нетто; 12 – габаритные размеры грузового места; 13 – объем грузового места.

Вимоги щодо маркування небезпечних вантажів встановлюються в розділі 5 міжнародних регламентів з перевезення небезпечних вантажів, таких як RID, ADR, AND, IMDG Code (МК МПНВ), СМГС, Рекомендації ООН, розділ 10 ІКАО, а також в нормативно-технічному документі, що регламентує маркування небезпечних вантажів – ГОСТ 19433-88. Знаки небезпеки наносять на транспортній тарі на контрастному фоні або на ярлику поруч з маніпуляційними знаками, що наносяться відповідно до ГОСТ 14192-77. Один з варіантів маркування тари та упаковки з небезпечними вантажами представлений нижче на фото 47.



Фото 47. Один з варіантів маркування тари і упаковки небезпечних вантажів.

§10. Обов'язок дотримуватися вимог стандартів на тару, упаковку і маркування вантажів покладено на відправника, але їх виконання відправником повинен перевіряти перевізник. Якщо при зовнішньому огляді буде встановлена невідповідність тари і упаковки вимогам стандартів і технічних умов чи (щодо експортно-імпортних вантажів) з умовами договору, або виявиться, що вантаж пред'явлений в тарі, що викликає побоювання щодо його втрати або пошкодження, перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу, склавши спільно з відправником акт про це. Так, встановивши при розгляді одної із спірних справ, що рис, всупереч правилам перевезення продовольчих вантажів, був пред'явлений в одинарній, нещільній, яка була у використанні тарі, що дає розсип, Морська арбітражна комісія (МАК) вказала, що пред'явлення вантажу до перевезення в нетранспортабельній тарі дає право перевізнику відмовитися від прийняття цього вантажу (див. §6 коментаря до статті 128 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1961, № 13, с. 65-66).

Не допускається навантаження на судно тарно-штучних вантажів в несправній або пошкодженій тарі, з порушеними відправницькими контрольними стрічками або пломбами, з

неясним або відсутнім маркуванням. Не повинні прийматися на судно контейнери з пошкодженнями кузова, при яких можливий доступ до вмісту, а також без пломб або з неясними відбитками пломб.

У тих випадках, коли перевізник у зв'язку з пред'явленням йому вантажу в неналежній тарі має право відмовитися від його приймання, він також може запропонувати відправнику замінити тару іншою або зробити її ремонт. Витрати, пов'язані з перепакуванням вантажу, відносяться на рахунок сторони, з вини якої виникла необхідність в заміні тари (див. §6 коментаря до статті 128 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1963, № 20, с. 67). Про всі дефекти тари, виявлені в результаті зовнішнього огляду в процесі приймання вантажу до перевезення, перевізник повинен зробити відповідні застереження (оговорки) в перевізних документах, зокрема в коносаменті. Прийняття вантажу з такими застереженнями доцільне лише при незначних дефектах тари, в цілому здатної забезпечити транспортабельність вантажу, що міститься в ній.

Перевізник звільняється від відповідальності за незбереження вантажу, якщо буде встановлено, що воно виникло в результаті недоліків тари або упаковки, які не могли бути помічені при зовнішньому огляді в процесі приймання вантажу до перевезення (див. статтю 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу» і коментар до неї).

§11. Договір про буксирування лісу в плотях є різновидом договору морського перевезення вантажу. Особливість цього виду перевезення полягає в тому, що морським судном здійснюється перевезення сплоченого лісу.

Обов'язок належної підготовки плотів до буксирування покладається на власника плотів. Згідно з *Правилами буксирування лісу в плотях* відправник зобов'язаний підготувати плоти, що пред'являються до буксирування, відповідно до вимог технічних умов сплотки плотів.

Затверджені в установленому порядку *Правила буксирування лісу в плотях* і *Технічні правила сплотки і буксирування морських плотів, що пред'являються до буксирування* є складовою частиною тому 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів».

При відсутності технічних умов, затверджених в установленому порядку, формування та кріплення плотів повинні бути виконані відправником так, щоб вони повністю задовольняли умовам морського буксирування з точки зору якості і міцності конструкції плоту.

Стаття 143. «Морехідний стан судна». **Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.**

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки).

Будь-які договори сторін, що суперечать частині першій цієї статті, недійсні.

§1. Положення частини першої статті 143 Кодексу торговельного мореплавства України відповідають пункту 1 статті III Гаазько-Вісбійських правил і визначають один з основних обов'язків перевізника. Вперше це правило з'явилося в Законі Хартера, прийнятому в США в 1893 році, і закріпило компроміс між вимогою про абсолютний обов'язок щодо приведення судна в морехідний стан і правом перевізника щодо внесення в коносамент застережень (оговорок), які повністю звільняють його від відповідальності.

Морехідність включає в себе, з одного боку, придатність судна до того, щоб протистояти звичайним небезпекам рейсу і в цілості доставити вантаж в умовах цих небезпек, а з іншого, такий стан вантажних приміщень судна, який забезпечує належне приймання і збережну доставку вантажу одержувачу. Судно може виявитися неморехідним в результаті якогось дефекту його вантажних приміщень, який, хоча і не позбавляє його здатності протистояти розумно очікуваним небезпекам морського плавання, може все ж викликати

пошкодження вантажу. Це може статися, наприклад, при недостатньому очищенні вантажних приміщень від залишків вантажу, який перевозився раніше, що призвело до псування наступної партії вантажу, або в результаті порушення герметичності люкових закриттів і проникнення води в вантажне приміщення і т. п.

§2. Приведення судна в морехідний стан означає, перш за все, забезпечення технічної придатності судна до експлуатації. Судно повинне бути придатним з точки зору відповідності його корпусу, судових вантажних та інших приміщень, машин, механізмів, судових систем, пристроїв, обладнання та постачання вимогам діючих нормативних документів. Основні вимоги до технічного стану (конструкції, обладнання та постачання) судна визначаються:

- Міжнародною конвенцією СОЛАС-74 з поправками і доповненнями наступних років;
- Торремоліноською міжнародною конвенцією з безпеки риболовних суден 1977 року і Торремоліноським протоколом 1993 року;
- Міжнародною конвенцією про вантажну марку 1966 року з поправками і доповненнями наступних років;
- Міжнародною конвенцією МАРПОЛ-73/78 з поправками і доповненнями наступних років;
- Правилами класифікаційних товариств, під технічним наглядом яких знаходяться судна;
- інших відповідних чинних нормативних документів.

Судно має утримуватися в належному технічному стані та періодично проходити освідчення, передбачені зазначеними вище міжнародними конвенціями і правилами класифікаційних товариств.

З точки зору технічного стану судно вважається морехідним, якщо воно здатне забезпечити належну плавучість, остійність, міцність, непотоплюваність, керованість, поворотність (поворотливість) і ходкість.

Належний технічний стан судна засвідчується наявністю відповідних судових свідоцтв (сертифікатів), які видаються державою прапора і класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого перебуває судно, на підставі періодичних освідчень судна відповідно до вимог нормативних документів, зазначених вище. Наявність документів, що засвідчують технічну придатність судна, не є, однак, незаперечним доказом і гарантією морехідності судна. Заінтересовані сторони і при наявності зазначених документів мають право надавати докази того, що в якомусь відношенні судно фактично не знаходилося в стані, що забезпечує збережну доставку вантажу.

Разом з цим належний технічний стан ще не означає готовність судна до безпечного плавання. Судно повинне бути готове до безпечного перевезення саме такого вантажу, який вказаний в договорі перевезення. З цього можуть випливати додаткові вимоги до судових приміщень, вантажних пристроїв, систем і механізмів, а іноді і необхідність обладнання спеціальними пристосуваннями.

§3. Судно повинно бути належним чином споряджено і забезпечено всім необхідним: мати належну кількість бункера і води, матеріально-технічного постачання (запасні частини та інше), запаси продовольства для екіпажу. Судно повинне мати на борту належним чином відкориговані карти і навігаційні посібники для забезпечення безпечного плавання в конкретному районі.

Крім засобів, які забезпечують належну експлуатацію матеріальної частини судна, воно повинно бути забезпечено в достатній кількості тросами, канатами, такелажними ланцюгами та скобами, підйомними пристроями, необхідними для проведення вантажних операцій.

Необхідні для навантаження, кріплення, перевезення та вивантаження вантажу допоміжні матеріали і пристосування, такі як жорстка і м'яка сепарація, пиломатеріали для пристрою настилів, кріпильні матеріали, брезенти, тимчасове обладнання для перевезення живності і спеціальних вантажів тощо, забезпечуються відправником або за його рахунок, якщо умовами договору перевезення не передбачено інше (див. статтю 38 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

Сепараційні, підстилкові і інші допоміжні матеріали сприяють збереженню вантажу, тобто досягненню мети, про яку йдеться в статті 143 Кодексу торговельного мореплавства України. Але саме забезпечення судна переліченими матеріалами не входить в обов'язок перевізника. Тому поняття морехідності, яке міститься в статті 143 Кодексу, не включає постачання судна необхідними сепараційними матеріалами.

Обов'язок із надання сепараційного і іншого допоміжного матеріалу не слід змішувати з обов'язком по влаштуванню шіфтинг-бордсов, що перешкоджають зсуву (сміщенню) вантажу і, тим самим, забезпечують остійність судна. Перший за загальним правилом покладається на відправника, другий – на перевізника. Обшивка та обладнання трюмів судна для перевезення вантажів не відноситься до сепараційних робіт і також забезпечуються самим перевізником або за його рахунок (див. §5 коментаря до статті 129 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1960, № 10, с. 51-52).

Під належним спорядженням судна мається на увазі наявність на судні технічного обладнання, необхідного для безпечного плавання, а також повне оснащення судна всім необхідним для навантаження, перевезення і збереження переданих йому вантажів.

Поняття оснащеності судна включає в себе наявність схем, карт, приладів, необхідних для безпечного здійснення рейсу. Так, за одною з англійських судових справ ненадання механіку судна планів баластної і паливної систем було розцінено як невияв перевізником належної дбайливості про морехідний стан судна. В іншому випадку судовласник не надав капітанові інструкції щодо необхідності збереження в цистернах водяного баласту (див. §5 коментаря до статті 129 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Fairplay» №4, 368, р. 27, 1967).

§4. Згідно із статтями 50, 51 і 52 Кодексу торговельного мореплавства України кожне судно повинне мати на борту екіпаж належної кваліфікації і достатньої чисельності для забезпечення безпеки мореплавства і збереження морського середовища, що задовольняє вимогам до його кваліфікації і стану здоров'я. В даний час вимоги до кваліфікації екіпажу торговельних суден встановлені в Конвенції і Кодексі ПДНВ-78/95, а до кваліфікації персоналу риболовних суден – в Конвенції ПДНВ-95р (див. статті 50-51 КТМУ і коментар до них).

До обслуговування судна і судових механізмів можуть бути допущені лише особи, які пройшли відповідне навчання і мають документи про проходження кваліфікаційної і медичної комісії. На інженерно-технічних посадах повинні використовуватися особи, що володіють відповідними дипломами або свідоцтвами (сертифікатами), що видаються компетентними органами та дають право займати дані посади (див. статті 51 «Вимоги до кваліфікації членів екіпажу» та 52 «Вимоги до стану здоров'я членів екіпажу» КТМУ і коментар до них).

Морехідність судна щодо його укомплектованості екіпажем підтверджується наданням судової ролі, дипломів і кваліфікаційних свідоцтв членів екіпажу.

Законодавство і судова практика зарубіжних країн також вимагають від перевізника належного укомплектування судна кваліфікованим екіпажем. Якщо кваліфікація судового екіпажу не відповідає вимогам Міжнародної конвенції і кодексу ПДНВ-78/95, воно вважається неналежним чином укомплектованим. В англійській судовій практиці розглядалася справа, коли судно затонуло зі своєю командою. У суді було доведено, що капітан і старший механік судна страждали алкоголізмом. У своєму рішенні суд вказав, що перебування цих осіб систематично в стані сп'яніння позбавило судно морехідності на початку рейсу. В іншому випадку шкоду вантажу було завдано через відсутність належної кваліфікації у механіка. До перевізника був пред'явлений позов про стягнення збитків, і він був визнаний відповідальним на тій підставі, що не зміг довести прояв своєї належної дбайливості, оскільки найняв механіка, не маючи достовірної інформації щодо його кваліфікації (див. §6 коментаря до статті 129 КТМ СРСР 1968 року).

§5. На кожному судні повинен бути недоторканий запас провізії за спеціально встановленими нормами. На судні повинні бути також цистерни (танки) для питної води, місткість яких визначається нормами споживання прісної води, районом плавання і тривалістю рейсу судна.

§6. Вантажні приміщення судна повинні бути в стані, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу. Придатність судових вантажних приміщень слід розуміти в тому сенсі, що вони можуть забезпечити перевезення вантажу, передбаченого договором. Наприклад, якщо судно подається для перевезення зерна, то трюми повинні бути чистими, відповідним чином обробленими щоб уникнути зараження шкідниками, а під час перевезення швидкопсувного вантажу холодильні камери не повинні містити сторонніх запахів, люкові закриття повинні забезпечувати герметичність і т. д.

У справі *Mediterranean Freight Services Ltd. v. B.P. Oil International Ltd. (The Fiona)*, розглянутої Апеляційним судом Великобританії, встановлено, що до вивантаження дизельного палива сюрвейєр прибув на борт для замірів, в тому числі і температури вантажу. Він використовував незаземлений вимірювальний прилад, що призвело до вибуху. Було доведено, що вибух був викликаний тим, що судовласник не виявив належної дбайливості щодо приведення судна в морехідний стан. Суд вказав, що судовласник не забезпечив видалення конденсату (залишків раніше перевезеного вантажу) і належної мийки трюмів до початку навантаження, що є порушенням його обов'язків згідно із пунктом 1 статті III Гаазько – Вісбійських правил щодо приведення трюмів та інших частин судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу (див. §5 коментаря до статті 124 КТМ РФ).

За матеріалами іншої справи, також розглянутої недавно (*The Apostolis*), на мальтійському судні після навантаження в порту Салоніки бавовни в стосах (кипах) тривав ремонт люкових закриттів із застосуванням зварювання, що призвело до пожежі та пошкодження вантажу. Суд визнав, що судовласник порушив обов'язок щодо приведення завчасно судна в морехідний стан. Оскільки це було встановлено, судовласник вже не міг посилатися на виключення, передбачене в пункті 2 (b) статті IV Гаазько – Вісбійських правил (див. там же).

§7. З поняттям морехідність пов'язана і турбота перевізника щодо правильного укладання і навантаження. Порушення вимог до навантаження і укладання можуть призвести до перевантаження судна понад установлені норми, втрати остійності, шкоди як даному вантажу, так і іншому вантажу, що перевозиться на судні. Для того щоб не допускати завантаження судна понад певних меж, які забезпечують безпечне плавання, на міжнародному рівні були встановлені відповідні стандарти, що містяться в *Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року* з поправками і доповненнями наступних років.

При наявності в чартері умови про два або декілька портів вивантаження для забезпечення морехідності в чартер включається спеціальне застереження (оговорка), що зобов'язує фрахтувальника забезпечити таке завантаження судна, при якому воно після вивантаження частини вантажу в першому порту заходу могло б безпечно слідувати далі за призначенням.

§8. Морехідність судна – поняття відносне. Морехідний стан судна визначається відповідно до конкретних умов плавання і перевезення. У всіх випадках вирішення питання про морехідність судна зводиться до встановлення його здатності належним чином виконувати поставлене перед ним завдання з транспортування конкретного вантажу.

§9. Перевізник зобов'язаний привести судно в морехідний стан «завчасно, до початку рейсу». До моменту постановки під навантаження судно зазвичай не буває повністю готовим до виходу в рейс: на ньому ведуться деякі ремонтні роботи, відбувається постачання і комплектування екіпажем і т. д. Тому слід розрізняти готовність судна до прийняття вантажу і повну готовність до виходу в рейс. Судна, що подаються перевізником під навантаження, повинні бути в морехідному стані: трюми та інші приміщення, призначені для перевезення вантажу, – очищені від залишків раніше перевезених вантажів і приведені в стан, що забезпечує перевезення і збереження вантажу. До початку рейсу (моменту виходу судна з порту) перевізник повинен забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його, укомплектувати екіпажем і забезпечити всім необхідним. Власне момент виходу судна з порту можна визначити як початок руху судна самостійно або за допомогою буксирів при його відході від причалу або зняття з якоря на рейді.

§10. Як уже зазначалося, на перевізникові не лежить абсолютний обов'язок щодо приведення судна в морехідний стан. Він повинен лише виявити належну дбайливість, щоб

досягти зазначеного результату. Сучасне морське судно є складним інженерним спорудженням, і сам перевізник не в змозі забезпечити приведення судна в морехідний стан. Тому в багатьох випадках він наймає компетентних осіб, які і здійснюють покладені на перевізника обов'язки. Всі ці особи при виконанні обов'язків, доручених їм перевізником, також повинні проявляти належну дбайливість, і відповідальність за їх упущення буде нести перевізник. Провідним прецедентом залишається рішення Палати Лордів у справі *The Muncaster Caste*, коли на перевізника була покладена відповідальність у зв'язку з тим, що судноремонтний завод не виявив належної дбайливості при ремонті судна. Перевізник несе відповідальність і в тому випадку, якщо запрошений для проведення освідчення сюрвейєр класифікаційного товариства, яке має високу репутацію, не виявив належної дбайливості при освідченні. Так само не є доказом прояву перевізником належної дбайливості наявність свідоцтва, виданого навіть відомим класифікаційним товариством (див. §8 коментаря до статті 124 КТМ РФ).

§11. Питання про те, чи була забезпечена перевізником і його службовцями належна дбайливість при приведенні судна в морехідний стан, вирішується в кожному конкретному випадку. Критерії належної дбайливості змінювалися з розвитком технічного прогресу взагалі і в торговельному мореплаванні зокрема. Так, ще на початку 60-х років суди не вважали, що судно, не обладнане радаром, є неморехідним. Однак вже у 70-х роках обладнання радаром стало загальною практикою. В даний час вимоги до навігаційного обладнання значно підвищилися, і якщо обладнання, наявність якого на судні є обов'язковим, не знаходиться в належному стані, судно може бути визнано неморехідним.

§12. Згідно із частиною другою статті 143 Кодексу торговельного мореплавання України тягар доведення того, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві належної дбайливості, лежить на перевізнику. Пункт 1 статті IV Гаазько – Вісбійських правил встановлює, що всякий раз, коли втрата або пошкодження вантажу виникли внаслідок неморехідності, тягар доведення того, що стосується прояву належної дбайливості, покладається на перевізника. У той же час між морехідністю судна і шкодою, завданою вантажу, має бути причинний зв'язок. Один лише не прояв перевізником належної дбайливості не може служити достатньою підставою для покладання на нього відповідальності за втрату або пошкодження вантажу. Наприклад, якщо вантаж буде завантажений на судно з порушенням існуючих правил, однак втрата відбудеться у зв'язку з внутрішніми дефектами самого вантажу, перевізник буде звільнений від відповідальності. Такі ж наслідки виникнуть у разі, коли судно вийде в рейс з екіпажем, не укомплектованим до встановленої норми, але вантаж виявиться пошкодженим в результаті недоліків упаковки.

§13. Недоліки судна, які не могли бути виявлені перевізником, повинні бути прихованими, тобто такими, які не могли бути виявлені компетентними фахівцями при здійсненні перевірки із застосуванням сучасних методів. Це означає, що недолік був прихованим не в тому розумінні, що перевізник і його службовці про нього не знали, а в тому, що цей недолік не міг бути виявлений при прояві належної дбайливості перевізником і його службовцями.

Перевізник вважається таким що виявив «належну дбайливість», якщо він не допустив помилок при технічній підготовці, спорядженні, постачанні судна, комплектуванні екіпажу, а також при приведенні судна в стан, придатний до прийняття і доставки вантажу. Так, в одній із справ, що була розглянута Державним арбітражем при Раді Міністрів СРСР, перевізник був визнаний таким що проявив належну дбайливість, а збиток – виникшим внаслідок прихованих недоліків судна з урахуванням наступних обставин. На т/х «Ростов» серед інших вантажів знаходився китовий жир, прийнятий з китобійної флотилії «Советская Украина». В Одеському порту при перевірці вантажу виявилось, що жир значно обводнений. Причиною обводнення жиру стало проникнення конденсату через два фланцевих з'єднання системи паропідігріву, що проходила через вантажне приміщення. При розгляді справи було встановлено, що герметичність системи паропідігріву було перевірено обпресуванням під тиском, причому перевірку було проведено у повній відповідності з правилами перевезення китового жиру на наливних суднах. Це дозволило арбітражу кваліфікувати недоліки судна як приховані, а перевізника звільнити від відповідальності за збитки, заподіяні незбережністю вантажу (див.

§12 коментаря до статті 129 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1968, № 40, с. 47- 49).

§14. Гаазько–Вісбійські правила застосовуються лише до коносаменту або іншого товаророзпорядчого документу, і стаття 143 Кодексу торговельного мореплавства України базується на відповідних нормах цих правил. У КТМУ норми, які стосуються мореплавства судна, розміщені в Главі 2 Розділу V, яка включає положення про подачу і навантаження судна, що відносяться до договорів перевезення як на підставі коносамента, так і за чартером.

Обов'язок перевізника щодо приведення судна в морехідний стан носить імперативний характер і не може бути змінений угодою сторін. Разом з тим вирішальне значення тут мають дві обставини: чи здійснюється перевезення на підставі коносамента або чи регулює виданий коносамент відносини між перевізником і власником коносамента, який не є фрахтувальником. Тільки в цих випадках угода сторін, що суперечить частині першій статті 143 Кодексу, є нікчемною, тобто при перевезенні вантажу по чартеру положення частини першої зазначеної статті застосовуються в тих випадках, якщо сторони не домовилися про інше.

Стаття 144. «Документи на вантаж». **Відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила. Відправник відповідає перед перевізником за збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або неповноти цих документів.**

§1. Відповідно до частини другої статті 137 Кодексу торговельного мореплавства України відправник, який бажає здати вантаж до перевезення, повинен вручити перевізнику документ, в якому зобов'язаний повідомити дані, необхідні для оформлення перевезення (див. статтю 137 КТМУ «Докази приймання вантажу до перевезення» і коментар до неї).

§2. Відправник повинен передати перевізнику не тільки документ, зазначений в статті 137 Кодексу, а й усі інші документи, подання яких обов'язково при здачі вантажу до перевезення відповідно до існуючих правил, в тому числі правил перевезення окремих видів вантажів.

Перш за все, власник вантажу зобов'язаний надавати перевізнику і адміністрації порту інформацію про вантаж, яка відповідає його фактичному стану. При цьому мають бути вказані фізико-хімічні властивості і особливості вантажу, що можуть вплинути на його безпечне транспортування і зберігання. Міжнародна конвенція СОЛАС-74 з поправками висуває вимоги до вантажовласників щодо надання інформації про вантаж, представлені нижче в таблиці 6.

<p>Інформація о грузе (Международная конвенция СОЛАС – 74 с поправками, Глава VI, Часть А, Правило 2).</p>	<p>1. Грузоотправитель должен обеспечить капитана судна или его представителя соответствующей информацией о грузе, достаточно заблаговременно до погрузки с тем, чтобы дать возможность обеспечить меры предосторожности, которые могут быть необходимы для надлежащего размещения и безопасной перевозки груза. Такая информация должна быть подтверждена в письменном виде и соответствующими отгрузочными документами до начала погрузки груза на судно.</p>
	<p>2. Информация о грузе должна включать:</p> <p>.1 в случае генерального груза и груза, перевозимого в виде грузовых мест, общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойств груза. Должна быть предоставлена информация, требуемая в разделе 1.9 Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого резолюцией ИМО А.714 (17) с возможными поправками.</p> <p>.2 в случае навалочного груза, информацию об удельном погрузочном объеме груза, операциям по штивке, склонности к смещению сыпучего груза, включая угол естественного откоса, если это применимо, и о любых других соответствующих специальных свойствах груза. В случае концентратов или иных грузов, которые могут разжигаться, дополнительную информацию в виде свидетельства о влагосодержании груза и его предельной влажности для транспортировки;</p> <p>.3 в случае навалочного груза, не классифицированного в соответствии с положениями правила VII/2 (классификация опасных грузов), но который имеет химические свойства, могущие вызвать возможный вред, в дополнение к информации, требуемой предыдущими подпунктами, информацию о его химических свойствах.</p>
	<p>3. До погрузки грузовых мест на судно, грузоотправитель должен обеспечить, чтобы масса брутто таких грузовых мест находилась в соответствии с массой брутто, заявленной в отгрузочных документах.</p>

Таблиця 6. Вимоги Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками відносно інформації про вантаж, яку повинні надавати вантажовласники.

Відповідно до чинних вимог зводів звичаїв морських портів (див. наприклад, статтю 7 Зводу звичаїв морського порту Одеса) експедитори від імені вантажовласників /

вантажовідправників повинні надати адміністрації порту заявки про терміни готовності вантажних партій під навантаження по конкретному судну (номінації) не пізніше, ніж за 5 діб до дати очікуваного підходу. Крім цього вантажовласники (експедитори за їх дорученням) повинні підготувати і надати порту і перевізнику всі необхідні транспортні документи і сертифікати для митного, санітарно-карантинного та фітосанітарного оформлення дозволу на ввезення / вивезення вантажу (наприклад, вантажна митна декларація, сертифікат походження, сертифікат якості товару, фітосанітарний сертифікат, радіологічний сертифікат та інші в залежності від виду вантажу). На фото 48 нижче представлений зразок форми інформації про вантаж, яку власник повинен надавати заінтересованим сторонам у відповідності з діючими вимогами міжнародних та національних нормативних документів.

ФОРМА ИНФОРМАЦИИ О ГРУЗЕ

Примечание. Данная форма не должна использоваться, если подлежащий погрузке груз требует декларации о грузе, как предписано в правиле 5 главы VII Конвенции СОЛАС-74, правиле 4 Приложения III Конвенции МАРПОЛ-73/78 и разделе 9 Общего введения к МКМПОГ.

Грузоотправитель		Исходящий номер
Получатель		Перевозчик
Название/Средство перевозки	Порт /место отхода	Инструкции или иные вопросы
Порт /место назначения		
Общее описание груза (Тип вещества/размер частиц)*		Вес брутто, кг/т <input type="checkbox"/> генеральный груз <input type="checkbox"/> укрупненные грузовые места <input type="checkbox"/> навалочный груз
* Для навалочных грузов		
Спецификации навалочного груза* Удельный погрузочный объем Угол естественного откоса Процедуры штивки Химические свойства**, если имеется опасность * Если используется ** К примеру, класс ИМО, номер ООН, номер по кодексу НГ и номер аварийной карточки		
Специальные свойства груза, относящиеся к перевозке		Дополнительные свидетельства* <input type="checkbox"/> Свидетельство о содержании влаги и транспортабельный предел влажности <input type="checkbox"/> Свидетельство о выдержке <input type="checkbox"/> Свидетельство об изъятии <input type="checkbox"/> Прочие (указать какие) * Если требуются
ДЕКЛАРАЦИЯ Я настоящим заявляю, что партия груза, предъявленная к погрузке описана полностью и точно и что приведенные результаты испытаний и другие спецификации правильны, насколько это соответствует моему знанию и представлению, и может представлять весь груз, предъявленный к погрузке		Имя/должность, компания/организация удостоверяющая декларацию Место и дата Подпись по поручению грузоотправителя

Данная форма отвечает требованиям правила 2 главы VI Конвенции СОЛАС-74 и подразделу 4.1 раздела 4 Кодекса НГ

Фото 48. Форма інформації про вантаж, що відповідає вимогам Правила 2 Глави VI МК СОЛАС – 74 з поправками, яку вантажовласник повинен надавати заінтересованим сторонам.

Міжнародна конвенція СОЛАС-74 з поправками також **зобов'язує вантажовласників до завантаження вантажних місць на судно забезпечувати, щоб маса брутто таких вантажних місць відповідала масі брутто, заявленої у вантажних документах.** У разі надання до навантаження і перевезення небезпечних вантажів, вантажовласник (експедитор за

дорученням вантажовласника) зобов'язаний передавати порту і перевізнику Декларацію про небезпечні вантажі, форма якої представлена нижче на фото 49.

ДЕКЛАРАЦІЯ ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ
Настоящая форма отвечает требованиям правила 5 Главы VII СОЛАС-74, правила 4 Приложения III МАРПОЛ 73/78 и раздела 9 Общего Введения МК МПОГ

Грузоотправитель	1	Исходящий (ше) номер (а)	2
Грузополучатель	3	Перевозчик	4
Свидетельство о загрузке контейнера/ декларация о загрузке транспортного средства			5
ДЕКЛАРАЦИЯ Заявляется, что загрузка контейнера/транспортного средства выполнена в соответствии с пунктом 12.3.7 или 17.7.7 Общего Введения МК МПОГ			
ЗАПОЛНЯЕТСЯ ПРИ ОТПРАВКЕ В КОНТЕЙНЕРАХ ИЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ			
Имя/должность, компания/организация, удостоверяющая декларацию			
Место и дата			
Подпись по поручению упаковочной компании			
Название судна и № рейса	Порт погрузки	6	
Порт выгрузки	8		
		(Зарегистрировано для текста, инструкций и пр.)	
Маркировка и номера	Количество и описание грузовых мест, подлежащее	Масса брутто (кг), количество/масса нетто**	Груз поставляется как
Оптический или регистрационный номер (а), грузовой единицы, если используется	транспортного наименование, ИМО класс/подкласс опасности, номер ООН, группа упаковки, (если присвоена)**, температура вспышки (в °С з.т.)**, контрольная и аварийная температуры**, идентификация грузов как ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРЯ**, № АвК и № таблицы РПМП***		<input type="checkbox"/> Тарно-штучный <input type="checkbox"/> Укрупненный <input type="checkbox"/> Навалочный Тип грузовой единицы (контейнер, прицеп, транспортная цистерна и т.п.) <input type="checkbox"/> Открытая <input type="checkbox"/> Закрытая Поставить знак "X" в соответствующих квадратах (Эта колонка может не заполняться за исключением заголовка, в этом случае включить соответствующее описание)
* Синонимы не должны использоваться. Только одни частные/торговые наименования не являются достаточными. Если применимо, то (1) слово "ОТХОДЫ" должно стоять впереди наименования; (2) должно добавляться "ПОРОЖНИЙ НЕОЧИЩЕННЫЙ" или "ОСТАТОК ПРОШЛОГО СОДЕРЖИМОГО"; (3) должно добавляться "ОГРАНИЧЕННОЕ КОЛИЧЕСТВО"			
**Если требуется п. 9.3. Общего Введения МК МПОГ			
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ В определенных случаях требуется специальная информация / сертификаты, см. пункты 9.7.1, 9.7.2., 9.9.1, и 9.10.1 Общего Введения МК МПОГ			10
ДЕКЛАРАЦИЯ Я настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано выше подлежащим (и) транспортным (и) наименованием (ями) и что содержимое классифицировано, упаковано, маркировано, и снабжено знаками опасности / предупредительными знаками и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными правительственными правилами.		Имя/должность, компания/организация, удостоверяющая декларацию	11
		Место и дата	
		Подпись по поручению грузоотправителя	

Фото 49. Форма декларації про небезпечний вантаж, що відповідає вимогам Правила 3 Глави VI МК СОЛАС – 74 з поправками, яку вантажовласник повинен надавати заінтересованим сторонам.

§3. Іншими важливими документами стосовно вантажу, які вимагаються заінтересованими сторонами відповідно до чинних правил є штурманські розписки та вантажні маніфести. На експортні вантажі коносаменти виписуються в транспортно-експедиторській організації (ТЕО) на підставі штурманських розписок в кількості, зазначеній в дорученнях. Вантажні маніфести оформляються ТЕО на підставі коносаментів. Маніфести вручаються судну, митниці та власнику вантажу в обумовленій кількості.

§4. Прийняття вантажів на судно в зарубіжних портах здійснюється за документом, аналогічним вантажному дорученню, що використовується в вітчизняних портах, який зазвичай називають *Shipping Order*. Найменування і зміст передавальних документів дещо різняться в залежності від країни і порту навантаження, але їх призначення і роль в оформленні передачі вантажу в цілому аналогічна функціям вантажного доручення. Навантаження відбувається відповідно до затвердженого капітаном вантажного плану під контролем вантажного і вахтових помічників капітана і, в разі необхідності, супроводжується тальманським рахунком. У зарубіжних портах рахунок найчастіше ведуть незалежні тальманської фірми, так звані «присяжні тальмани» (*Sworn Tallymen*). Після закінчення навантаження кожної партії вантажу вантажний помічник капітана підписує штурманську розписку. *Штурманська розписка (Mate's receipt)* є друкарською формою використовуваного в даному порту зразка, з внесеними від руки у відповідних місцях записами, що підтверджує з

боку судна отримання вантажу. У штурманську розписку переносяться всі зауваження щодо вантажу з тальманських листів. Штурманська розписка є доказом того, що вказаний в ній вантаж був доставлений і завантажений на судно. Як приклад на фото 50 нижче представлена копія лицьової сторони штурманської розписки, оформленої на handy-size балкері, що прямував з повним вантажем соєвих бобів з Бразилії в порти Ірану. Тут старшим помічником капітана були внесені застереження (оговрки): «said to be, said to weigh» і «quantity and quality unknown». Це звичайні застереження, що застосовуються, коли стан і якість вантажу важко встановити або коли цифри судна і берега не збігаються. Однак, такі застереження не дають надійного захисту перевізнику від претензій в разі дуже значних розбіжностей, які повинні були бути відзначені.

Mate's receipt

Appendix 14.2

LITORAL AGÊNCIA MARÍTIMA, COMISSÁRIA DE DESPACHOS E SERVIÇOS CORRELADOS LTDA.

01

MATE'S RECEIPT

Port of S. Frco. Sul, 6th July, de 198 8.-

RECEIVED in apparent good order and condition on board the m/s [REDACTED]
from Messrs: CEVAL AGRO INDUSTRIAL S.A.

the undermentioned goods destined to the port of "ANY IRANIAN SOUTHERN PORTS"

Name and Number	Number of pieces	Class of packages	Said to contain	Gross weight in kilos	Cubic measurement
IN BULK			"BRAZILIAN SOYA BEAN MEAL PELLETS IN BULK"	3.026.190 KGS	

"CLEAN ON BOARD"

"said to be said to weigh"
"quantity and quality unknown"

All terms, conditions, liberties, exceptions, clauses and arbitration clause of Charter Party dated 30-06-88 and any addenda thereto, are herewith incorporated.

THE CARRIAGE OF THE GOODS SPECIFIED HEREIN IS SUBJECT TO THE CONDITIONS AS CONTAINED IN THE BILL OF LADING FOR THIS SHIPMENT

STOWAGE

Header	U.T.E	L.T.E	L.E	Total
I				
II				
III				
IV				
V				

Grand Total

Port of S. Frco. do Sul, 6th July, de 198 8.-

IV. V. **KUBENS**

O.N. 366 308
G.R.T. 17.965,73
N.R.T. 11.236,17
B.H.P. 11200

[Signature]
Chief Officer

Фото 50. Копія лицьової сторони одного з можливих форматів штурманської розписки.

Якщо вантаж доставлений до судна, не відповідає вимогам, перевізник має негайно заявити про це власнику вантажу або його експедитору (агенту) з тим, щоб невідповідний вантаж був вилучений і замінений вантажем відповідної вимогам якості. Така заява (*лист протесту – Letter of protest*) має бути документально оформлена, щоб її можна було використовувати як доказ у розгляді спорів, позовів та претензій. Альтернативним запобіжним заходом є внесення в штурманські розписки відповідних застережень, що показують дійсний стан вантажу на момент його доставки на судно. Особливу обережність і уважність слід проявляти при формулюванні застережень, щоб вони згодом не послужили причиною пред'явлення претензії судовласнику. У будь-якому випадку, особливо при виникненні сумнівів, капітан повинен погоджувати текст застережень із судовласником, надаючи йому максимально точний і

повний опис стану пошкодженого або невідповідного вантажу. За погодженням із судовласником капітан може використовувати послуги незалежного сюрвейєра, рекомендованого клубом взаємного страхування (P & I Клубом).

Вантажний помічник не повинен підписувати штурманську розписку, так само як і капітан не повинен підписувати коносамент, якщо їм відомо, що в цих документах вказана невірна інформація, так як в цьому випадку відповідальність буде покладена на перевізника. Наприклад, не можна вносити застереження «weight and quantity unknown» якщо судовій адміністрації відомо, що в штурманську розписку і коносамент внесено неправильні дані. Капітану набагато краще наполягати на внесенні в документи даних, заявлених судом, або на залученні незалежного сюрвейєра для визначення справжніх кількості і стану вантажу.

§5. *Вантажний маніфест (Cargo manifest)* видається вантажовідправником або його експедитором (агентом) в порту навантаження вантажу на підставі інформації, що міститься в коносаментах (див. нижче, фото 51). Копії вантажного маніфесту видаються капітанові судна для передачі владі в порту призначення вантажу, а також в проміжних пунктах заходу судна, якщо це потрібно. У тих випадках, коли вантажні маніфести в порту навантаження капітану не видаються, він (вантажний помічник капітана) може сам підготувати такий документ на підставі інформації, що міститься в коносаментах.

NATIONALITY		NAME OF SHIP		VOY. No.	NET TONS	MASTER NAME		FROM	ONE PORT OR OF TWO PORTS SHEET	
BRITISH		RUBENS		JULY	11236	WILLIAMS STEPHEN		SAO FRANCISCO DO SUL	CHAH BAHAR, ZANJAN, AFGAN, IN QUANTITIES STATED	
B/L No.	SHIPPER	CONSIGNEE		MARKS AND NUMBERS		CONTENTS		GROSS/WEIGHT KILOS	FREIGHT	
1	CEVAL AGRO INDUSTRIAL S.A.	TO THE ORDER OF BANK SEPAH TEHRAN IRAN.		IN BULK		BRAZILIAN SOYA BEAN MEAL PELLETS IN BULK		24530000	PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	
								TOTAL	24530000	
SAO FRANCISCO DO SUL, JULY 09 1981										
AGENCIA MARITIMA CARGONAVE LTDA.										

Фото 51. Копія одного з можливих форматів вантажного маніфесту.

Маніфест на небезпечні вантажі (Dangerous cargo manifest) видається вантажовідправником або його експедитором (агентом) відповідно до вимог правил, що діють в порту відвантаження. Цей документ вказує кількість завантажених небезпечних матеріалів, а також засвідчує, що вони правильно названі і мають відповідну упаковку або, в іншому випадку, знаходяться в належному стані для перевезення навалом. Найменування і опис небезпечних вантажів, дане в цьому маніфесті, повинно підтверджувати відповідність їх розміщення вимогам, викладеним в *Кодексі безпечної практики для твердих навалочних вантажів (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes – BC Code)* і *Міжнародному кодексі морського перевезення небезпечних вантажів (International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code)*. Цей документ подають на підпис капітана судна, так що перед його підписанням він повинен переконатися, наскільки це практично можливо, в тому, що заявлені кількість і характеристики небезпечного вантажу вказані в маніфесті правильно, і що цей вантаж був розміщений відповідно до вимог діючих нормативних документів. Капітану судна і вантажовідправнику залишається по одній копії цього маніфесту, однак, копії цього маніфесту

також можуть бути затребувані владою портів навантаження і вивантаження, а також проміжних пунктів заходу судна (Суецький, Панамський, Кільський канали тощо).

§6. Капітан порту здійснює державний нагляд за безпекою мореплавства на акваторії порту і в зоні своєї відповідальності, прилеглої до акваторії порту. Тому адміністрація порту вимагає надання документів на вантаж, що відносяться до області забезпечення безпеки мореплавства.

Відповідно до *Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року* [Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL-65)] основним документом, що містить достатні відомості про вантаж судна на момент його прибуття в порт і відходу з порту, який повинен пред'являтися портовим властям для отримання дозволу на вхід в порт і вихід з порту, є *декларація про вантаж*. Перелік інформації про вантаж, яка повинна відображатись у декларації про вантаж, визначений Конвенцією 1965 року. Окремо потрібні відомості про наявність на борту судна небезпечних вантажів – *декларація про небезпечні вантажі*.

Портовими властями приймається до оформлення декларація про вантаж, датована і підписана капітаном, судновим агентом або іншою особою, належним чином уповноваженою на це капітаном судна. Разом з тим Конвенцією 1965 року рекомендується замість декларації про вантаж приймати судновий вантажний маніфест за умови, що він містить інформацію, яка повинна бути внесена у декларацію про вантаж. В якості альтернативи може прийматися екземпляр коносаменту або його завірена копія за умови, що будь-які відомості про вантаж, необхідні відповідно до вимог Конвенції 1965 року, будуть представлені в будь-який інший формі, завірених належним чином.

§7. Згідно з нормами Митного кодексу України (МКУ) випуск товарів для вільного обігу і випуск товарів у митному режимі експорту здійснюється за умови сплати відповідних митних зборів, податків і внесення інших митних платежів. Відповідно до вимог МКУ ніхто не має права користуватися і розпоряджатися товарами, щодо яких митне оформлення не завершено. Отже, навантаження і вивантаження транспортних засобів здійснюються тільки після завершення митного оформлення та отримання відповідних документів. Для митного оформлення товарів (вантажів) і транспортних засобів органам митного контролю повинні надаватися відповідні товарно-транспортні документи (накладні). *Товарно-транспортні накладні* – це документи, які супроводжують транспортні засоби і свідчать про укладення договору на перевезення вантажів. Залежно від обраного виду транспорту, яким переміщуються вантажі, в якості товарно-транспортного документа може використовуватися:

- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- авіаційна вантажна накладна (Air waybill);
- залізнична накладна СМГС або CIM;
- коносамент (Bill of Lading);
- інші встановлені документи (морська накладна, штурманська розписка, вантажний маніфест, фрахтовий маніфест, контейнерний маніфест, підтвердження про фрахтування тоннажу, фрахтовий рахунок, заявка-вимога про відправку, якщо вантаж доставляється морем; гарантійний лист; дорожня відомість; дорожні листи; бордеро; поштова квитанція – у разі доставки товару поштою).

Відповідно до *Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними*, затвердженої наказом Державної митної служби України (ДМСУ) від 17.09.2004 року № 678 із змінами, митному органу для здійснення митного контролю повинні надаватися такі документи на вантаж:

- вантажна митна декларація;
- вантажні документи (коносаменти, маніфести);
- інші документи, необхідні при здійсненні митних процедур (наприклад, до початку навантаження на судно закордонного плавання транспортних засобів і товарів декларант або уповноважена власником товару особа подає митному органу доручення на навантаження транспортних засобів і товарів) [див. нижче, схема 29].

Надані документи повинні бути засвідчені судновою печаткою та підписом капітана судна, за винятком митних декларацій українських членів екіпажу. Загальна (Генеральна) декларація,

вантажна декларація, суднова роль, список пасажирів, вантажні документи (коносаменти, маніфести), митні декларації членів екіпажу, список суднових запасів повинні подаватися на бланках форми ІМО. При проведенні митного контролю транспортних засобів і товарів, які вивантажуються з судна, митні органи мають право вимагати додаткові документи, передбачені правилами роботи портів.

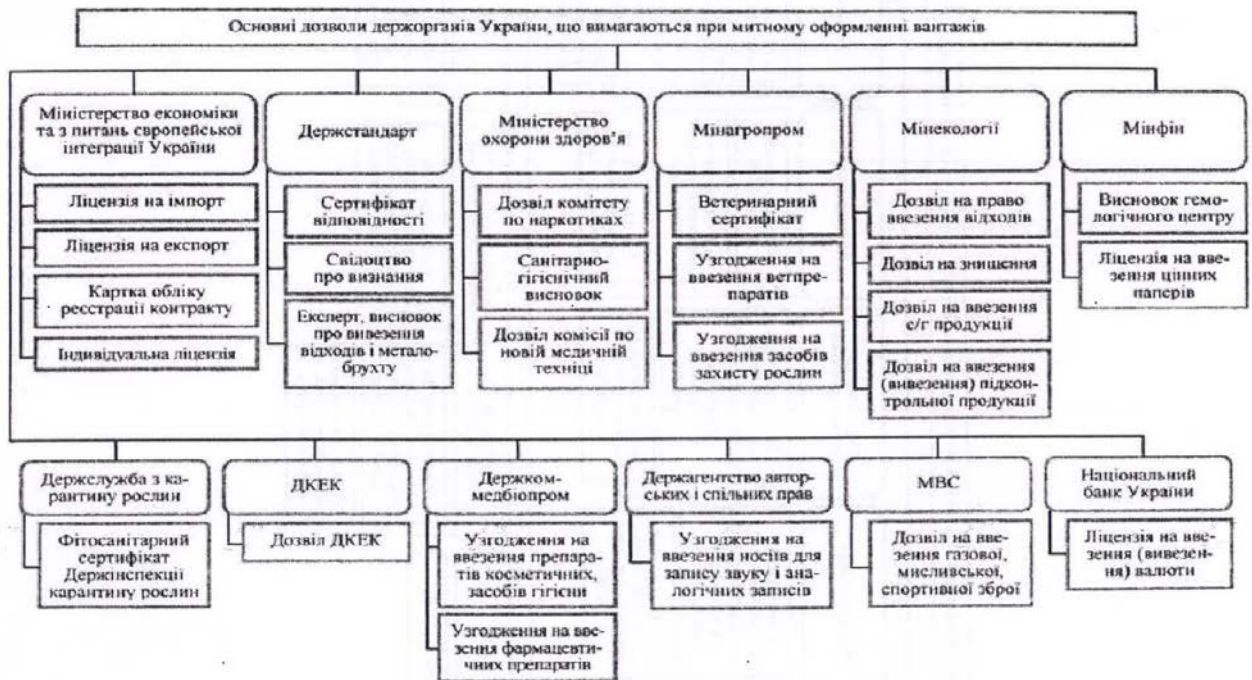


Схема 29. Основні дозвільні (разрешительные) документи державних органів України, які потрібні для митного оформлення товарів (вантажів).

Основним документом, на базі якого здійснюється декларування вантажів, є вантажна митна декларація, оформлення якої є обов'язковою умовою допуску вантажів до процесу митного оформлення. *Вантажна митна декларація (ВМД)* є уніфікованим документом, сформованим відповідно до міжнародних стандартів аналогічних документів інших країн. Типова форма вантажної митної декларації розроблена Радою митного співробітництва на підставі бланка, прийнятого в якості уніфікованого документа в ЄС, вперше почала застосовуватися з 01 вересня 1989 року. З 01 січня 1993 року ВМД використовується для декларування та митного оформлення товарів (вантажів) і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

Відповідно до статті 1 Митного кодексу України **ВМД** – це письмова заява, що містить в собі відомості про товари та транспортні засоби, ціль їх переміщення через митний кордон України або відомості про зміну митного режиму щодо цих товарів, а також інформацію, необхідну для здійснення митного контролю, митного оформлення, ведення митної статистики, нарахування митних платежів. ВМД містить точні дані про ціль переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, про самі товари та транспортні засоби, про відправника, одержувача та декларанта вантажу, спосіб і порядок переміщення вантажу, умови поставки, спосіб розрахунків (формат ВМД представлений нижче на фото 60). Вносяться також інші відомості, необхідні для митного оформлення, в тому числі і про нарахування митних та інших обов'язкових платежів. Одним з основних принципів при декларуванні товару є самостійний вибір декларантом митного режиму. Даний документ заповнюється на кожну партію товару за умови, якщо щодо даних товарів встановлений один і той же митний режим, а саме на:

- товари, що переміщуються на адресу одного одержувача за одним товарно-транспортним документом (товарно-транспортною накладною, коносаментом тощо), згідно з правилами (порядком) перевезення товарів (вантажів) відповідним видом транспорту, передбаченими законодавством України та міжнародними договорами, укладеними в установленому законодавством порядку;

- партію товарів, що переміщуються трубопровідним транспортом або лініями електропередачі (визначається в порядку, встановленому законодавчими актами України);

КОВАНИ АДМИСТРАТИВНИ ДОКУМЕНТ (РАД) ОВ № 243580. Форма МД 2

1. Тип декларації

2. Ліцензії / Бюклетер №

3. Додаткові аркуші 4. Відомості про експорт

5. Код країни походження товару 6. Кількість меза 7. Декларативний номер

8. Код країни походження товару 9. Особа, відповідальна за франкозове пропускання №

10. Країна 1 по призначенню 11. Торговельна країна 12. Загальна митна вартість 13

14. Декларативний / Бродячий № 15. Країна походження 16. Код країни походження товару 17. Код країни призначення

18. Транспортерний засіб зазначення 19. Код транспортера 20. Уваги поставки

21. Транспортерний засіб на кордоні 22. Валюта та загальна фактурна вартість 23. Курс валюти 24. Характер угоди

25. Вид транспорту на кордоні 26. Вид транспорту в митній країні 27. Місяць завантаження/розвантаження 28. Фінансові та банківські відомості

29. Місяць на кордоні 30. Місяць отримання товару

31. Об'єкти та кількість номери контейнерів опис товару 32. Товар № 33. Код товару

34. Код країни походження 35. Вага брутто(кг) 36. Гібридність

37. Розмір 38. Вага нетто(кг) 39. Клас

40. Загальна декларація / попередній документ

41. Додаткова оцінка ввізку 42. Фактурна вартість товару 43

44. Митна вартість 45. Статусна вартість

46. Відраховані платежі 47. Наказування податку

48. Відраховані платежі 49. Наказування податку

50. Загальна вартість Всього Підпис С

51. Місяць та дата 52. Місяць та дата

Фото 60. Формат бланку вантажної митної декларації (ВМД).

- товари, які належать підприємствам і переміщуються в ручній поклажі одним громадянином в пасажирському відділенні (салоні) транспортного засобу, яким слідує цей громадянин, відповідно до правил (порядку) перевезення ручної поклажі цим видом транспорту, передбачених законодавством України та міжнародними договорами, укладеними в установленому порядку .

Якщо партія складається з товарів, що мають різні коди за УКТ ЗЕД (Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності – Товарною номенклатурою Митного тарифу України, затвердженою Законом України від 05.04.2001 року № 2371-III «Про митний тариф України»), а також якщо товари з однаковим кодом за УКТ ЗЕД мають різні дані (країну походження, ознаки та характеристики, які впливають на рівень оподаткування, тощо), то такі відомості зазначаються на додаткових аркушах ВМД.

§8. У разі якщо для здійснення перевезення вантажу законодавством або договором передбачено спеціальні документи (посвідчення), які підтверджують якість та інші властивості вантажу, що перевозиться, вантажовідправник зобов'язаний передати такі документи перевізникові разом з вантажем (див. частину 4 статті 308 «Приймання вантажу до перевезення» Господарського кодексу України).

§9. Продукція тваринництва при експорті та імпорті морським транспортом підлягає обов'язковому ветеринарному контролю, який визначається Законом України від 25.06.1992

року № 2498-ХІІ «Про ветеринарну медицину» із змінами. Орган центральної виконавчої влади, що реалізує державну політику в сфері ветеринарної медицини (Державна інспекція ветеринарної медицини), який функціонує на підставі зазначеного вище закону, видає дозвіл на імпорт, експорт і транзит через українську територію підконтрольних вантажів тваринного походження, а також ветеринарні свідоцтва (сертифікати) та інші документи.

Ветеринарні свідоцтва повинні видаватися на кожен партію тварин, птахів і сирих тваринних продуктів, які прямують з одного пункту відправлення в один пункт призначення і на адресу одного вантажоодержувача.

Переадресування тварин, птахів і сирих тваринних продуктів в інші пункти, які не вказані в свідоцтві, за яким вантаж був прийнятий до перевезення, а також видача вантажів в проміжних портах без відповідного дозволу на це Державної інспекції ветеринарної медицини, забороняється.

При переміщенні вантажу з морського транспорту на залізницю з дробленням всієї партії на окремі відправки на кожен таку відправку має бути окреме свідоцтво, що видається ветоанназором порту на підставі свідоцтва, за яким вантаж прибув в порт перевалки.

Державна інспекція ветеринарної медицини, яка проводила огляд живності і вантажів, дає дозвіл на їх перевезення відповідним написом на ветеринарних свідоцтвах і вантажних документах (коносаментх і накладних), з додатком печатки або штампа встановленого зразка.

§10. При експорті та імпорті рослин здійснюється контроль з метою перешкоджання проникненню карантинних організмів. Цей контроль здійснюється відповідно до Закону України від 30.06.1993 року № 3348-ХІІ «Про карантин рослин». Відповідно до статті 25 Закону України «Про карантин рослин» центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері карантину рослин, готує перелік регульованих шкідливих організмів, який включає:

- карантинні організми, відсутні в Україні (список 1);
- карантинні організми, обмежено поширені в Україні (список 2);
- регульовані некарантинні шкідливі організми.

Пропуск рослинної продукції з іноземних держав допускається тільки через пункти карантину рослин у пунктах пропуску на державному кордоні України (далі – прикордонні пункти карантину рослин).

Відповідно до статті 38 Закону України «Про карантин рослин» фітосанітарний контроль вантажів з об'єктами регулювання, що ввозяться на митну територію України (в тому числі з метою транзиту), здійснюється державними фітосанітарними інспекторами у встановлених прикордонних пунктах карантину рослин.

У пунктах пропуску через державний кордон України фітосанітарний контроль окремих об'єктів регулювання, що ввозяться на митну територію України (в тому числі з метою транзиту), здійснюється органами доходів і зборів у формі *попереднього документального контролю*. Перелік об'єктів регулювання, які підлягають попередньому документальному контролю, а також порядок здійснення такого контролю затверджується Кабінетом Міністрів України (див. статтю 38 Закону України «Про карантин рослин»).

Пропуск рослинної продукції з іноземних держав через державний кордон України допускається тільки при наявності:

- *карантинного дозволу (на імпорт або транзит)* – офіційного документу встановленої форми, який видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері карантину рослин, що дозволяє імпорт або транзит об'єктів регулювання відповідно до встановлених фітосанітарних заходів;
- *фітосанітарного сертифіката (свідоцтва)*, що видається відповідними сільськогосподарськими органами країни, з якої експортується продукція, що посвідчує незараженість карантинними організмами підкарантинної рослинної продукції.

На закордонних фітосанітарних сертифікатах, які супроводжують імпорту (транзитну) підкарантинну продукцію, інспектором Державної інспекції з карантину рослин робиться відмітка про карантинний стан вантажу, із зазначенням в ній карантинних заходів, які повинні

бути проведені на місці прибуття вантажу. Сертифікат додається до вантажних документів і разом з вантажем прямує до місця призначення, де передається вантажоодержувачу.

§11. Товари, щодо яких встановлено вимоги, що забезпечують безпеку життя і здоров'я споживачів, підлягають обов'язковій сертифікації. Документом, що підтверджує відповідність товару встановленим вимогам щодо безпеки життя і здоров'я споживачів, є *сертифікат відповідності (Certificate of Compliance)* або *сертифікат походження (Certificate of Origin)*, без якого випуск товару у вільний обіг, як правило, не допускається.

§12. Особливі вимоги щодо оформлення та подання документів пред'являються при імпорті лікарських засобів, джерел іонізуючих випромінювань, експорті та імпорті зброї, вивезення і ввезення культурних цінностей тощо. У всіх випадках, коли внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або недостатності документів перевізник буде змушений понести збитки, вони мають відшкодовуватися йому відправником.

§13. Передача перевізнику документів, які вимагаються портовими, митними, санітарними або іншими правилами, вважається своєчасною, якщо вона здійснена одночасно з передачею навантажувального ордеру (накладної) або експортного доручення.

§14. Під збитками, які відповідно до статті 144 Кодексу торговельного мореплавства України відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику, маються на увазі витрати, понесені перевізником, втрата або пошкодження його майна, а також не одержані перевізником доходи, які він одержав би, якби відправник виконав всі вимоги статті 144 Кодексу.

Через неналежне оформлення відправником документів судно зазвичай буває змушене простоювати в порту. Тому відправник у подібних випадках найчастіше відповідає перед перевізником у формі плати за простій (див. статтю 149 КТМУ «Контрсталийний час» і коментар до неї).

Вантажовласник зобов'язаний також відшкодувати перевізнику витрати, пов'язані зі зберіганням вантажів, які прибули в порт призначення (перевалки) без необхідних документів і не випущених у зв'язку з цим митними органами.

На відправника, в кінцевому підсумку, покладається відповідальність за пошкодження або втрату вантажу, що сталися під час вивантаження або зберігання вантажу в митній установі з причин, пов'язаних з неналежним забезпеченням перевізника вантажними документами.

Перевізник має право вимагати від відправника відшкодування витрат, зроблених у зв'язку з отриманням необхідних вантажних документів, не представлених або представлених неповністю відправником, а також повернення сум штрафів, стягнутих з перевізника за неналежне оформлення відправником вантажних документів.

§15. Для задоволення вимоги перевізника про відшкодування понесених ним збитків необхідно, щоб перевізник довів наявність причинного зв'язку між понесеними збитками і:

- несвоєчасною передачею йому відправником зазначених в статті 144 Кодексу документів або
- неправильністю, тобто недоброякісністю оформлення цих документів або
- їх неповнотою, тобто відсутністю будь-якого з документів, що вимагаються портовими, митними, санітарними або іншими правилами, або відсутністю в такому документі необхідних даних, відомостей і т. п.

Стаття 145. «Заміна судна». **Якщо вантаж повинен перевозитися на визначеному судні, він може бути завантажений на інше судно тільки за згодою відправника або фрахтувальника, за винятком випадків перевантаження внаслідок технічної необхідності, що виникла після початку завантаження.**

§1. Умова про судно, на якому повинно здійснюватися перевезення вантажу, є істотним пунктом договору перевезення і не може односторонньо змінюватися на розсуд перевізника. Це правило повинне дотримуватися перевізником як до початку рейсу, так і в процесі його здійснення.

Оскільки будь-яка умова договору може бути підтверджена лише документально оформленим доказом, то і згоду відправника (фрахтувальника) на заміну судна перевізник

повинен довести пред'явленням відповідних документів (листів, телексів, факсів, повідомлень електронної пошти тощо).

§2. Якщо в договорі перевезення вантажу зазначено назву судна, то в принципі його заміна в односторонньому порядку є порушенням істотної умови договору і дає фрахтувальникові або відправнику право відмовитися від судна, розірвавши договір. Однак перевізник має право провести заміну (субститут) судна за згодою іншої сторони. Така згода може бути надана в різних формах. По-перше, сторони мають право передбачити в самому договорі можливість заміни. По-друге, згоду фрахтувальника або відправника може бути запитано, коли у перевізника після укладення договору виникла потреба в заміні.

При наявності в договорі застереження (оговорки) про субститут перевізник має право провести заміну без будь-якого додаткового узгодження з фрахтувальником або відправником. Але застереження про можливість заміни судна вноситься в договір в інтересах перевізника. При неможливості здійснити перевезення на зазначеному в договорі судні перевізник має право подати судно-субститут, але він може і не скористатися цим правом. Якщо назване в договорі судно загине або буде визнано непридатним, вирішення питання про те, чи має воно бути замінено, залежить від розсуду перевізника. Відмова перевізника зробити заміну тягне за собою припинення договору.

У разі укладення чартеру, умови якого передбачають здійснення декількох послідовних рейсів, фрахтівнику при наявності застереження про субститут належить право неодноразової заміни судна.

§3. У застереженні про субститут чартерів «SOVCONROUND», «NUBALTWOOD» і деяких інших вказується на те, що судно-субститут повинно мати такі ж розміри, осадку, клас і позицію, як і судно, яке замінюється. Звісно ж, що безвідносно до того, є чи ні в застереженні така вказівка, судно-субститут повинно бути придатне до плавання, а також до прийняття, перевезення і забезпечення збереження конкретного вантажу. Іншими словами, необхідно, щоб були виконані вимоги, що пред'являються до морехідного стану судна.

Належність судна на праві власності не є обов'язковою умовою для того, щоб стати перевізником (див. коментар до статті 16 КТМУ «Форми власності на судно»). Отже, особа, яка надає судно-субститут, не перестає бути перевізником тільки тому, що не є власником судна. З іншого боку, заміна позначеного в договорі судна іншим, яке плаває під іншим прапором, ніж прапор судна, зазначеного в договорі, може мати далекосяжні правові та економічні наслідки. Тому якщо така заміна зроблена без узгодження з фрахтувальником або відправником, він має право не прийняти запропоноване йому як субститут судно.

Надання судна-субституту не дає перевізнику права на збільшення фрахту, що підлягає сплаті за перевезення вантажу.

За умовами деяких проформ чартерів субститут повинен бути узгоджений з фрахтувальником за певний час до початку навантаження. Так, наприклад, за умовами чартеру «SOVIETWOOD» субститут повинен бути узгоджений з фрахтувальником за 10-14 днів до початку навантаження.

§4. Якщо в договорі міститься загальне застереження про субститут, мається на увазі, що перевізник може скористатися наданим йому правом тільки до початку рейсу. Право перевізника перевантажити вантаж після початку рейсу повинно бути обумовлено прямо в договорі.

§5. В умовах перевезення вантажів лінійними суднами можливі застереження (оговорки) про те, що вантаж перевозиться на даному судні або на будь-якому іншому судні цієї ж лінії. У цьому випадку перевізник може в процесі рейсу перевантажити вантаж на інше судно, зайняте на цій же лінії.

§6. Без згоди відправника перевізник може перевантажити вантаж на інше судно лише за одночасної наявності двох умов:

- якщо перевантаження спричинене технічною необхідністю;
- якщо ця необхідність виникла після початку завантаження.

Технічна необхідність, яка викликала заміну судна іншим, може бути пов'язана з технічною несправністю судна, його пристроїв або обладнання, що не дозволяє доставити вантаж в порт призначення до встановленого терміну або в цілості. Вона може виникнути як внаслідок обставин, за які перевізник відповідає (див. статтю 143 КТМУ «Морехідний стан судна» і коментар до неї), так і з причин, за які він не несе відповідальності. Ні в одному з цих випадків на перевізника не покладається обов'язок замінити судно. Перевантаження внаслідок технічної необхідності, що виникла після початку завантаження, становить право, а не обов'язок перевізника.

При перевантаженні вантажу на інше судно внаслідок технічної необхідності до судна-субституту пред'являються ті ж вимоги, що і при заміні судна за згодою фрахтувальника (див. вище, §3).

Стаття 146. «Розміщення вантажу на судні». 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.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

§1. Незалежно від того, за чий рахунок і чиїми силами проводяться роботи з навантаження і укладання вантажу, відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажу несе перевізник (капітан судна). З цим пов'язане право розміщення вантажу на судні з його розсуду і обов'язковість його вказівок для організацій і осіб, які здійснюють вантажні роботи (див. частину третю статті 37 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»), що надається капітану судна статтею 146 Кодексу торговельного мореплавства України.

Адміністрація судна має право припинити завантаження і вивантаження надалі до усунення порушень в технології вантажно-розвантажувальних робіт, укладання (вибірці) вантажів в трюмі і інших порушень, які можуть призвести до незбереження вантажу (див. статтю 9 *Порядку прийняття і здачі тарно-штучних вантажів, що перевозяться на морських судах в каботажному і закордонному плаванні*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

§2. Навантаження, укладання, кріплення, сепарація і вивантаження вантажів здійснюються згідно з вимогами відповідних міжнародних і національних нормативних документів і діючими в портах навантаження і вивантаження технологічними процесами (технологіями). Зазвичай технологія вантажних робіт розробляється технологічними підрозділами портів (виробничими комплексами технологічного обслуговування – ВКТО) і забезпечується персоналом вантажних терміналів (стивідорних компаній) на підставі діючих вимог та рекомендацій міжнародних і національних нормативних документів, які можна класифікувати наступним чином:

Міжнародні нормативні документи:

- Міжнародні кодекси безпечного перевезення вантажів (Codes of Safe Practice / Codes for Safe Carriage);
- Керівництва з безпечного перевезення вантажів (Guides/Guidelines);
- Рекомендації з безпечного перевезення вантажів (Recommendations).

Національні нормативні документи:

- Правила (керівні документи – КНД);
- Карти технологічного режиму безпечного морського перевезення (КТР БМП);
- Технічні умови морського перевезення (ТУМП або ТУ);
- Інструкції та рекомендації.

Основними міжнародними кодексами безпечного перевезення вантажів, з урахуванням вимог яких формуються вимоги і рекомендації національних нормативних документів, на підставі яких розробляється технологія вантажних робіт в портах, є:

- International Code for Safe Carriage of Grain in Bulk (IGC);
- Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code);
- Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code);

- Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes;
- Code of Safe Practice for Ships Carrying Ro-Ro Vehicles;
- Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers;
- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

Національні керівні документа щодо технології перевезення вантажів представлені нижче на схемі 30.

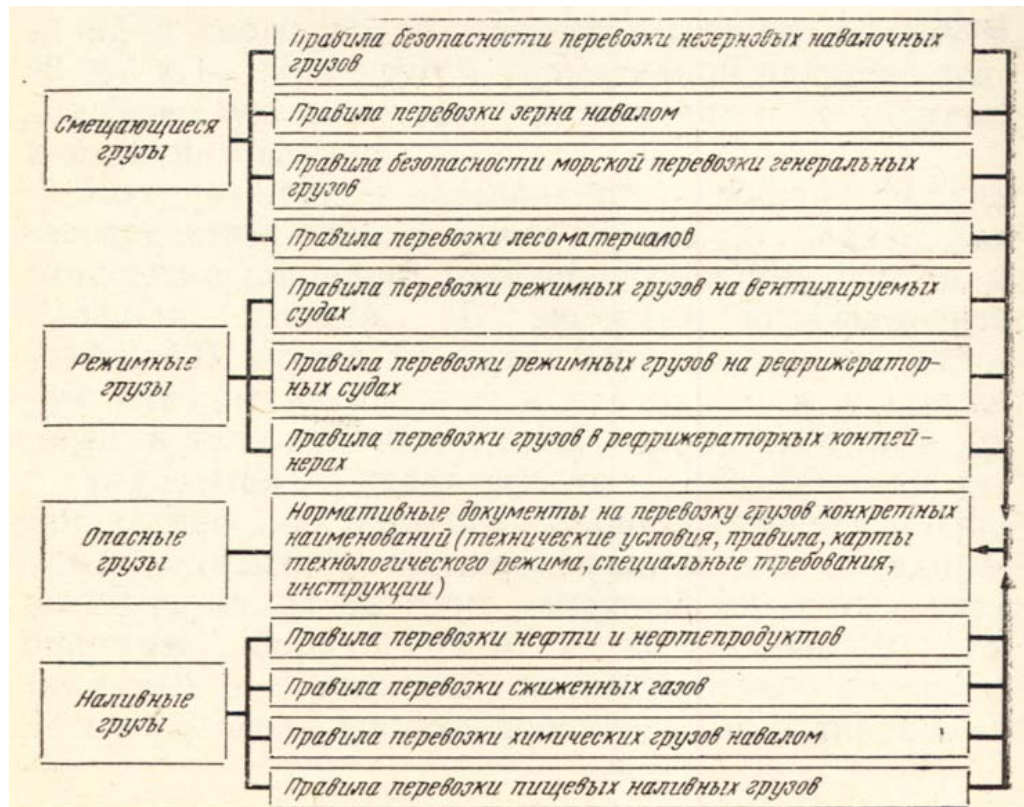


Схема 30. Вітчизняні керівні документи щодо технології перевезення вантажів.

Основними технологічними документами, які регламентують встановлені у вітчизняних портах технологічні процеси вантажних робіт, є *робочі технологічні карти (РТК)*. Вони складаються для кожного вантажу (або групи однорідних в технологічному відношенні вантажів) і повинні охоплювати номенклатуру переробки вантажів за всіма технологічними схемами вантажно-розвантажувальних робіт, що практикуються в порту. Знання та дотримання вимог РТК є обов'язковим для всіх працівників порту, які виконують вантажно-розвантажувальні роботи, або пов'язаних з їх виконанням.

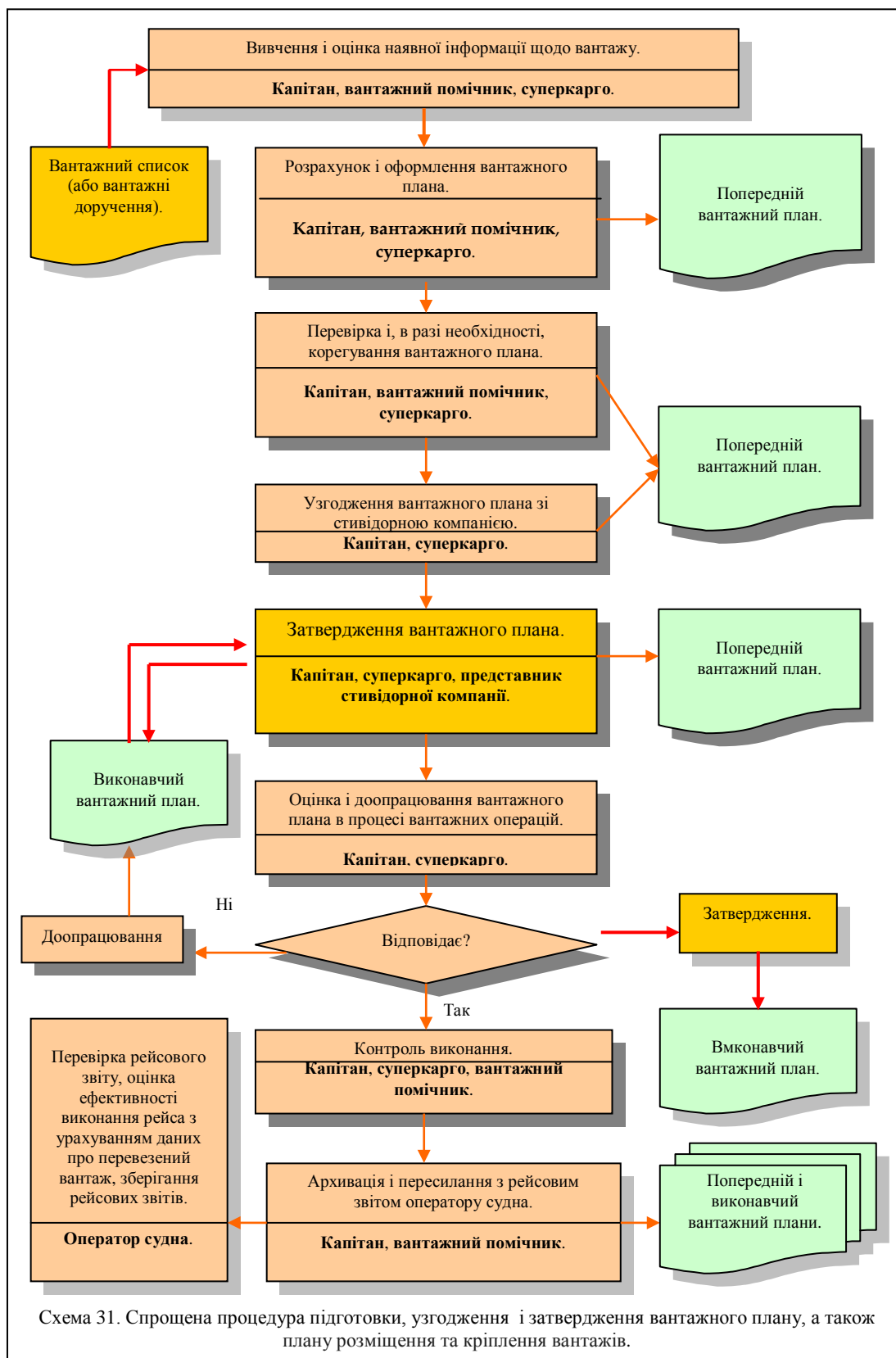
Єдина форма РТК і перелік обов'язкових відомостей, що містяться в кожній карті, встановлені «Правилами складання робочих технологічних карт в морських портах», введеними в дію з 01.01.1978 року, які є в даний час чинним нормативним документом в системі Міністерства інфраструктури України.

У зарубіжних портах використовуються технологічні карти навантаження, укладання і кріплення вантажів, а також збірники технологічних карт, які називаються «Working Standards» (робочими стандартами) для різних вантажів. Так, наприклад, в портах Японії при перевантаженні сталевих продукції керуються збірником технологічних карт навантаження, укладання і кріплення вантажу «A Working Standard for the Stowage and Securing of Export Steel Cargoes». Цей стандарт був розроблений трьома широко відомими і визнаними організаціями – The Iron and Steel Institute of Japan, The Japanese Shipowners' Association, The Japan Marine Surveyors and Sworn Measurers' Association і введений в дію в березні 1975 року.

§3. З метою найбільш раціонального розміщення вантажів на судні до початку навантаження складається *вантажний план (Cargo Plan)*, який є офіційним задокументованим рішенням капітана щодо розміщення вантажу в суднових вантажних приміщеннях.

Примітка. *Вантажний план (Cargo plan)* – креслення у вигляді поздовжньо-поперечного перерізу судна, що складається перед початком його завантаження, на якому показано передбачуване або фактичне розміщення на

- визначення загальної кількості вантажу, яке може бути прийнято до перевезення в даному рейсі;
- підбір вантажів для повного використання вантажопідйомності і/або вантажомісткості, а також отримання максимального фрахту;
- розподіл вагових навантажень між вантажними приміщеннями з урахуванням необхідності забезпечення загальної і місцевої міцності корпусу судна;
- розміщення вантажів у вантажних приміщеннях в залежності від можливості їх спільного перевезення і забезпечення збереженості, а також послідовності їх вивантаження в проміжних портах;
- визначення, виправлення і перевірка посадки судна (осадок носом, кормою, по міделю і диферента судна);
- визначення і контроль відповідності остійності судна допустимим нормам.



Якщо судно здійснює рейс з проміжними портами заходу, то розрахунки починають з останнього порту заходу, в зворотній послідовності спочатку розраховуються запаси на останній перехід і розміщують вантаж на останній порт, потім на передостанній і т. д.

Складання вантажного плану судна – це складна інженерна задача, що вимагає високої теоретичної та практичної підготовки від його укладачів, наявності достатньої і повної інформації, технічних засобів рішення і відповідних організаційних форм. Спрощена процедура складання, погодження та затвердження вантажного плану і плану розміщення та кріплення вантажів наведена вище на схемі 31.

Якщо відправник не згоден з пропозицією капітана про розміщення вантажу і наполягає на такому розміщенні, яке спричинить недовантаження, то капітан може погодитися з цією вимогою лише за умови видачі відправником (фрахтувальником) гарантійного листа про сплату ним повної суми фрахту за вантажопідйомністю або вантажомісткістю судна, незалежно від кількості завантаженого вантажу.

§4. Зазвичай необхідність перевезення вантажу на палубі виникає в тих випадках, коли:

- всі вантажні приміщення судна заповнені, але ще залишається невикористаною вантажопідйомність судна;
- навантаження вантажу в вантажні приміщення судна неможливе або недоцільне через габарити вантажу;
- вантаж не можна завантажувати в трюми через несумісність його з іншими вантажами.

§5. Згідно з частиною першою статті 146 Кодексу торговельного мореплавства України перевізник може перевозити вантаж на палубі лише в наступних випадках:

- при наявності угоди з відправником;
- якщо законом або іншими правовими актами України передбачено перевезення відповідного вантажу на палубі;
- при наявності звичаїв ділового обороту даної галузі торгівлі, що допускають таке перевезення.

Зазначена норма відповідає пункту 1 статті 9 Гамбурзьких правил.

§6. Раніше вважалося, що палуба, як правило, не є належним місцем для вантажу та розміщення його на палубі лише ускладнює експлуатацію судна і створює підвищений ризик для вантажу. Зі збільшенням розмірів суден це положення стало піддаватися сумнівам, які ще більше посилюються з розширенням номенклатури вантажів, що перевозяться морським транспортом. З'явилися, наприклад, вантажі, які взагалі не дозволяється перевозити в трюмі (вибухові речовини, різні небезпечні вантажі) або які неможливо там розмістити (вагони, котли, великі трансформатори і т. п.). Особлива проблема виникла в зв'язку з появою контейнеровозів. Сучасні контейнеровози близько 30% контейнерів перевозять на палубі, і при іншому рішенні рентабельна робота цих суден виключається. Крім того, ризик втрати вантажу в контейнерах, що перевозяться на палубі сучасного контейнеровоза, значно нижче, ніж при перевезенні вантажів на звичайних суднах. Існують і чисто організаційні труднощі, пов'язані з розміщенням контейнерів на судні в залежності від їх ваги, і часто місце перевезення (палуба або трюм) не може бути відомо аж до моменту завантаження.

§7. Угода з відправником про перевезення вантажу на палубі може бути досягнута різними способами. Крім прямої вказівки в договорі перевезення про обізнаність відправника може свідчити прийняття їм коносаменту, в якому зроблено відмітку про завантаження вантажу на палубу (зазвичай такого змісту: «Завантажено на палубі на ризик відправника / Shipped on deck at shippers risk»). У рішенні канадського суду у справі *St. Simeon Navigation v. A. Couturier & Fils* (1970 рік) зазначалося: умова коносаменту щодо перевезення вантажу на палубі свідчить про те, що відправник був обізнаний про перевезення на палубі. Форма лінійного коносаменту «CONLINEBILL», схвалена БІМКО, містить положення (пункт 19), згідно з яким контейнери, трейлери або ємності можуть перевозитися на палубі або під палубою без повідомлення відправника (див. §3 коментаря до статті 138 КТМ РФ).

§8. Перевізник може або повинен здійснювати перевезення вантажу на палубі в силу цілого ряду правових актів, що діють на морському транспорті. Так, згідно з *Правилами морського*

перевезення великогабаритних та великовагових вантажів (РД.13.02-89) на палубі перевозяться вантажі, що виходять за габарит ширини судна. Багато небезпечних вантажів повинні перевозитися на палубі на підставі вимог, що містяться в *Міжнародному кодексі морського перевезення небезпечних вантажів (МК МПНВ – IMDG Code)*, який був прийнятий в рамках ІМО.

§9. Існують звичаї щодо перевезення вантажів на палубі, як давно діючі, так і такі, що з'явилися порівняно недавно або ще знаходяться в стадії становлення. Наприклад, звичай перевозити частину вантажу на палубі при торгівлі лісом існує протягом багатьох років, в той час як звичай перевозити контейнери на палубі спеціально побудованих суден-контейнеровозів сформувався відносно недавно. В одній із справ, розглянутих американським судом, вантажовласник вимагав відшкодування збитку за втрату двох контейнерів, що перевозились на палубі. У коносаменті не було зроблено позначки про те, куди фактично завантажено вантаж, і судовласник стверджував, що в порту Нью-Йорк існує звичай, що дозволяє перевозити контейнери на палубі незалежно від наявності угоди з відправником. Суд вказав, що перевізник не порушив договір, помістивши контейнери на палубу контейнерного судна, спеціально сконструйованого і побудованого для перевезення вантажу у такий спосіб. В іншій справі, розглянутій американським судом (*O'Connell Machinery Company Inc v. Americana*, 1986 рік), суд вказав, що великі контейнери можуть перевозитися на палубі без повідомлення про це, оскільки були представлені серйозні свідчення про те, що в італійському порту навантаження існує відповідний звичай. Тягар доведення наявності в даній галузі торгівлі звичаю про перевезення вантажу на палубі лежить на перевізнику (див. §5 коментаря до статті 138 КТМ РФ).

Комерційна практика також враховує сучасні тенденції. Згідно із статтею 31 *Уніфікованих правил для документарних акредитивів*, якщо інше не передбачено в акредитиві, банки прийматимуть транспортний документ, який не вказує в разі морського перевезення, що товар завантажений або буде завантажений на палубі. Проте банки прийматимуть транспортний документ, який містить положення про те, що товар може бути перевезений на палубі, за умови, що в ньому спеціально не буде вказано, що товар завантажений або буде завантажений на палубу. Пояснюючи причину створення цього правила, *Міжнародна торгова палата (МТП)* зазначила, що це пов'язано зі специфічними проблемами, що виникають при перевезенні контейнерів на спеціалізованих контейнерних суднах. В даний час, беручи до уваги позицію більшості страховиків, стало ясно, що банки будуть приймати такого роду документи.

§10. У тих випадках, коли між перевізниками і відправниками було досягнуто згоди про те, що вантаж повинен або може перевозитися на палубі, в документ, що підтверджує договір (коносамент, морська накладна і т. д.), має бути включено спеціальну вказівку. Хоча в переліку даних, які повинні бути включені в коносамент, відсутня вказівка про те, що вантаж повинен або може перевозитися на палубі, перевізник несе такий обов'язок в силу частини першої статті 146 Кодексу торговельного мореплавства України. Слід підкреслити, що така вказівка включається лише при перевезенні на палубі на підставі угоди сторін, а не у випадках, коли воно здійснюється відповідно до правових норм або звичаїв. Якщо досягнуто згоди про перевезення на палубі, відповідна друкована умова коносамента може розглядатися в якості такої вказівки.

Навіть в тих випадках, коли документ, що підтверджує договір морського перевезення вантажу, не містить будь-яких вказівок про наявність угоди про перевезення вантажу на палубі, перевізник не позбавляється права доводити, що така угода мала місце. У справі *Canadian Pacific v. Belships* (1996 рік) відправник вказав, що він не був пов'язаний застереженням (оговоркою) в коносаменті про перевезення вантажу на палубі, оскільки коносамент було видано тільки після відходу судна. Суд вказав, що умови коносамента були інкорпоровані відсиланням в документі, що підтверджує перевезення, направленому перевізником відправнику до початку рейсу. Крім того, відправник до цього користувався послугами перевізника при перевезенні на палубі такого ж вантажу і тому знав або повинен був знати умови про перевезення вантажу на палубі (див. §6 коментаря до статті 138 КТМ РФ).

Згідно із пунктом 1 статті 218 Цивільного кодексу України перевізник при вирішенні питання не може посилається на показання свідків при доведенні наявності відповідної умови, однак може приводити письмові та інші докази. Беручи до уваги, що коносамент є товаророзпорядчим документом (цінним папером), перевізник не може посилається на укладення з відправником угоди про перевезення вантажу на палубі щодо третьої особи, яка добросовісно набула коносамент, що не містить умови про таке перевезення (див. коментар до статті 137 КТМУ «Докази прийняття вантажу до перевезення»).

§11. Перевезення вантажу на палубі при дотриманні вимог статті 146 Кодексу торговельного мореплавства України здійснюється з покладанням ризику випадкової загибелі або псування вантажу від небезпек, пов'язаних з таким перевезенням, на відправника. Деякі чартери (наприклад, «GENCON») містять спеціальне застереження (оговорку) про те, що палубний вантаж, якщо відправник погодився на розміщення вантажу на палубі, перевозиться на ризик фрахтувальників.

§12. Відповідальність перевізника за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні ґрунтується на загальному принципі майнової відповідальності за провину. За втрату, нестачу і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, що сталися в результаті неправильного розміщення, кріплення або сепарації його на судні, перевізник несе за правилами статті 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу».

Стаття 147. «Перевезення вантажів в опломбованих приміщеннях». **Вантажі можуть перевозитися в опломбованому відправником ліхтері, судновому приміщенні або контейнері.**

§1. На відміну від статті 133 КТМ СРСР 1968 року, яка визначала можливість перевезення вантажів в опломбованому відправником приміщенні судна в каботажі, нормою статті 147 Кодексу торговельного мореплавства України визначається можливість перевезення вантажів в опломбованому відправником ліхтері, судновому приміщенні або контейнері безвідносно до того, в каботажному чи закордонному сполученні здійснюється перевезення вантажу.

§2. Перевезення вантажу в опломбованому відправником приміщенні судна має на меті забезпечити збереження вантажу. Вантаж може перевозитися в судових приміщеннях за пломбами відправника, якщо:

- найменування вантажу передбачено в спеціальному переліку вантажів, які можуть перевозитися на таких умовах;
- під перевезення партії вантажу даного відправника відводиться ціле судно або окреме вантажне приміщення (чи кілька вантажних приміщень) на судні (трюми, твіндеки);
- завантаження і укладання здійснюється силами клієнта або силами порту (без участі екіпажу судна у визначенні ваги і кількості вантажних місць, які завантажуються), але за умови, що здача вантажу судну оформляється вантажовідправником;
- вся партія вантажу, що підлягає опломбуванню, слідує на адресу одного вантажоодержувача (без довантаження і вивантаження в проміжних портах), зобов'язаного за діючими на морському транспорті правилами або за фактичними умовами вивантаження прийняти вантаж безпосередньо від судна.

(див. статтю 29 *Загальних правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу*, а також пункт 1 *Правил перевезення вантажів на морських суднах з опломбуванням вантажних приміщень пломбами вантажовідправників*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва 4-М «Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

Не допускається перевезення на суднах в опломбованих вантажних приміщеннях:

- небезпечних вантажів (легкозаймистих, якщо вони перевозяться не так як на нафтоналивних суднах; самозаймистих, здатних до утворення вибухових сумішей; отруйних і їдких речовин; зріджених газів; речовин, займистих від дії води; боеприпасів і вибухових речовин);
- швидкопсувних вантажів при їх перевезенні на нерифрежераторних суднах (за винятком консервів у герметичній упаковці, вин виноградних і фруктових-ягідних в бочках і пляшках, фруктових соків і мінеральних вод).

§3. Судна, що подаються під перевезення вантажів в опломбованому відправником приміщенні, повинні мати справні вантажні приміщення і бути обладнані спеціальними пристосуваннями для навішування пломб.

До початку навантаження представник відправника в присутності представника адміністрації судна повинен забезпечити опломбування своєю (відправника) пломбою всіх доступів в вантажні приміщення крім вантажних люків.

Після пломбування всіх доступів у вантажні приміщення робиться відповідний запис у судовому журналі і оформлюється *Акт опломбування судових вантажних приміщень*.

Пломбування вантажних приміщень (а на нафтоналивних суднах – вихідних клінкетів і насосів) проводиться пломбувальними лецатами (тисками – пломбиратором) зразка, який застосовується для пломбування залізничних вагонів.

Пломби, які застосовуються для пломбування судових вантажних приміщень, контейнерів та ліхтерів, можуть бути виготовлені з металу або пластику і підрозділяються на два основних типи: *загороджувальні (barrier seals)* і *розпізнавальні (indicative seals)*. Загороджувальні пломби виготовляються з металу або пластику і доповнюються відрізком дроту або відрізком кабелю [пелюсткою (лепестком)], зробленим у вигляді петлі. Розпізнавальна пломба є стрічкою з пластика, призначення якої – забезпечити візуальну індикацію факту розкриття приміщення, якщо таке мало місце.

На судові вантажні приміщення накладаються навісні свинцеві, пластмасові або сталеві пломби. На контейнери накладаються або металеві пломби, або запірно-пломбуючі пристрої (ЗПП – див. нижче, фото 62), або ті та інші одночасно.

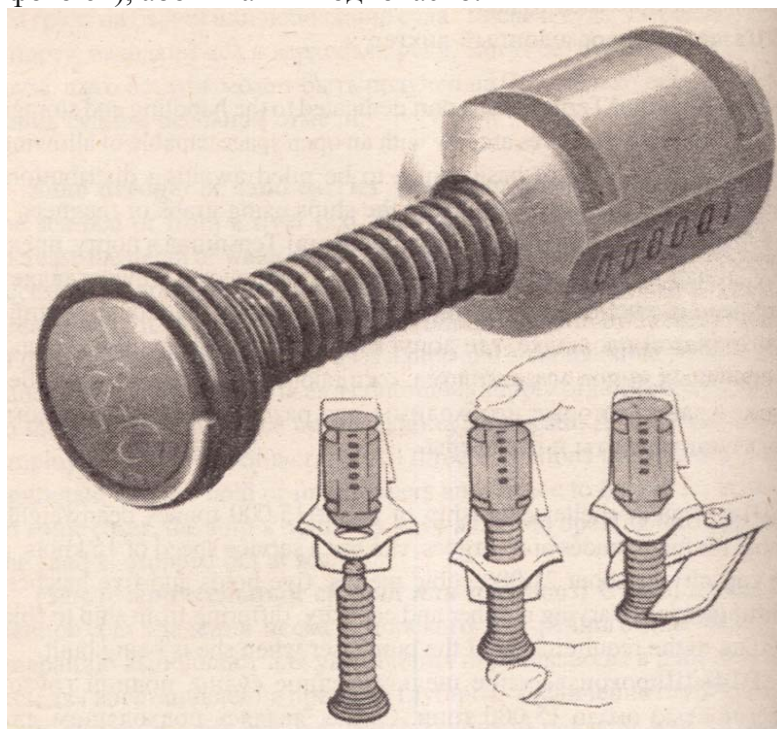


Фото 62. Одна з моделей запірно-пломбуючого пристрою (ЗПП) і технологія його встановлення.

Пломби, що навішуються на вантажні приміщення (клінкети, насоси), за своєю конструкцією не повинні допускати можливість зняття їх з пристосування для навішування пломб без порушення їх цілісності.

При перевезенні вантажів з опломбуванням вантажних приміщень (клінкетів, насосів) на коносаменті або накладній під найменуванням вантажу обов'язково вказується: «Вантаж прямує за пломбами відправника».

Зняття пломб з вантажних приміщень проводиться вантажоодержувачем або, за його дорученням, організацією, що здійснює вивантаження вантажу, або незалежним сюрвейером.

Якщо при знятті пломб одна або декілька з них виявилися несправними, вони повинні бути включені до *Акту опломбування судових вантажних приміщень*, що залишається на судні, і

разом з матеріалами розслідування обставин, що спричинили несправність пломб, представляються з рейсовим звітом судновласнику (оператору).

Вся робота, пов'язана з навішуванням і зняттям пломб, повинна проводитися в період підготовки судна до вантажних операцій або виходу в рейс. Непродуктивні (непроизводительные) простой суден через несвоєчасне навішування або зняття пломб оформляються актами обліку часу стоянки судна. Відповідальність за ці простой несе винна сторона.

Перевізник відповідає за нестачу, псування або пошкодження вантажів, які прибули в пункт призначення в справних судових вантажних приміщеннях, за справними пломбами вантажовідправника, якщо пред'явник претензії або позову (вантажовідправник, вантажоодержувач) доведе, що нестача, псування або пошкодження вантажу сталися з вини перевізника.

Незбереження вантажу, встановлене в пункті призначення при видачі вантажу одержувачу, оформляється відповідно до діючих на морському транспорті правил.

§4. Перевантаження і перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному міжпортовому і змішаному сполученнях здійснюється відповідно до угод, укладених між транспортними і зовнішньоторговельними організаціями України та інших країн. Для морського перевезення можуть застосовуватися універсальні і спеціалізовані вантажні контейнери (згідно з ГОСТ 18477-79 «Контейнери універсальні»):

- великотонажні – масою брутто 10 т і більше;
- середньотонажні – масою брутто від 2,5 до 10 т;
- малотонажні – масою брутто до 2,5 т.

Вантажні контейнери – одиниці транспортного обладнання, які багаторазово використовуються на одному або декількох видах транспорту, призначені для перевезення і тимчасового зберігання вантажів, з пристосуваннями для механізованої установки і зняття з транспортних засобів, внутрішній об'єм яких 1 м³ і більше, – поділяються:

- | | |
|--|--|
| за призначенням: | <ul style="list-style-type: none">• <i>універсальні</i> (для вантажів широкої номенклатури);• <i>спеціалізовані</i> (для вантажів обмеженої номенклатури або окремих видів вантажів). |
| за конструкцією: | <ul style="list-style-type: none">• <i>закриті</i>;• <i>відкриті</i>;• <i>влагостійкі</i>;• <i>герметичні</i>. |
| за матеріалом, з якого вони виготовлені: | <ul style="list-style-type: none">• <i>металеві</i>;• <i>з полімірних матеріалів, з дерев'яними стінками та металевим каркасом</i>. |

Відповідно до положень *Міжнародної конвенції щодо безпечних контейнерів (КБК) 1972 року* із поправками 1981 і 1983 років і *Митної конвенції, що стосується контейнерів (КМК) 1972 року* з поправками, всі контейнери повинні відповідати вимогам цих конвенцій і мати конвенційні таблички:

- конвенційні *таблички безпеки (таблички КБК)*;
- конвенційні *митні таблички (таблички КМК)*.

Після навантаження вантажу контейнер повинен бути опломбований вантажовідправником або за його дорученням експедитором, який виконує завантаження контейнера. В окремих випадках, коли завантаження контейнерів здійснює порт (портовий оператор, оператор терміналу), він може опломбувати контейнери своїми пломбами.

На кожен контейнер навішується одна пломба на запірний пристрій робочої двері. Для опломбування контейнерів можуть застосовуватися свинцеві, пластикові, замкового типу і стрічкові металеві пломби, а також інші типи пломб, що використовуються в міжнародних перевезеннях і на суміжних видах транспорту.

Навантажені контейнери приймаються до перевезення за масою і пломбами вантажовідправника за зовнішнім оглядом справності контейнерів та пломб. При цьому перевіряється відповідність індексів і номерів (відбитків) пломб із записами в перевізних

документах (коносаментх, морських накладних, накладних, навантажувальних ордерах), а також наявність на контейнері таблички КМК і діючої таблички КБК (див. нижче, схема 32).

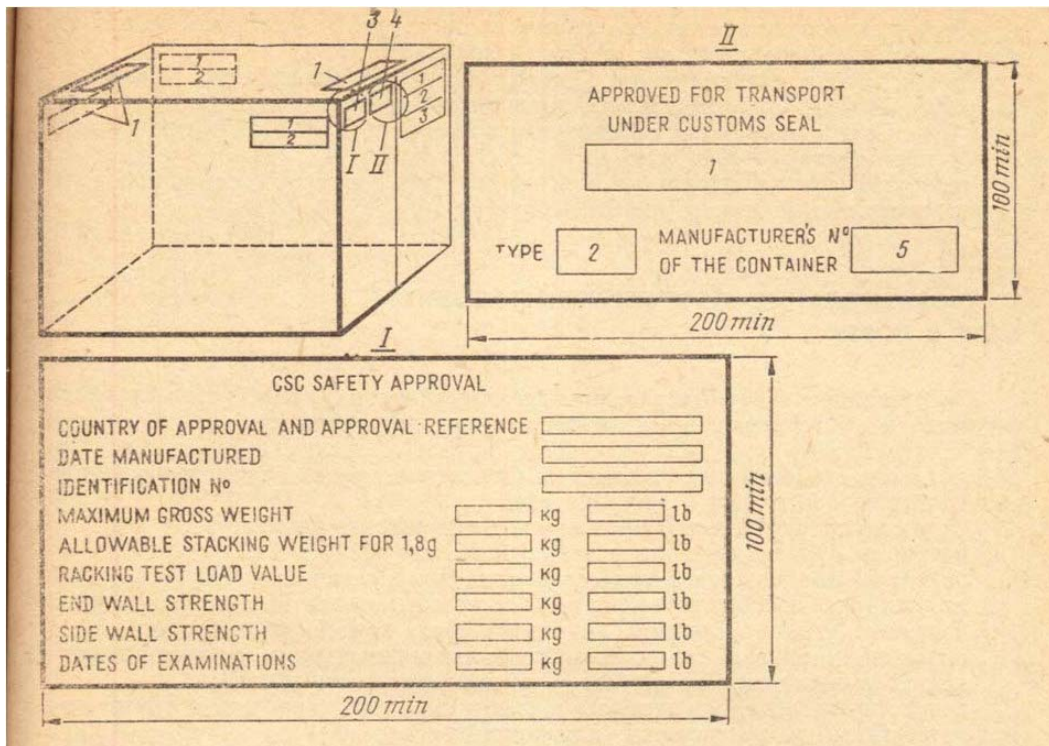


Схема 32. Розміщення конвенційних табличок і маркування великотонажних універсальних контейнерів Міжнародного стандарту ICO, серія 1:

I – табличка КБК; II – табличка КТК; 1 – код владельця, серийний номер і контрольна цифра; 2 – обозначение страны, размера и типа контейнера; 3 – табличка безопасности; 4 – таможенная табличка; 5 – максимальная масса брутто и масса контейнера.

Контейнери, що прибули в пункт призначення з попутними пломбами суміжних видів транспорту та з їх комерційними актами, видаються без перевірки вмісту контейнера. В цьому випадку вантажоодержувачу видається комерційний акт суміжного виду транспорту.

Великотонажні контейнери, які прибули в пункт призначення зі справною пломбою на запірному пристрої робочої двері, видаються одержувачам без розкриття незалежно від наявності та справності пломб на інших пристроях.

Контейнери, що прибули в пункт призначення в справному стані і зі справними пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу за зовнішнім оглядом контейнера і пломби, без перевірки кількості і маси вантажу в контейнері.

У разі прибуття в пункт призначення навантаженого контейнера з технічними несправностями, в результаті яких була можливість доступу до вантажу або його пошкодження, або з будь-якими несправностями пломб перевізник на вимогу одержувача та з його участю зобов'язаний розкрити контейнер, провести перевірку кількості місць, маси і стану вантажу і при необхідності скласти комерційний акт або акт-повідомлення (для імпортих вантажів).

§5. Перевезення вантажів в опломбованих ліхтерах (баржах) здійснюється за тими самими правилами, що і перевезення в опломбованих суднових вантажних приміщеннях.

§6. Правове значення перевезення вантажу за пломбами відправника полягає, перш за все, в перенесенні тягара доведення вини перевізника щодо незбереження такого вантажу на вантажовласника (див. статтю 178 КТМУ «Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу»).

Стаття 148. «Сталійний час». **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).**

§1. При фрахтуванні судна на підставі чартеру його комерційна експлуатація здійснюється тільки фрахтівником. Останній несе всі пов'язані з цим витрати і приймає на себе збитки, які можуть бути наслідком перевезення. Оплата послуг фрахтівника залежить від масштабів роботи, що виконується ним, – кількості і роду вантажу, що перевозиться. Його прибуток знаходиться в прямій залежності від кількості перевезеного ним вантажу, а в зворотній залежності – від тривалості перевезення.

Фрахтівник, зацікавлений в скороченні часу, що витрачається на вантажні операції, прагне заздалегідь домовитися з фрахтувальником щодо того, в який термін повинне бути забезпечено навантаження або вивантаження. Якщо обумовленого терміну було дотримано, фрахтівник не має права претендувати на будь-яку оплату часу, витраченого на вантажні операції. Час перебування судна під навантаженням (вивантаженням) в межах зазначеного терміну оплачується фрахтом. Разом з тим фрахтівникові потрібна впевненість, що протягом обумовленого часу судно без будь-якої додаткової оплати буде перебувати в порту під навантаженням (вивантаженням).

Договором морського перевезення вантажу можуть бути по різному визначені обов'язки сторін щодо виконання вантажних операцій (стивідорних робіт). У міжнародній практиці троговельного судноплавства умови розподілу обов'язків з виконання стивідорних робіт і розподілу стивідорних витрат між фрахтувальником і перевізником в договорах прийнято позначати скороченнями, найбільш вживаними з яких позначають:

- «фрі-ін» (FI – free in) – судно вільне від витрат за навантаження;
- «фрі-аут» (FO – free out) – судно вільне від витрат за розвантаження;
- «фіот» (FIOT – free in, out and trimmed) – судно вільне від витрат за навантаження, розвантаження і розрівнювання вантажу (тримінг – штивка груза) [застосовується до насипних і навалочних вантажів];
- «фіос» (FIOS – free in, out and stowed) – судно вільне від витрат за навантаження, розвантаження та укладання вантажу у вантажних приміщеннях (застосовується до генеральних вантажів);
- «грос» (GROSS TERMS) – умови, при яких норми навантаження і вивантаження визначені, але витрати з вантажних операцій несе судно;
- «лінійні» (LINER TERMS) – норми вантажних робіт не встановлені, витрати з навантаження і вивантаження несе судно (застосовуються при перевезеннях масових вантажів у трамповому судноплаванні).

У тих випадках, коли обов'язок здійснення навантаження або вивантаження лежить на власнику вантажу, ці роботи повинні бути їм виконані протягом певного терміну. Термін, протягом якого вантаж повинен бути завантажений на судно (вивантажений з судна), а останнє без будь-якої додаткової (крім фрахту) оплати знаходиться під навантаженням (вивантаженням) у розпорядженні фрахтувальника, називається *сталією* (*Laydays*), або *сталійним часом* (*Laytime*).

§2. Тривалість сталійного часу визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди – термінами, зазвичай прийнятими в порту навантаження / вивантаження. Визначення сталії на підставі звичаїв порту представляє відому складність, коли вони не зафіксовані у вигляді певного зводу. Тому умова про тривалість сталії в переважній більшості випадків включається в чартери.

В портах України сталія визначається на підставі звичаїв портів, зазначених у зводах. Так, наприклад, згідно із статтею 10 *Зводу звичаїв морського порту Одеса* сталійний час судна визначається як час, необхідний портовому оператору (ПО) для виконання всіх операцій з:

- обробки і обслуговування судна з урахуванням їх максимального сумісництва, в тому числі для здійснення сепарації, зважування, звичайного кріплення-розкріплення (обумовленого вимогами ІМО), штивки вантажу;
- відкриття, закриття і перекриття вантажних люків;
- оформлення документів на вивантажений/завантажений вантаж;
- сухої зачистки і прибирання вантажних приміщень після вивантаження;

- бункерування судна паливом та забезпечення водою, якщо їх неможливо виконати в процесі вантажних робіт з урахуванням спеціалізації причалів порту.

У сталійному часі враховується також час на виконання операцій комплексного обслуговування суден, не врахованих у *валових нормах (BH)*. ВН встановлюються ПО та визначаються у договорах з відповідними суб'єктами господарювання. У випадку перевищення фактично витраченого часу над нормативним, на виконання допоміжних операцій з незалежних від ПО причин, сталійний час збільшується на величину перевищення.

Для кожного судна ПО визначаються планові терміни обробки і обслуговування, які зазначаються в змінно-добовому плані роботи порта (ЗДП).

§3. Сталійний час може бути визначений шляхом встановлення відповідного періоду часу або норми виробництва вантажних робіт. У першому випадку в чартері вказується кількість днів, годин, що надаються для виконання вантажно-розвантажувальних робіт (див. пункт 5 чартера «GENCON», пункт 9 чартера «SCANCON», пункт 10 чартера «GENORECON» та ін.), у другому – узгоджуються норми вантажних робіт (на люк або на судно в цілому) на одиницю часу в обраних одиницях виміру кількості вантажу (тоннах, кубічних метрах або футах, стандартах і т. п.) [див. пункт 13 чартера «CENTROCON», пункт 6 чартера «SOVIETWOOD» та ін.).

Відповідно до цього можна говорити про судові і люкові, денні і часові норми навантаження / вивантаження. При наявності в чартері *суднових норм* загальна кількість вантажу, що підлягає навантаженню, має бути розділена на відповідну норму. Число днів або годин, отриманих у результаті поділу, покаже тривалість сталійного часу. Якщо ж в чартері містяться *люкові норми*, то розрахунок сталії відповідно до *Правил тлумачення сталії в рейсовому чартері 1993 року* залежить від умов чартеру. За умови «на люк на добу» (per hatch per day) люкова норма множить на число люків судна з наступним діленням загальної кількості вантажу на отриману судову норму навантаження. Якщо в чартері встановлена добова норма на «робочий люк» або на «придатний для роботи люк на добу» (per working hatch per day), сталія обчислюється шляхом ділення кількості вантажу, призначеного до навантаження в найбільшій трюм, на результат, отриманий від множення добової норми для робочого або придатного для роботи люка на число люків, що припадають на цей трюм.

Чартер може містити умову, за якою «вантаж може бути завантажений і укладений / вивантажений з такою швидкістю, з якою судно може його прийняти / здати» (as fast as vessel can receive / deliver the cargo – fast as can – FAC), або «за звичаями порту» (customs of the port – COP) чи «зі звичайною швидкістю» (customary quick dispatch – CQD).

Іноді сторони, визначаючи сталійний час кількістю днів, що покладаються на проведення навантажувальних та розвантажувальних робіт, домовляються про круговий рахунок, при якому остаточний розрахунок використаного на навантаження і вивантаження часу проводиться по портам навантаження і вивантаження разом (reversible).

§4. В угоді сторін вказується не тільки термін, протягом якого вантаж повинен бути завантажений на судно, але і порядок обчислення (розрахунку) сталійного часу. Практика міжнародного торговельного мореплавства виробила кілька стандартних найбільш поширених умов, які визначають порядок обчислення сталії.

§5. Для того, щоб уникнути суперечок і різних тлумачень в підрахунку сталійного часу, в чартерах вказується які дні вважаються сталійними і фіксується їх тривалість. Зазвичай в якості сталійних днів можуть бути прийняті:

- WWD (weather working days) – *погожі робочі дні*, протягом яких погода на перешкоджає проведенню вантажних операцій в порту. Згідно з цією умовою із сталійного часу виключаються періоди, під час яких несприятливі погодні умови унеможливають навантаження або вивантаження вантажу, а також вихідні або святкові дні. Термін не є в повній мірі вичерпним для обчислення сталійного часу, так як дає простір для широкого тлумачення стану погоди. Наприклад, наявність дощу перешкоджає проведенню вантажних операцій з цукром, папером, зерном та іншими аналогічними вантажами, але не є перешкодою для перевантаження вугілля, руди. Тому частіше застосовується термін «якщо погода дозволяє» (if weather permitting –

WP). Якщо робочий день обмежується годинами, протягом яких зазвичай проводяться вантажні роботи в порту, періоди негоди поза цього часу не повинні виключатися зі сталії. Якщо ж робочий день визначено з розрахунку 24 годин, періоди негоди зі сталії виключаються незалежно від того, в яку частину доби вони мають місце (справа МАК № 27/1967);

- RWD (running working days) – *поточні робочі дні*, коли з розрахунку сталійного часу виключаються тільки вихідні та святкові дні;
- RD (running days) – *поточні* (календарні) *дні*, коли в сталійний час зараховуються всі дні поспіль. Така умова рахунку сталійного часу найбільш прийнятна для перевізника.

§6. Сталійний час також часто позначається в чартері і обчислюється в робочих днях, годинах і хвилинах. Очевидно, що прикметник «робочих» відноситься не тільки до робочих днів, а й до робочих годин і робочих хвилин.

Робочий день (working day) у загальному випадку тлумачиться як поняття, що протистоїть поточним (running day) дням. Робочий день не складається з 24 послідовних годин, а визначається кількістю робочих годин, зазвичай прийнятих в даному порту. На відміну від випадків обчислення в «поточних днях» при застосуванні поняття «робочі дні» неділі і свята при обчисленні сталії не враховуються. У портах, де в суботні дні час роботи скорочений, сторони відповідно до звичаїв порту нерідко домовляються про те, щоб субота входила до сталійного часу як половина або три чверті робочого дня. Якщо період навантаження позначений в робочих годинах (working hours), то мається на увазі лише час, протягом якого проводяться вантажні операції. Перерви в роботі виключаються зі сталійного часу. Це ж стосується випадків обчислення сталії в робочих хвилинах (working minutes).

У більшості портів світу встановлений восьмигодинний робочий день, але роботи в порту можуть проводитися в кілька змін загальною тривалістю 24 години. Тому в деяких чартерах (наприклад, «POLCON», «SOVCOAL», «BALTCO») норма навантаження «в робочий день» встановлюється на 24 послідовних години.

§7. Умова про те, що вантаж повинен навантажуватися (або розвантажуватися) в «поточні або послідовні дні» (running or consecutive days), найбільш сприятлива для фрахтівника, так як означає, що вантажні операції повинні виконуватися в усі календарні дні, включаючи недільні та святкові дні, тривалістю в 24 години кожен.

За умови про навантаження (або вивантаження) вантажів в «послідовні дні, виключаючи неділі і свята» (running days, sundays and holidays excepted) в сталію входять всі послідовні календарні дні, крім неділі та загальних або місцевих святкових днів, які виключаються зі сталійного часу, з 0 до 24 годин.

Щоб уникнути складнощів при визначенні порядку урахування святкових і вихідних днів при обчисленні сталійного часу, в чартерах можуть бути конкретно зазначені умови, позначені скороченнями, складеними з перших букв відповідних англійських слів. Основні з них:

- SHEX (sundays and holidays excluded) – з рахунку сталійного часу виключаються недільні та святкові дні. Така умова рахунку сталійного часу найбільш прийнятна для фрахтувальника, так як він може в разі потреби проводити вантажні роботи у вихідні дні, що не применшує число сталійних днів, які залишилися;
- SHEX UU (sundays and holidays excluded unless used) – недільні та святкові дні виключаються, якщо навантаження / вивантаження в ці дні не проводилося (така умова рахунку сталійного часу найбільш прийнятна для перевізника);
- SHEX EIU (sundays and holidays excluded even if used) – недільні та святкові дні виключаються, навіть якщо в ці дні проводилось навантаження / вивантаження (така умова рахунку сталійного часу найбільш прийнятна для фрахтувальника);
- SSHX (saturdays, sundays and holidays excluded) – в багатьох країнах субота також є вихідним днем і виключається зі сталійного часу. В цьому випадку чартером обумовлюється, що в п'ятницю сталійний час враховується як в передвихідний день;
- FHGX (fridays and holidays excluded) – п'ятниці і святкові дні виключаються (п'ятниця є вихідним днем в мусульманських країнах);

- SHINC (sundays and holidays included) – недільні та святкові дні включаються в розрахунок сталійного часу (така умова рахунку сталійного часу найбільш прийнятна для перевізника).

Для тлумачення умов чартерів про виключення з сталії недільних і святкових днів становить інтерес рішення Морської арбітражної комісії (МАК) щодо одної із справ, в якій спір між сторонами стосувався умови про те, що «недільні та святкові дні виключаються зі сталійного часу, якщо вони не використовуються». Якщо позивач, який вимагав від перевізника повернення безпідставно стягнутого демереджа, вважав, що недільні та святкові дні можуть бути включені в сталію лише в тій частині, в якій вони були фактично використані для вантажних робіт, то, на думку відповідача, використані для вантажних робіт недільні та святкові дні повинні бути включені в сталію повністю, незалежно від тривалості часу, протягом якого в ці дні вантажні роботи фактично проводилися. МАК виходила з того, що загальним є правило про включення в сталію лише робочих днів. Будь-яка інша умова чартеру або іншого договору, яка передбачає включення в сталію в цілому або в будь-якій частині також недільних і святкових днів, є винятком з цього загального правила і тому має тлумачитися строго обмежено відповідно до його точного тексту. Оскільки в договорі не було сказано, що в сталію включається лише той час недільного або святкового дня, протягом якого фактично проводилися вантажні роботи, наведена умова договору означає, що недільний або святковий день повинен бути включений в сталію весь, навіть якщо в дійсності для вантажних робіт використовувалася тільки частина цього дня (справа МАК № 36/1962).

§8. Для забезпечення узгоджених дій фрахтівника і фрахтувальника і для уникнення простоїв судна всі форми чартерів передбачають обов'язок перевізника надавати інформацію про прибуття судна та його готовність до проведення вантажних операцій. Попередні повідомлення надсилаються фрахтівником фрахтувальникові і містять відомості про початок вивантаження вантажу в останньому порту розвантаження за попереднім рейсом, про передбачуваний термін виходу судна з останнього порту заходу (expected time of departure – ETD), про передбачуваний термін прибуття в порт навантаження (expected time of arrival – ETA).

Homic (Notice) – письмове повідомлення капітана відносно дати і часу прибуття судна в порт та його готовність до проведення вантажних операцій – не має будь-якої заздалегідь певної форми. Відповідно до цього нотіси поділяються на:

- попередні (їх може бути кілька – Preliminary Notices);
- остаточні (Final Notices);
- нотіси про готовність (Notices of Readiness – NOR).

Кількість і терміни подачі нотіса та порядок його вручення обумовлюється в чартері. При цьому терміни подачі нотісів можуть бути обумовлені в чартері:

- в календарних днях (Calendar Days Notice) – всі дні поспіль;
- в робочих днях (Working Days Notice) – за вирахуванням вихідних і святкових днів;
- в «чистих» днях (Clean Days Notice) – день подачі нотіса і день прибуття в порт не враховуються. Таким чином, наприклад, 7-добовий нотіс, фактично, повинен бути поданий за 9 днів.

Залежно від угоди сторін і звичаїв порту чартер може передбачати такі альтернативні умови щодо місця подачі нотіса про готовність:

- після виконання всіх портових формальностей і отримання судном вільної практики, а також ошвартовки до причалу;
- незалежно від того, знаходиться судно біля причалу чи ні, тобто з якірної стоянки в акваторії порту (whether in berth or not – WIBON);
- незалежно від того, чи знаходиться судно в порту чи ні, тобто з відкритого рейду в межах видимості лоцманської станції (whether in port or not – WIPON);
- незалежно від того, чи отримало судно вільну практику чи ні (whether in free pratique or not – WIFPON);
- незалежно від того, пройшло судно митний контроль чи ні (whether cleared at custom or not – WCCON).

Останнім часом в чартери (адендуми) судновласники найчастіше вносять умови WIBON, WIPON, WIFPON, WCCON (скорочено WWWW). Воно дає право капітану подати нотіс про готовність судна до вантажних операцій, навіть якщо судно знаходиться на зовнішньому або внутрішньому рейді і не пройшло санітарного та митного контролю.

Відносно часу подачі нотіса в чартері може бути встановлено, що нотіс про готовність судна повинен бути поданий і буде прийнятий:

- тільки в години роботи порту і офіційні робочі дні (зазвичай вони наводяться в чартері);
- в будь-який час доби і день тижня.

Якщо в чартері не передбачений акцепт (тобто прийняття) нотіса і видача розписки в його отриманні, то досить простого вручення нотіса вантажовласникам або їхнім агентам (справа МАК № 3/1965). Нижче на фото 32 як приклад представлена копія нотіса про готовність судна до проведення вантажних операцій (Notice of Readiness – NOR), акцептованого агентами вантажовласника з їхньою розпискою в його отриманні.

Notice of readiness

Appendix 14.30

Bolton Maritime Management

To: Agencia Maritime Laurits Lachmann
Racre 30
P.O. Box 1629
20.081 Rio de Janeiro
Brazil

Name of Vessel: M.V. "RUBENS"
Port of Sao Francisco do Sul
6th July 1988

NOTICE OF READINESS

Dear Sirs,

Please be advised of the arrival of the above vessel at the port of Sao Francisco do Sul at0912..... hrs today the 6th July 1988.

The vessel is in all respects ready to commence LOADING a full cargo of 24530 M/T of SOYA BEAN MEAL PELLETS in Bulk.

Time to commence in accordance with the terms and conditions of the Governing Charter Party

Please acknowledge receipt of this Notice of Readiness by signing and returning duplicate copies herewith.

Yours very truly,

S.F. Williams Master

Received By:
AGENCIA MARITIMA LAURITS LACHMANN S.A.
SAO FRANCISCO DO SUL - S.C.

per:

Date and Hour JULY 06th., 1988 AT 11:45 HOURS.

SUBJECT TO ALL TERMS CONDITIONS AND OR EXCEPTIONS OF THE GOVERNING CHARTER PARTY.

M.V. RUBENS
PORT OF REG: HAMILTON
OFFICIAL No: 366309
GROSS TONNAGE: 17965.73
NETT TONNAGE: 11236.17

Фото 32. Копія нотіса про готовність судна до навантаження, акцептованого агентами вантажовласника з їхньою розпискою в його отриманні.

§9. Особливе значення подачі нотіса про готовність судна до вантажних операцій визначається тим, що таке повідомлення впливає на обчислення сталійного часу. Як правило, початок сталії зв'язується із закінченням визначеного часу після вручення нотіса.

Нотіс про готовність може бути поданий, якщо судно відповідно до умов чартеру досягло порту навантаження (вивантаження), визначеного дока або причалу. Залежно від того, чи зазначений в чартері порт навантаження (вивантаження), док або причал, розрізняють «чартер на порт», «чартер на док» і «чартер на причал».

Якщо в чартері позначений лише порт навантаження (вивантаження), судно може бути визнано прибулим після досягнення порту або звичайного для даного порту місця очікування, тобто до постановки судна до причалу. Велику складність представляє визначення моменту досягнення порту судном, що здійснює перевезення на підставі «чартеру на порт». Після довгих коливань світова практика торговельного мореплавства отримала в цьому відношенні закріплення в *Правилах тлумачення сталії в рейсовому чартері* 1993 року. У цих Правилах портом навантаження (вивантаження) визнається «район, де судно проводить навантаження або вивантаження біля причалу, якірної стоянки, плавучого буя або тому подібного місця, включаючи звичайні місця, де судна очікують своєї черги або де їм зазначено або вони зобов'язані чекати своєї черги незалежно від відстані від цього району».

Таким чином, за умов зазначення в чартері лише порту навантаження (вивантаження) нотіс про готовність судна може бути наданий ще до ошвартовки судна біля причалу, де розташовані звичайні для даного порту місця очікування, хоча б вони перебували поза юридичних, фіскальних та адміністративних кордонів традиційного порту.

§10. При «доковому» чартері судно вважається прибулим, коли воно увійшло в док. Якщо ж сторони вказали в чартері причал (інше місце навантаження/вивантаження) або відповідно до умов чартеру вибір причалу (іншого місця навантаження/вивантаження) здійснено фрахтувальником, прибуттям судна можна вважати лише момент, коли воно належним чином пришвартовано біля причалу (іншого місця). Отже, про готовність судна до навантаження (вивантаження) може йтися не раніше, ніж судно буде пришвартоване біля причалу.

§11. Якщо не можна говорити про виникнення права на повідомлення про готовність судна при «причальному» або «доковому» чартері до моменту пришвартування судна, то право на відлік сталії у фрахтівника може виникнути ще до пришвартування на підставі внесених в чартер застережень (оговорок):

- «час, втрачений в очікуванні причалу, вважається часом навантаження (вивантаження)»;
- «незалежно від того, біля причалу чи ні»;
- «незалежно від черги».

При чартері «на причал» або «на док» кожне з перелічених застережень дозволяє почати обчислення сталії до постановки судна до причалу або в док, але за умови, що судно увійшло в порт.

При повідомленні про те, що «судно ... буде готово в певний час до навантаження (вивантаження) вантажу», для підготовки до вантажних операцій може бути використаний період від подачі нотіса до зазначеного в нотісі моменту. Такий підхід забезпечує можливість підготуватися до вантажних операцій і в той же час скорочує час непродуктивного (непроизводительного) знаходження судна в порту.

Фактичний час перестановки від місця тимчасової стоянки до вантажного причалу не враховується як сталійний. Якщо після ошвартовки біля причалу судно не виявиться в усіх відношеннях готовим до вантажних операцій, то воно повинно знову подати нотіс відповідно до умов чартеру.

§12. Фрахтувальник (незалежний сюрвейєр за його дорученням, а також інспектор відповідного органу нагляду, призначеного державою) має право інспектувати судно для встановлення його готовності до вантажних операцій і може відхилити нотіс, якщо судно в дійсності не готове у всіх відношеннях до початку навантаження або вивантаження.

Якщо умовами чартеру передбачена перевірка фрахтувальниками судових танків, вантажних насосів і трубопроводів, то до закінчення такої перевірки з задовільним результатом судно не вважається готовим до вантажних операцій, незалежно від подачі нотіса про готовність капітаном (справа МАК № 24/1965).

Готовність судна до вантажних операцій розуміється і як готовність і справність всіх його вантажних механізмів. «Якщо судно до зазначеного в нотісі моменту готовності розпочати вантажні операції або, у відповідних випадках, до моменту вручення нотіса насправді не готове почати розвантаження, сталійний час, належний на вивантаження, починає текти тільки

з того моменту, коли судно буде фактично готове до вивантаження і здачі вантажу» (справа МАК № 13/1963).

Якщо нотіс про готовність не поданий або поданий, але відхилений з достатньою для цього підставою, судно вважається не прибулим, і фрахтувальник не несе відповідальності за його простій. Це важливо не тільки для обчислення сталійного часу, але і в тих випадках, коли судно прибуває до *дати лейкен*. Можливі такі обставини, що судно, фізично перебуваючи в порту, насправді юридично вважається не прибулим, що важливо для визначення дати лейкен або дати, зазначеної в остаточному нотісі.

Примітка. *Дата лейкен* означає:

LAYCAN, L/C, LYCN, «Lay days/ Canceling» - термин, используемый в договоре морской перевозки и во фрахтовой переписке в отношении сталийного времени и даты канцелинга. Указание, помимо примерной готовности, более точной позиции судна в виде предельных сроков («не ранее и не позднее») подачи судна под погрузку. Более ранний срок – лейдейс – Lay days»: «Счёт стояночного (сталийного) времени начинается не ранее... числа» – (Lay days not be count before...) и конечной датой прибытия судна в порт погрузки – канцелинг – «Canceling»: «фрахтователи вправе расторгнуть настоящий договор, если судно не будет готово к погрузке.. числа или ранее» (Should the vessel be ready to load on or before the ... the Charterers have the right of Canceling the Contract).
Интервал между ними обычно составляет до 10 дней, однако если судно в момент фрахтования находится на близком расстоянии до порта погрузки, интервал сокращается до 5 дней или менее. При заблаговременном фрахтовании интервал может быть увеличен до 20 и более дней.

У разі неготовності судна до навантаження до терміну, зазначеного в нотісі, нотіс вважається неподаним, і усі несприятливі наслідки його неподання падають на фрахтівника. Такі наслідки можуть бути двоякого роду. По-перше, у разі неподання нотіса про готовність не починає текти сталійний час, і, отже, всі витрати, пов'язані з утриманням судна протягом затримки подачі нотіса, падають на фрахтівника. По-друге, можуть виникнути збитки фрахтувальника (відправника) внаслідок неподання нотіса (збільшення витрат зі зберігання вантажу, псування або пошкодження вантажу в зв'язку з подовженням періоду його зберігання, неотримання доходів, які власник вантажу отримав би, і т. д.). Збитки, понесені фрахтувальником (відправником), обчислюються за загальними правилами визначення розміру збитків, встановлених цивільним законодавством.

§13. Момент початку відліку сталійного часу обмовляється, як правило, в договорі (чартері) і зводах звичаїв портів (зокрема, для морських портів України). Так, наприклад, в статті 11 *Зводу звичаїв морського порту Одеса* декларується, що відлік сталійного часу судна, включеного в графік підходу, починається:

- з 13:00 поточної доби, якщо судно прибуло до полудня поточної доби;
- з 08:00 наступної доби, якщо судно прибуло після полудня поточної доби;
- з 13:00 понеділка (після святкового дня), якщо судно прибуло протягом вихідних (святкових) днів;
- з 08:00 понеділка (після святкового дня) якщо судно прибуло після полудня в п'ятницю (передсвятковий день).

Причому, субота та неділя, починаючи з 17:30 п'ятниці і закінчуючи 8:30 понеділка зі сталійного часу виключаються незалежно від того, чи проводилися фактично вантажні операції чи ні. А рахунок сталійного часу починається не раніше дати, передбаченої графіком підходу суден і підтвердженої портом (дати лейкен).

§14. Частіше початок сталійного часу пов'язується з наступним днем «після подачі повідомлення про готовність судна до навантаження». Це пояснюється тим, що повідомлення може бути подане після того, як вже є в наявності інші умови для початку сталії. Однак в торговельному мореплаванні інші умови початку сталії вважаються самостійними і тому відмежовуються від повідомлення про готовність. Всього умов, за виконання яких може бути розпочато рахунок сталійного часу, три:

- судно має прибути в узгоджене місце призначення;
- воно має бути готове до завантаження або розвантаження;
- фрахтівник (капітан судна) зобов'язаний подати фрахтувальникові нотіс про готовність судна до вантажних операцій.

Велику складність представляє собою визнання судна прибулим за умовами «причального чартеру», коли судно не може стати до причалу через його зайнятість. Судова і арбітражна практика останніх років дає підстави визнати таке судно прибулим, коли воно знаходиться в звичайному місці очікування причалу. Час, витрачений на очікування причалу, зараховується в сталію, так як це сама сталія. Час очікування повинен обчислюватися так само, як при пришвартуванні біля причалу. У розрахунок не беруться ті періоди, які не включаються до сталії (святкові дні, неділя, непогожі дні і т. д.) [див. § 5 коментаря до статті 130 КТМ РФ].

Другою умовою початку сталії є готовність судна, що розуміється одночасно як фізична готовність до прийняття вантажу або його розвантаження і як юридична готовність – відсутність будь-яких адміністративно-правових перешкод до початку вантажних робіт (проходження митного очищення, можливість пред'явлення всіх необхідних документів та ін.). Конкретний зміст вимог, що пред'являються до готовності судна, різняться в залежності від того, чи йдеться про «чартер на порт» або «чартер на причал». Якщо судно визнано прибулим ще до постановки до причалу, то для приведення його у стан готовності не потрібно, щоб люки були відкриті або бімси люків прибрані, а суднові лебідки повністю оснащені. Все це необхідно для приведення судна в готовність, коли перевезення здійснюється на підставі «чартеру на причал».

§15. Отже сталійний час починається з наступного дня після подачі нотиса про готовність судна. Однак це диспозитивне правило застосовується, якщо в угоді сторін (чартері) не встановлено інше. За умовами чартерів сталійний час починається відразу ж після вручення нотиса лише в рідкісних випадках. Як правило, в чартері передбачається, що сталія починає обчислюватися не з моменту передачі нотиса, а після певного часу (див. чартери «ZERNOCON» – пункти 13 і 21, «SOVIETORE» – пункт 10 та ін.). Проміжок часу між врученням нотиса про готовність судна і початком сталії називається «пільговим періодом» (grace period) або «вільним часом» (free time). Такий час різними чартерами визначається по-різному, але все різноманіття зводиться до двох основних варіантів:

- через певну кількість годин (6, 12, 24) після подачі нотиса (рудні, танкерні чартери), при цьому в чартері може бути зазначена умова, за якою недільні та святкові дні виключаються з рахунку «пільгового періоду», і, таким чином, сталійний час починається не раніше початку наступного робочого дня;
- якщо нотіс про готовність поданий до 12.00, то відлік сталійного часу починається з 13.00 цієї же доби; якщо нотіс поданий після 12.00, то – з початку наступного робочого дня (наприклад, з 08.00, тобто початку офіційного робочого часу порту).

Якщо навантаження розпочато ще до початку сталійного часу, тобто в «пільговий період», то витрачений на навантаження час зараховується в сталію. Але в чартері може міститися і протилежна умова; в цих випадках такий час не розглядається як сталійний (див. вище, §13).

§16. При відсутності угоди сторін щодо заліку сталійного часу, перевитраченого і зекономленого при навантаженні (або вивантаженні) в декількох портах, сталійний час обчислюється для кожного порту окремо.

Перебіг сталійного часу в другому і наступних портах навантаження (вивантаження) починається з моменту подачі нотиса про готовність судна до вантажних операцій протягом звичайних робочих годин порту, незалежно від постановки судна до причалу (справа МАК № 10/1965).

«Сталійний час в другому і наступних портах повинен починатися негайно після подачі нотиса без додавання «пільгового періоду» після подачі нотиса, що застосовується тільки в першому порту при початку розвантаження судна і не застосовується в наступних портах розвантаження» (справа МАК № 5/1965).

§17. Виключаючи із сталійного часу перерви в навантаженні (вивантаженні), коли вони викликані причинами, залежними від перевізника, закон тим самим звільняє фрахтувальника

від відповідальності за простій, який міг би наступити внаслідок цих обставин. Навпаки, в разі, коли обставини, що перешкоджають навантаженню (вивантаженню), відносяться до сфери діяльності фрахтувальника (наприклад, несвоєчасна доставка вантажу відправником), сталійний час продовжується незважаючи на фактичне припинення робіт. Наведені положення побудовані на принципі розподілу ризиків, пов'язаних з призупиненням вантажних операцій, в залежності від того, чи знаходяться обставини, що перешкоджають цим операціям, «на стороні судна» («hindrances at the ships side»), наприклад, вихід з ладу вантажних насосів танкера, або «на стороні фрахтувальника» («hindrances at the charterers side»).

§18. При розподілі ризиків за ознакою наявності зв'язку між перешкодою і сферою діяльності суб'єкта договору для віднесення на останнього ризику не завжди потрібно, щоб він був винен. Так, за відсутності вини перевізника сталійний час може бути призупинений через припинення вантажних робіт з таких причин, які лежать в сфері його діяльності, як втручання третіх осіб в його вантажні операції, вихід з ладу судового обладнання та механізмів внаслідок обставин, які він не міг передбачити та запобігти ним, і т. п. Таким чином, перешкоди в сфері діяльності перевізника є більш широкою основою для призупинення сталії, ніж його вина, і, отже, перша з цих підстав поглинає другу.

Поряд із зазначеним загальним принципом для розподілу ризиків використовуються і інші приватні критерії – непереборна сила або гідрометеорологічні умови, що створюють загрозу збереженню вантажу або перешкоджають його безпечному навантаженню (вивантаженню). Зазначені обставини взагалі не можуть бути віднесені до сфери діяльності перевізника (фрахтівника) або фрахтувальника; цей критерій введений з метою більш збалансованого і справедливого розподілу ризиків між сторонами договору.

§19. Численні і різноманітні підстави переривання сталійного часу можуть бути передбачені в чартерах. Як причини, що переривають сталію, в чартерах (крім погодних умов) часто фігурують страйки, локаути, обмеження влади, війни, повстання, заколоти і т. д. Про винятки відповідальності фрахтувальника можна говорити лише тоді, коли вантажні операції були фактично припинені внаслідок настання однієї з обставин, передбачених в чартері.

Стаття 149. «Контрсталійний час». **Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий 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, передбаченої частиною першою цієї статті, тривалість контрсталійного часу і розмір плати перевізнику за простій, а також розмір винагороди відправнику або фрахтувальнику за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) визначаються 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.

§1. Сталійний час може виявитися недостатнім для завершення вантажно-розвантажувальних робіт. Закон надає сторонам право домовитися на цей випадок про додатковий час очікування. Якщо знаходження судна в порту навантаження (вивантаження) в період сталії оплачено фрахтом, то за затримку судна під навантаженням (вивантаженням) понад сталію фрахтівник має право на отримання особливої плати. Обчислення часу перебування судна під навантаженням (вивантаженням) після закінчення сталії проводиться за дещо іншими правилами, ніж розрахунок сталії. Період, протягом якого судно за певну плату знаходиться в порту навантаження (вивантаження) після закінчення сталії для завершення вантажних операцій, носить назву *контрсталії*, або *контрсталійного часу*.

§2. Період контрсталії може бути встановлений в чартері. При відсутності в чартері умови про його тривалість такий період визначається звичаями порту навантаження (вивантаження). Таким чином, за нормами Кодексу торговельного мореплавства України відразу ж після закінчення сталії починається контрсталія – додатковий час очікування, – який представляє

собою обмежений у часі період, початок якого збігається з закінченням сталії, а закінчення – з переходом на надконтрсталію (див. коментар до статті 150 КТМУ «Надконтрсталійний час»).

§3. За своєю правовою природою «перехід судна на контрсталію» представляє собою порушення покладеного на фрахтувальника обов'язку перед фрахтівником виконати вантажні операції в обумовлений термін. Однак це не дає фрахтівнику права розірвати договір. Сторони в передбаченні такого порушення визначили його наслідки у вигляді стягнення з фрахтувальника демереджа і залишення судна під навантаженням ще на певний термін.

§4. Перебіг контрсталійного часу починається з моменту закінчення сталії без будь-якого повідомлення фрахтувальника. Він обчислюється, на відміну від сталії, в календарних днях, тобто в поточних або послідовних календарних днях, включаючи в себе не тільки робочі, але також недільні та святкові дні. Також розуміються і календарні, тобто послідовні години або хвилини.

§5. У порівнянні із сталійним часом перебіг контрсталії має ряд особливостей. У контрсталію підлягають включенню недільні і офіційно встановлені святкові дні, інший час, оголошений неробочим в даному порту, а також перерви, «викликані непереборною силою або гідрометеорологічними умовами, що створюють загрозу збереженню вантажу або перешкоджають його безпечному навантаженню (вивантаженню)». Перерви в навантажувальних (вивантажувальних) операціях, якщо вони не залежать від перевізника, тим більше зараховуються в контрсталію тоді, коли вони викликані непереборною силою або гідрометеорологічними умовами, що створюють загрозу збереженню вантажу або перешкоджають його безпечному навантаженню (вивантаженню). Крім того, перебіг контрсталії, як правило, не може бути призупинено внаслідок обставин, які фактично перешкоджають вантажним роботам. Цей принцип виражається формулою: «раз на демереджі, то завжди на демереджі» («once on demurrage – always on demurrage»). Винятки з принципу безперервного обчислення контрсталії допустимі тільки тоді, коли навантаження (вивантаження) вантажу не проводилося за незалежних від перевізника причин. Про такі причини можна, зокрема, говорити, коли перевізник з міркувань власної зручності виводить судно з-під навантаження, наприклад, для бункерування, або направляє судно з першого порту, де воно знаходилося на контрсталії, у другий порт навантаження, передбачений в чартері.

§6. Положення про припинення з переходом судна на контрсталію дії застережень, які призупиняють сталійний час, мається на увазі. Тому для його застосування не потрібно спеціальної вказівки на це в чартері. Навпаки, якщо дію застережень чартеру про призупинення сталії сторони мають намір поширити на контрсталію, то це можливо за допомогою спеціальної умови.

§7. Точне фіксування в договорі періоду контрсталії має істотне значення. Якщо фрахтівник протягом сталійного часу зобов'язаний чекати закінчення навантаження (вивантаження) без особливої за це плати, то за очікування понад сталійного часу (контрсталійний час), навіть передбачене угодою сторін, фрахтувальник має право на відповідну плату. Тому, визначаючи період контрсталії, сторони одночасно домовляються про розмір плати (демереджа), що йде у відшкодування витрат судновласника на утримання судна під час стоянки.

Демередж (demurrage) – це встановлена угодою сторін сума, яку фрахтувальники повинні сплатити перевізнику за затримку судна понад сталійний час, передбачений чартером.

§8. Розмір демереджа може бути визначений одним з трьох способів.

Перший. Найбільш часто розмір демереджа встановлюється угодою сторін, і умови про це включаються в чартер. Умови про розмір демереджа можуть бути сформовані по-різному. Іноді в чартері визначається ставка демереджа в цілому по судну за його простій протягом дня (добу) або пропорційно за частину дня (добу): наприклад, чартери «GENCON» (пункт 7), «SOVCOAL» (пункт 15), «NUVOY» (пункт 11) та ін. Ставка демереджа може бути також встановлена для 1 тонни (стандарту) вантажу або 1 тонни валової або чистої вантажомісткості судна за день (добу) простою або пропорційно за частину дня (добу): наприклад, чартер «CENTROCON» (пункт 13) та ін.

Другий. При відсутності угоди сторін розмір демереджа визначається ставками, зазвичай прийнятими у відповідному порту.

Третій. При відсутності угоди сторін і звичаїв порту щодо ставок демереджа його розмір повинен бути рівний витратам на утримання судна і його екіпажу.

§9. Важливе практичне значення має виявлення правової природи демереджа, так як в залежності від цього стягнення демереджа підпорядковується тому чи іншому режиму. У правовій науці деяких зарубіжних держав демередж є додатковим фрахтом (Франція) або відшкодуванням «заздалегідь оцінених» збитків – «liquidated damages» (Англія).

За українським правом фрахт за договором перевезення – це трудовий дохід. Кваліфікація демереджа як фрахту суперечила б розумінню чартеру як договору про надання послуг та фрахту як винагороди за здійснені роботи. Разом з тим демередж не можна визнати відшкодуванням збитків, так як його стягнення не поставлено в залежність від того, чи дійсно зазнав перевізник збитків і які їхні розміри.

Розмір демереджа, що підлягає стягненню, в більшості випадків погоджується сторонами заздалегідь або визначається звичаями портів і т. д. Стягнення відповідної суми виключає можливість присудження перевізнику відшкодування за збитки, викликані простоем судна. Тому демередж є винятковою неустойкою. Коли сплата демереджа і його розмір обумовлені в договорі, його можна віднести до категорії договірних виняткових неустойок.

§10. Вимоги, пов'язані із затриманням судна під навантаженням, можуть пред'являтися перевізником лише контрагенту за договором (справа МАК № 38/1964). Передбачений в чартері обов'язок фрахтувальника сплатити демередж по порту вивантаження має на меті захистити інтереси судовласників, які, зі своєї сторони, зобов'язані вжити розумних заходів для отримання демереджа з вантажоодержувача, використовуючи надане їм право застави на вантаж (справа МАК № 8/1964). Фрахтувальники залишаються відповідальними за демередж по порту вивантаження лише в тій сумі, яку судовласник не зміг отримати при здійсненні заставного права на вантаж (справа МАК № 14/1967), або якщо з тих чи інших не залежних від судовласника причин (юридичного або фактичного порядку) він не зміг здійснити заставного права.

§11. Учасникам договору іноді вдається завершити завантаження до закінчення сталії і тим самим заощадити частину часу, відведеного на обробку судна. Але оскільки весь сталійний час було оплачено фрахтувальником, скорочення часу завантаження в порівнянні зі сталійним часом означає, що перевізник безпідставно отримав якусь частину фрахту. Щоб хоча б частково усунути таку можливість, використовується механізм диспача.

Зазвичай *диспач* (dispatch) визначається як винагорода за дострокове закінчення навантаження (вивантаження) вантажу. Насправді не можна вважати винагородою грошову суму, що повертається як переплата. Тому точніше диспач може бути визначений як частина фрахту, раніше сплачена фрахтувальником і повертається йому перевізником у зв'язку з закінченням навантаження до закінчення сталійного часу.

§12. Ставка диспача визначається в чартері умовно, і її розмір може не відповідати тій частині фрахту, яка мала б бути повернута в результаті економії часу. За традицією диспач певним чином співвідноситься з демереджем. За відсутності між фрахтувальником і перевізником угоди про диспач його розмір визначається в розмірі половини (50%) суми демереджа. Таким чином, за українським правом сама по собі відсутність в чартері умов про диспач не перешкоджає його стягненню у половинному розмірі демереджа. У цьому полягає одна з особливостей українського морського права, так як по праву інших морських держав вимога про присудження диспача може бути задоволена лише на підставі відповідної договірної умови, а звичаї портів не можуть бути застосовані.

§13. У практиці торговельного мореплавства існують розбіжності щодо того, чи повинен диспач виплачуватися за весь заощаджений час, тобто за поточні дні, кожен з яких дорівнює 24 годинам, або за поточні години або тільки за невикористаний сталійний час. У першому випадку в період заощадженого часу увійдуть недільні та святкові дні. Якщо ставка диспача встановлена за годину, то належна фрахтувальникові сума буде обчислена за всі зекономлені години безвідносно до тривалості робочого дня в порту При застосуванні другого методу

підрахунку, тобто стягнення диспача тільки за заощаджений сталійний час, недільні та святкові дні, якщо вони були виключені зі сталії спеціальним застереженням або якщо сталія обчислена в робочих днях, не увійдуть у заощаджений час.

Вибір першого або другого методу підрахунку заощадженого часу залежить від того, як сформульовано умову про виплату диспача.

Умови чартеру про виплату диспача за «весь заощаджений час» («all time saved»), за «будь-який заощаджений час» («every time saved») або «за кожен заощаджену годину» («every hour saved») дають підстави для нарахування диспача за весь заощаджений для судна час, не виключаючи недільних і святкових днів.

Другий метод підрахунку застосовується тоді, коли в чартері міститься умова про виплату диспача за «заощаджений робочий день» («working day saved»), за «заощаджений робочий час» («working time saved») або за «заощаджений сталійний час» («laytime saved»). У цьому випадку до уваги приймається не календарні (поточні) дні, а лише заощаджені робочі дні.

Право на отримання диспача відсутнє при здійсненні вантажних операцій на умовах «так швидко, як судно може приймати (видавати) вантаж» («fast as can» – FAC). У цій ситуації економії часу навантаження або вивантаження не може бути взагалі.

Не застосовуються положення про диспач і у випадках, коли умова «так швидко, як ...» доповнюється встановленням мінімальних норм навантаження і вивантаження і набирає вигляду: «так швидко, як судно може приймати (видавати) вантаж, але не нижче, ніж ...». Така умова означає, що сторонами погоджена тільки нижча межа темпів вантажних робіт. Вищу ж межу вони не встановили, а отже, навіть найвищі темпи вантажних операцій не вийдуть за рамки домовленості сторін.

§14. У разі одночасної обробки судна силами і засобами декількох фрахтувальників сума демереджа або диспача розподіляється пропорційно кількості вантажу кожного фрахтувальника і заощадженому або простроченому їм часу (справа МАК № 64/1963). Однак в тих випадках, коли можна встановити, хто з осіб, які здійснюють вантажні операції, допустив простій, відповідальність за це покладається тільки на сторону, дії якої призвели до простою судна.

Стаття 150. «Надконтрсталійний час». **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.**

§1. Для реалізації перевізником права, наданого йому статтею 150 Кодексу торговельного мореплавства України, необхідно, щоб:

- минув контрсталійний час. Якщо перевізник відправляє судно в плавання до закінчення контрсталійного часу, то, незалежно від причин передчасного виходу в рейс (наприклад, внаслідок різкого погіршення погодних умов, сильного шторму, утворення льоду і т. п.), він втрачає право на одержання повного фрахту;
- до моменту закінчення контрсталії вантаж був наданий відправником і завантажений на судно в меншій кількості, ніж обумовлено договором. Це можуть бути перешкоди в навантаженні, що залежать від відправника або фрахтувальника, який не є відправником, третіх осіб, влади, або причин природного чи соціального характеру, що знаходяться поза контролем перевізника, та ін.;
- фрахтувальник не відмовився від договору в установленому порядку (див. статті 156-158 КТМУ).

При наявності цих умов перевізник має право, відправивши судно в рейс до закінчення навантаження, отримати проте фрахт за недовантажену проти зазначеної в договорі перевезення кількість вантажу, яку фрахтувальник зобов'язаний був пред'явити до перевезення. Це так званий «мертвий фрахт» (dead freight).

Фрахт за недовантажену кількість вантажу обчислюється за тими ж фрахтовими ставками, за якими сплачено перевезення зданого на судно вантажу, за вирахуванням вартості

навантаження і вивантаження не пред'явленого до перевезення вантажу, якщо вона входила в ставку фрахту.

§2. Перевізник має право відправити судно в плавання після закінчення контрсталійного часу, але він може домовитися з відправником щодо *надконтрсталії* [так званої *затримки – detention*, – яку, однак, слід відрізняти від *затримання* (теж *detention*) суден і вантажів, – яке за відповідних умов вправі здійснювати капітан порту згідно із статтею 80 КТМУ «Затримання суден і вантажів»] і дочекатися завершення вантажних операцій. Однак якщо перевізник без попереднього узгодження з фрахтувальником після закінчення контрсталійного часу буде очікувати пред'явлення вантажу і закінчення його навантаження, то він не вправі претендувати на будь-яку оплату за надконтрсталійний час, за винятком випадку, передбаченого в частині першій статті 151 КТМУ «Приймання вантажу в разі затримки судна під навантаженням».

§3. Перевізник може відправити зафрахтоване судно в плавання на підставі статті 150 Кодексу лише при непред'явленні відправником обумовленої до перевезення кількості вантажу до закінчення контрсталійного часу. Якщо ж прийняття вантажу до перевезення здійснюється в період контрсталії, перевізник втрачає право відправити судно в плавання, хоча б навіть укладання цього вантажу могло затримати судно понад встановлений контрсталійний час (див. статтю 151 КТМУ).

Стаття 151. «Приймання вантажу в разі затримки судна під навантаженням». **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.

§1. Приймання вантажу повинне проводитися, як правило, біля борту судна цілодобово за участю представників сторони, що здає (порт або клієнт), і приймаючої (судно) сторони, а в деяких випадках і за участю представників митниці. Перевізник зобов'язаний не тільки прийняти вантаж на борт судна, а й укласти його, розмістивши до виходу в море так, щоб забезпечувалися перевезення вантажу в збереженому стані (див. статтю 146 КТМУ «Розміщення вантажу на судні» і коментар до неї) і морехідний стан судна.

§2. Частина перша статті 151 Кодексу торговельного мореплавства України позбавляє перевізника права відмовитися від прийняття вантажу, якщо:

- під перевезення даного вантажу зафрахтоване судно в цілому;
- вантаж доставлений до закінчення сталійного або встановленого угодою сторін контрсталійного часу.

Якщо в цьому випадку операції з розміщення, сепарації, штивки вантажу можуть затримати судно понад сталійний або контрсталійний (якщо сторони домовилися про нього) час, перевізник однак зобов'язаний приступити до прийняття вантажу, доставленого до закінчення сталії або контрсталії. Оскільки затримка судна відбувається з причин, не залежних від перевізника, закон надає йому право на відшкодування всіх збитків, понесених їм у зв'язку з затримкою судна понад контрсталію. При затримці судна понад сталію перевізник набуває право на демередж.

За правилами частини першої статті 151 Кодексу при затримці судна понад контрсталійний час відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику не тільки собівартість утримання судна, а й інші збитки, які можуть виникнути у перевізника через затримку судна під вантажними операціями [наприклад, збитки, завдані скасуванням (канцеллюванням)

наступного рейсу через затримку судна понад контрсталійний час; збитки від недобору фрахту внаслідок зміни кон'юнктури за період простою і т. д.].

Для задоволення позову про стягнення таких збитків перевізник повинен:

- довести наявність причинного зв'язку між затримкою судна фрахтувальниками більш встановленого терміну і збитками, що виникли;
- належним чином обґрунтувати розмір збитків;
- довести, що їм вживалися заходи до запобігання збиткам або до зменшення їх розміру.

Зокрема, перевізник повинен надати суду докази, що їм відповідно до умов чартеру було вжито заходів до повідомлення інших фрахтувальників про термін можливої затримки судна, що їм не було допущено зволікання в прийнятті, розміщенні, кріпленні вантажу тощо.

§3. Частина друга статті 151 Кодексу надає перевізнику право відмовитися від прийняття вантажу, якщо:

- договір укладено за умовами надання для перевезення частини судна або окремих судових вантажних приміщень;
- вантаж пред'явлений з запізненням, тобто тоді, коли з урахуванням діючих або встановлених норм вже не можна завантажити його на судно до закінчення сталії або контрсталії.

Пред'явлення вантажу з запізненням в даному випадку означає, що він пред'явлений не до початку сталійного або контрсталійного часу (при наявності угоди про такий час), а лише після того, як якась частина часу минула. Тому вантажні операції свідомо для перевізника вийдуть за межі цього часу і затримка судна виявиться неминучою.

§4. Хоча перевізник відмовляється від прийняття всього вантажу або його частини, він за зазначених обставин не втрачає права на одержання повного фрахту. Фрахтувальник в цьому випадку зобов'язаний сплатити перевізнику «мертвий фрахт» (dead freight), який або дорівнює сумі повного фрахту, обумовленого договором, або еквівалентний сумі фрахту, що припадає на незавантажену частину вантажу.

Стаття 152. «Вивантаження стороннього вантажу». **У разі надання для перевезення вантажу всього судна, частини судна або окремих судових 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. Якщо сторонній вантаж не був своєчасно вилучений з судна, відправник має право вимагати відповідного зменшення фрахту, а також відшкодування завданих йому внаслідок цього збитків.**

§1. При укладанні договору морського перевезення вантажу в формі чартеру для розміщення вантажу надається все судно, частина його або певні судові приміщення (див. коментар до статті 128 КТМУ «Організація морських перевезень вантажів»). Про який би вид фрахтування (повне або часткове) не йшлося, відправник має право вимагати видалення з наданих приміщень стороннього вантажу. Зацікавленість відправника в видаленні стороннього вантажу може бути викликана міркуваннями кращого розміщення свого вантажу, забезпечення його збереження, досягнення обумовленої швидкості проведення операцій з вивантаження тощо.

Палуба судна також включається в число місць, що передаються фрахтувальникам під вантаж, якщо про це є угода сторін або якщо судно зафрахтоване під вантаж, що допускається до перевезення на палубі (див. коментар до статті 146 КТМУ «Розміщення вантажу на судні»).

§2. Під «стороннім вантажем» в даному випадку розуміється вантаж інших вантажовласників, які виступають в якості фрахтувальників або відправляють вантаж на лінійних умовах, а також будь-які матеріали, обладнання, запасні частини і механізми, провіант і питна вода для членів екіпажу, що належать самому перевізникові (строго кажучи, ці предмети і матеріали не становлять собою вантаж, але правило, встановлене в статті 152 Кодексу торговельного мореплавства України, безумовно, поширюється і на них).

§3. При частковому фрахтуванні відправник може вимагати видалення стороннього вантажу з наданих йому для розміщення вантажу приміщень. При повному фрахтуванні (наданні всього судна) він може наполягати на видаленні стороннього вантажу не взагалі «з

судна», а тільки з його вантажних приміщень і ємностей. Це право не поширюється на службові приміщення судна: машинне відділення, приміщення для зберігання бункера, спеціальні комори для зберігання провіанту і ємності для води для членів екіпажу тощо.

§4. При частковому фрахтуванні перевізник зазвичай розміщує на судні вантажі кількох фрахтувальників. Тому видалення стороннього для даного фрахтувальника вантажу може бути пов'язане з великими незручностями і навіть порушеннями інтересів інших фрахтувальників. «Безболісно» видалити вантажі інших вантажовласників іноді стає неможливим в будь-яких проміжних портах заходу. Тому при частковому фрахтуванні вимога видалення стороннього вантажу може бути заявлена тільки в порту відправлення. Навпаки, при повному фрахтуванні відправник має право вимагати видалення стороннього вантажу як в порту відправлення, так і в будь-якому порту заходу.

§5. У статті 152 Кодексу визначені наслідки несвоєчасного видалення стороннього вантажу. Під несвоєчасним видаленням слід розуміти видалення, пов'язане із затримкою судна в порту відправлення під навантаженням, або таке виконання рейсу, при якому вантаж даного фрахтувальника перебував у відведеному приміщенні разом зі сторонніми вантажами, і т. д. У разі, коли навантаження судна було затримане через необхідність видалення стороннього вантажу, сталійний час призупиняється на відповідний термін. Якщо несвоєчасне видалення вантажу призвело до того, що рейс був виконаний повністю або частково таким чином, що вантаж даного фрахтувальника перебував у відведеному для нього приміщенні поряд зі стороннім вантажем чи іншими предметами, фрахтувальник має право вимагати зменшення фрахту. Фрахт повинен бути зменшений пропорційно тій частині вантажного приміщення, яка була зайнята стороннім вантажем. Якщо при такому неправомірному використанні відведеного фрахтувальникові приміщення була виконана тільки частина рейсу, то підлягає обліку час, протягом якого таке приміщення було зайняте стороннім вантажем.

Стаття 153. «Неправильно зазначений вантаж». **Небезпечний вантаж, щодо якого відправник подає недостовірну інформацію, може бути у будь-який час вивантажений або знищений чи знешкоджений перевізником, як того будуть вимагати обставини, без відшкодування відправнику пов'язаних із цим збитків.**

Відправник відповідає за всі збитки, заподіяні перевізнику або третім особам у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу.

Фрахт за перевезення такого вантажу не повертається, а якщо він під час відправлення вантажу не був сплачений, то перевізник може стягнути його повністю.

§1. Перевезення морем небезпечних вантажів регулюється Міжнародною конвенцією СОЛАС-74 з поправками і доповненнями наступних років. Згідно з правилами частини А глави VII «Перевезення небезпечних вантажів» зазначеної Конвенції перевезення небезпечних вантажів без дотримання положень, що містяться у вказаній частині, забороняється (див. пункт 3 Правила 2 частини А Глави VII МК СОЛАС-74 з поправками).

У 1990 році в рамках ІМО був прийнятий *Міжнародний кодекс щодо морського перевезення небезпечних вантажів (МК МПНВ)*, який є обов'язковим для виконання всіма українськими юридичними і фізичними особами. Хоча Кодекс призначений для морського судноплавства, він не може не поширюватися на виробників і відправників небезпечних вантажів, особливо в частині термінології, упаковки і маркування таких вантажів.

Небезпечні вантажі – це вантажі (продукція і відходи), які в силу своїх властивостей можуть при транспортуванні привести до загибелі або зробити шкідливий вплив на здоров'я людей, призвести до забруднення навколишнього природного середовища і завдати шкоди матеріальним цінностям, і що вимагають при їх транспортуванні і зберіганні особливих заходів обережності. Віднесення продукції і відходів до небезпечних вантажів встановлюється за загальноприйнятими показниками і критеріями, розробленими Комітетом Експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів.

§2. Класифікація небезпечних вантажів проводиться на підставі показників і критеріїв безпеки, встановлених для кожного виду безпеки. Відповідно до МК МПНВ і ГОСТ 19433-88 «Вантажі небезпечні. Класифікація та маркування» встановлені наступні дев'ять класів небезпечних вантажів, які пред'являються до перевезення морським транспортом:

- Клас 1. Вибухові речовини і вироби;
- Клас 2. Гази;
- Клас 3. Легкозаймисті рідини (ЛЗР);
- Клас 4. Легкозаймисті тверді речовини (ЛТР):
 - Речовини, здатні до самозаймання;
 - Речовини, що виділяють займисті гази при взаємодії з водою.
- Клас 5. Речовини, що окислюють;
 - Органічні пероксиди.
- Клас 6. Токсичні речовини;
 - Інфекційні речовини.
- Клас 7. Радіоактивні матеріали.
- Клас 8. Корозійні речовини.
- Клас 9. Інші небезпечні речовини і вироби .

При певних умовах вологості, коливаннях і вібрації судна можуть бути визнані небезпечними вантажами всякого роду концентрати та інші сипучі вантажі (див. §2 коментаря до статті 154 КТМУ «Вивантаження небезпечного вантажу»). Такі вантажі можуть розріджуватися (створювати так званий «пливун»), що сприяє переміщенню вантажу в сторону крену судна, що може привести до втрати судном остійності і до його загибелі.

В окремих випадках до небезпечних вантажів зараховуються вантажі, які хоча і не відносяться за своїми властивостями до числа небезпечних, але вимагають дотримання особливих запобіжних заходів для їх перевезення та зберігання.

До перевезення морем дозволяються лише ті небезпечні вантажі, які перелічені в *Міжнародному кодексі щодо морського перевезення небезпечних вантажів* (МК МПНВ), і лише в тому випадку, якщо ці вантажі, їх упаковка та маркування відповідають вимогам, викладеним в МК МПНВ.

§3. Всі особи, пов'язані з транспортуванням небезпечних вантажів, зобов'язані знати характеристики і властивості цих вантажів, способи поводження з ними під час навантаження та розвантаження суден, вагонів і автомашин, порядок розміщення та укладання небезпечних вантажів на судні і в порту, запобіжні заходи, техніку безпеки, протипожежні і санітарні заходи.

§4. Вся відповідальність за правильність найменування та маркування небезпечних вантажів при їх здачі до перевезення, за правильність вказання категорії, розряду, роду і ваги вантажу, за якість упаковки лежать на відправникові з усіма наслідками, що випливають з відповідних положень Кодексу торговельного мореплавства України і загальних правил цивільного і кримінального законодавства.

§5. Положення частини першої статті 153 Кодексу торговельного мореплавства України в основному відповідають статті IV Гаазько-Вісбійських правил. Тут згадується лише один з можливих випадків, коли вантаж здається під неправильним найменуванням і перевізник не може шляхом зовнішнього огляду пересвідчитися у його властивостях. З розширенням номенклатури небезпечних вантажів і наявністю численних типів упаковки важко припустити, щоб перевізник зміг за зовнішнім оглядом визначити, чи є вантаж небезпечним, якщо відправник не маркує його належним чином і не попереджає перевізника про небезпечний характер вантажу. Практика морських перевезень показує, що основною небезпекою є не задача вантажу під неправильним найменуванням (це зустрічається порівняно рідко), а пред'явлення перевізнику небезпечних вантажів під правильним найменуванням, але без належного маркування або без інформації про його небезпечні властивості.

§6. У країнах – учасницях Гаазько-Вісбійських правил застосування основних положень статті IV не викликає будь-яких труднощів. Відомо, що перевізник повинен мати певні знання щодо вантажів. Тому в тих випадках, коли вантаж здається під правильним найменуванням і його властивості вважаються загальновідомими, перевізник навряд чи зможе вивантажити або знищити вантаж лише на тій підставі, що відправник не інформував його про небезпечні властивості вантажу. В одній із справ, розглянутій американським судом, коносамент містив застереження про те, що перевізник не несе відповідальності за небезпечний вантаж, якщо він

не був письмово повідомлений про небезпечний характер вантажу. Суд вказав, що в тому випадку, якщо перевізник сам знає про небезпечний характер вантажу, відправник не зобов'язаний робити таке попередження. В іншій справі, розглянутій канадським судом, також було зазначено, що хоча відправник і повинен попереджати перевізника про небезпечний характер вантажу, таке попередження не є необхідним, якщо добре відомо, що вантаж, який відвантажується, по своїй природі є небезпечним (див. §3 коментаря до статті 151 КТМ РФ).

Таким чином, хоча обов'язок відправника інформувати перевізника про небезпечний характер вантажу є абсолютним, за певних обставин відсутність такої інформації не тягне за собою негативних для відправника наслідків. Зрозуміло, тягар доведення того, що перевізнику були відомі або повинні бути відомі небезпечні властивості вантажу, лежить на відправникові.

§7. У тому випадку, якщо вантаж здається під неправильним найменуванням, тобто перевізник не інформується про небезпечний характер вантажу, і при його прийманні перевізник не міг шляхом зовнішнього огляду пересвідчитися у його властивостях, перевізник може в будь-який час:

- вивантажити вантаж;
- знищити або знешкодити вантаж.

При наявності умов, перелічених вище, перевізник може забезпечити один із зазначених заходів (вивантажити, знищити або знешкодити вантаж) на свій розсуд. Від нього не потрібно доказів, що він не міг вчинити інакше.

Право перевізника знищити або знешкодити вантаж не є санкцією, що застосовується лише в силу самого факту навантаження на судно небезпечного вантажу. Якщо судно, іншому вантажу, що перевозиться на судні, або людям загрожує небезпека лише в силу виявлення на борту судна вантажу з небезпечними властивостями, перевізник повинен надійти з ним в залежності від конкретних обставин. При цьому основним критерієм оцінки дій перевізника в таких випадках повинна бути наявність реальної, а не абстрактної небезпеки.

§8. Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі збитки, які у нього виникли в результаті навантаження небезпечного вантажу. Перш за все, це збитки, завдані іншим вантажам, які перебувають на судні, а також і самому судну. При вивантаженні небезпечного вантажу відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику вартість відповідних робіт. Якщо в результаті такого вивантаження перевізник затримає доставку решти вантажу, відправник повинен відшкодувати перевізнику збиток, викликаний несвоєчасною видачею вантажу. У разі заподіяння смерті або ушкодження здоров'я людей, що перебувають на судні, відправник зобов'язаний відшкодувати і такі збитки. Відповідальність перевізника перед відправником за втрату або пошкодження небезпечного вантажу в таких випадках не настає.

§9. Перевізник не зобов'язаний відшкодувати відправнику збитки, понесені останнім у зв'язку з розвантаженням, знищенням або знешкодженням вантажу, про небезпечні властивості якого перевізник не знав. Крім того, відповідно до частини третьої статті 153 Кодексу, відправник у всіх випадках повинен оплатити повний фрахт за перевезення такого вантажу.

Стаття 154. «Вивантаження небезпечного вантажу». **Якщо навантажений з відома і за згодою перевізника вантаж, зазначений у статті 153 цього Кодексу, стане небезпечним для судна, іншого вантажу або людей, які знаходяться на судні, то перевізник вправі обійтися з таким вантажем згідно з частиною першою статті 153 цього Кодексу. Відправник у такому випадку не несе відповідальності перед перевізником за збитки, заподіяні у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, за винятком загальної аварії. Перевізник має право на фрахт у розмірі, пропорційному фактичній дальності перевезення вантажу до моменту його припинення.**

§1. Статтею 154 Кодексу передбачається ситуація, коли перевізник, повністю обізнаний про характер вантажу і його властивості, стикається з тим, що вантаж стає фактично небезпечним для судна, іншого вантажу або людей, які перебувають на судні.

Якщо вантаж стає небезпечним для судна, людей, що знаходяться на ньому, чи іншого вантажу, він може бути в будь-який час і в будь-якому місці вивантажений або знищений перевізником без всякого відшкодування власнику вантажу заподіяної цим шкоди. Так,

Морська арбітражна комісія (МАК) відмовила В/О «Союзпромекспорт» в позові до Балтійського морського пароплавства про відшкодування витрат зі зберігання вивантаженого в порту Туапсе вантажу залізорудного концентрату, який став небезпечним через значне розрідження його нижніх шарів (справа МАК № 43/1966).

§2. Однак якщо вантаж вивантажується або знищується у зв'язку з невиконанням перевізником свого обов'язку з приведення судна в морехідний стан або в результаті неправильного розміщення вантажу на судні, то перевізник не звільняється від відповідальності за втрату такого вантажу і не матиме права на відшкодування шкоди.

У справі, розглянутій Касаційним судом Нідерландів, під час перевезення свинцево-цинкової руди вантаж прийшов в рідкий стан і погрожував судну перекиданням. Капітан направив судно в найближчий порт, де руду було вивантажено. Покупець зажадав відшкодування збитків, вказуючи, що перевізник, приймаючи вантаж і знаючи про його небезпечні властивості, не виконав свого обов'язку щодо належного навантаження вантажу. Перевізник же посилався на право, надане статтею IV (6) Гаазьких правил. Суд вказав, що перевізник повинен був вжити заходів для попередження розрідження руди, і зобов'язав відшкодувати завдані власнику вантажу збитки (див. §6 коментаря до статті 151 КТМ РФ).

Апеляційний суд Великобританії розглянув справу судна «The Giannis NK» (1996 рік), яке перевозило вантаж земляних горіхів з Дакара до Домініканської республіки. Після прибуття судно було піддано карантину, оскільки інспектори виявили, що вантаж заражений. Міністерство сільського господарства США запропонувало судовласнику повернути вантаж до країни навантаження або захоронити його у морі. Судновласник прийняв друге рішення і пред'явив відправнику вимогу відшкодувати збитки у зв'язку з вивантаженням небезпечного вантажу, вказуючи, що він представляє фізичну небезпеку для судна. Суд зазначив, що поховання вантажу (в тому числі і частини зерна, яке також перевозилося на цьому судні) стало прямим наслідком зараження вантажу і таким чином цей вантаж був небезпечним в тому сенсі, що він привів до часткової втрати іншого вантажу. Таким чином, в розумінні Гаазько-Вісбійських правил земляні горіхи були вантажем, «небезпечним за своєю природою» (див. там же).

§3. При настанні обставин, передбачених статтею 154 Кодексу, часто проводяться надзвичайні витрати або пожертвування з метою порятунку судна, фрахту і перевезеного на судні вантажу від загальної для них небезпеки, тобто збитки, які визнаються *загальною аварією*. Оскільки загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості, то і перевізник, який правомірно вивантажив, знищив або знешкодив небезпечний вантаж, зобов'язаний брати участь у загальноаварійних витратах.

§4. З прийняттям перевізником заходів, передбачених статтями 153 і 154 Кодексу торговельного мореплавства України, дія договору перевезення припиняється. Якщо вантаж був вивантажений, то відправник повинен прийняти на себе подальші турботи і витрати щодо вантажу (зокрема, витрати на його зберігання) з моменту вивантаження.

§5. За фактично пройдену вантажем відстань перевізник має право отримати фрахт. Розмір цього фрахту визначається множенням суми обумовленого фрахту на результат, отриманий від ділення фактично пройденої відстані на відстань всього шляху.

Стаття 155. «Відправлення судна з неповним вантажем». **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.**

§1. Стаття 155 Кодексу торговельного мореплавства України застосовується лише до договорів, укладених на умовах надання під перевезення судна в цілому (див. коментар до статті 134 КТМУ «Доказ існування та зміст договору морського перевезення вантажу»). При наданні для перевезення частини судна або певних судових вантажних приміщень відправник не може скористатись викладеним в статті 155 Кодексу правом.

Судно в цілому може бути надано відправнику на підставі угоди сторін, визначеної в чартері. Оскільки для перевезення надано все судно і, отже, права і інтереси інших осіб ніяк не можуть бути при цьому ущемлені, фрахтувальникові надано право на власний розсуд

вирішувати, чи має судно очікувати завершення навантаження або вимагати від перевізника відправити судно в плавання, якщо навіть не весь вантаж завантажений. Наділення фрахтувальника таким правом в повній мірі відповідає духу і принципам цивільного права, для якого характерно надання сторонам цивільно-правових договорів можливості варіантної поведінки при реалізації умов договору.

§2. Вимога до перевізника відправити судно в плавання може бути заявлена фрахтувальником у будь-який момент від початку до завершення навантаження – протягом сталії, контрсталії, надконтрсталії (затримки). Не має значення, скільки вантажу до цього моменту завантажено і яку кількість ще треба було завантажити. Мотиви, за якими фрахтувальник заявив вимогу про дострокове відправлення судна в плавання, також не можуть бути поставлені під контроль перевізника.

Слід, однак, визнати, що правило, встановлене в статті 155 Кодексу, підлягає застосуванню тільки тоді, коли якась частина вантажу була завантажена і судно готове вийти в рейс відповідно до умов чартеру.

Якщо фрахтувальник ще до початку навантаження заявив про те, що вантаж не повинен бути завантажений, то в цьому випадку має місце відмова відправника від виконання договору морського перевезення вантажу. Наслідки такої відмови визначаються за правилами статті 151 «Приймання вантажу в разі затримки судна під навантаженням» Кодексу торговельного мореплавства України (див. коментар до статті 151 КТМУ).

Необхідно також провести розмежування між сферами застосування статей 155, 156 і 157 Кодексу торговельного мореплавства України. Згідно із статтею 155 Кодексу перевезення хоча б частини вантажу в обумовленому напрямку (в певний порт призначення) повинне бути здійснено, якщо навіть судно вийшло в плавання до завершення навантаження. В той час як у статті 156 Кодексу передбачена ситуація, при якій кожна із сторін при певних обставинах має право відмовитися від виконання договору до початку рейсу, а в статті 157 – під час рейсу (див. статтю 157 КТМУ «Відмова сторін від договору під час рейсу»), тобто відмовитися взагалі від доставки вантажу у визначений договором порт призначення.

§3. У перевізника немає можливостей змусити відправника здати до перевезення всю обумовлену кількість вантажу. Тому в інтересах перевізника на відправника покладається обов'язок сплатити повний фрахт і за не надану їм кількість вантажу в разі, якщо відправник вимагає відправки судна, не чекаючи закінчення навантаження. Це означає, що крім фрахту за завантажений вантаж він має право отримати і «мертвий фрахт» (dead freight), тобто ту частину обумовленого фрахту, яка припадає на незавантажений вантаж (див. також коментар до статей 150 і 151 КТМУ).

Стаття 156. «Відмова сторін від договору до відходу судна». **Кожна із сторін вправі відмовитися від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні зв'язаних із цим збитків у таких випадках, що виникли до відходу судна з порту:**

1) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;

2) блокади порту відправлення або призначення;

3) затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору;

4) залучення судна для спеціальних потреб держави;

5) заборони капітаном морського порту вивозу з порту відправлення або ввозу в порт призначення вантажу, призначеного для перевезення, у випадках, передбачених законом.

Випадки, передбачені у пунктах 3, 5 цієї статті, не можуть бути підставою для відмови від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні збитків, якщо затримка передбачається короткочасною.

У випадках, передбачених у цій статті, перевізник не несе витрат, пов'язаних з розвантаженням.

§1. Право відмови від договору перевезення вантажу на підставі статті 156 Кодексу торгового мореплавства України належить всім учасникам перевезення: перевізникові, відправнику і будь-якому іншому правомірному держателю коносаменту.

Право відмовитися від виконання договору кожної із сторін до відходу судна з місця навантаження при настанні певних обставин здійснюється відправником, фрахтувальником або перевізником в односторонньому порядку.

§2. Серед обставин, з настанням яких може наступити відмова від виконання договору морського перевезення вантажу, названі військові або інші дії, що створюють загрозу захоплення судна або вантажу. Саме поняття «військові дії» зазвичай труднощів не викликає: це будь-які військові дії між ворогуючими сторонами, які можуть вестися як безпосередньо воюючими сторонами, так і їх союзниками, які формально не оголосили стан війни. Не обов'язково, щоб і самі воюючі сторони формально оголосили війну один одному. У поняття військових дій включаються і дії, що здійснюються в процесі громадянських війн.

При цьому не має значення, існує стан війни в державах, чії юридичні або фізичні особи є учасниками договору перевезення, або загроза захоплення судна чи вантажу виникла внаслідок воєнних дій або збройних виступів в інших державах, наприклад, розташованих на шляху прямування судна в порт призначення. Для застосування статті 156 Кодексу важливо, щоб загроза захоплення судна або вантажу носила досить реальний характер.

В даний час доводиться визнавати, що до інших дій, які можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу слід відносити акти тероризму і піратства, які, на жаль, досить часто мають місце.

Якщо в результаті військових дій, що розпочалися, небезпека загрожує лише частині вантажу і такої небезпеки можна уникнути, відмовившись прийняти цей вантаж до перевезення, то право на розірвання договору відповідно до статті 156 Кодексу поширюється тільки на цей вантаж.

§3. Під «блокадою» розуміється перешкодження доступу з моря до узбережжя і портів з метою перервати відносини з морськими країнами. Розрізняють декілька категорій блокади, в тому числі комерційну, яка проводиться за відсутності військових дій з метою перешкодити морській торгівлі шляхом запобігання заходу суден в район (порт), який блокується, і виходу з цього району (порту). Блокада повинна бути ефективною, тобто підтримуватися і здійснюватися групою суден, розташованих навколо району, що блокується, в кількості, достатній для того, щоб перервати комунікації і створити ризик захоплення судна. Для того щоб блокада носила обов'язковий характер, необхідна наявність відповідної декларації. Прорив блокади тягне за собою конфіскацію судна і вантажу.

§4. Під «затриманням судна», про яке йдеться в пункті 3 статті 156 Кодексу, слід розуміти таке затримання, яке не можна було припускати в момент укладення договору. До цих випадків може відноситися і арешт судна. При цьому байдуже, чи правомірним або неправомірним було затримання судна. Для застосування статті 156 Кодексу достатній вже самий факт затримання. Питання затримання торговельних суден і вантажів противника при відкритті військових дій регулюються *Міжнародною конвенцією про становище (положення) ворожих (неприятельських) торговельних суден при відкритті військових дій 1907 року*. Стаття 2 зазначеної Конвенції визнає бажаним надання торговельним суднам противника, захопленим у ворожих (неприятельських) портах, можливості вийти в море і досягти безпечного місця. Якщо противник не згоден на їх вихід, він не має права конфіскувати такі судна, але може затримати їх до закінчення війни.

Таким чином, затримання судна за розпорядженням властей може служити підставою для відмови від виконання договору морського перевезення вантажу без відшкодування збитків лише в тому випадку, якщо воно було викликане причинами, які не залежать від перевізника чи відправника. Наприклад, згідно зі статтею 80 «Затримання суден і вантажів» Кодексу торгового мореплавства України судну може бути відмовлено в дозволі на вихід з порту в результаті несплати встановлених зборів і штрафів. За вимогами, заснованими на загальній аварії, зіткненні і т. п., судно може бути арештовано за постановою суду, господарського суду

або Морської арбітражної комісії (див. коментар до статті 81 КТМУ «Термін затримання суден і вантажів»).

§5. Під «залученням судна для спеціальних потреб держави» (пункт 4 статті 156 Кодексу) мається на увазі залучення судна державою для використання в будь-яких цілях. Під «державою» в даному випадку розуміється держава прапора судна.

§6. У пункті 5 статті 156 Кодексу під «заборонаю капітаном морського порту вивозу з порту відправлення або ввозу в порт призначення вантажу, призначеного для перевезення, у випадках, передбачених законом» розуміється також заборона доставки вантажів в проміжні порти або з цих портів, якщо їх відвідування під час рейсу є неминучим.

Відповідно до норм Митного кодексу України (МКУ) ввезення на територію України і вивезення окремих товарів може бути заборонено виходячи з міркувань державної безпеки, захисту громадського порядку, моральності населення, життя і здоров'я людини, захисту тварин і рослин, охорони навколишнього середовища і т. д.

§7. Якщо перелічені в статті 156 Кодексу торговельного мореплавства України перешкоди в здійсненні договору пов'язані з певним видом і родом вантажу, а відправник за умовами договору має право заміни вантажу і висловив згоду на таку заміну, то перевізник не може, пославшись на статтю 156 Кодексу, відмовитися від договору.

§8. Під «короткочасною затримкою», яка виключає застосування пунктів 3 і 5 статті 156 Кодексу, розуміється така затримка, яка не тягне втрату договором перевезення комерційного чи іншого практичного сенсу або настання обставин, вкрай невігідних для однієї із сторін (наприклад, псування вантажу тощо).

Затримання судна і заборона вивозу і ввезення вантажу не можуть служити підставою для відмови від виконання договору перевезення без відшкодування іншій стороні збитків, якщо затримка передбачається короткочасною. Затримання судна при звичайних обставинах триває порівняно недовго, і в багатьох випадках його звільнення залежить від перевізника. Порівняно швидко можна з'ясувати і причину заборони на ввезення або вивезення певних вантажів. Тому закон стимулює обидві сторони до активних дій, спрямованих на якнайшвидше уточнення часу затримки судна або заборони ввезення (вивезення) вантажу. Термін «короткочасної затримки» залежить від конкретних обставин, властивостей вантажу і т. п.

§9. Розірвання договору за обставинами, переліченими у статті 156 Кодексу, може послідувати як до початку навантаження, так і в його процесі, але до того, як судно, прийнявши на борт обумовлену кількість вантажу, відійде від місця навантаження.

§10. Відповідно до частини третьої статті 156 Кодексу перевізник не несе витрат з вивантаження завантаженого на судно вантажу навіть у тому випадку, якщо він сам відмовився від договору.

§11. Якщо на завантажений вантаж виданий коносамент, капітан, як представник перевізника, не зобов'язаний видавати вантаж, не отримавши назад усі екземпляри коносаментів або будь-яке задовільне забезпечення, що покриває вартість виданого вантажу.

Стаття 157. «Відмова сторін від договору під час рейсу». Кожна із сторін внаслідок настання будь-якої з обставин, зазначених у статті 156 цього Кодексу, може відмовитися від договору також під час рейсу. У цьому випадку відправник відшкодовує перевізнику всі зазначені останнім витрати щодо вантажу, у тому числі витрати, пов'язані з розвантаженням, а також фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

§1. Відмова від договору, хоча і внаслідок обставин, зазначених у статті 156 Кодексу торговельного мореплавства України, але після відходу судна з місця навантаження, тягне за собою наслідки, передбачені статтею 157 Кодексу. Під відходом судна слід розуміти відхід судна від причалу або від місця якірної стоянки, де проводилося навантаження, після оформлення відходу береговою владою відповідно до чинного в порту порядку. Договір перевезення розривається за правилами статті 157 Кодексу і тоді, коли судно, відійшовши від місця навантаження, ще не вийшло з акваторії порту.

§2. При відмові від договору на умовах, зазначених у статті 157 Кодексу, відправник повинен, зокрема, сплатити перевізнику:

- витрати з вивантаження вантажу після розірвання договору;
- інші витрати «щодо вантажу», в тому числі витрати, викликані затримкою судна під вивантаженням;
- фрахт пропорційно відстані, фактично пройденої судном з вантажем (див. також §5 коментаря до статті 154 КТМУ «Вивантаження небезпечного вантажу»).

Стаття 158. «Припинення договору без відмови сторін». **Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без обов'язку однієї відшкодувати іншій заподіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, не залежних від сторін:**

- 1) судно загине або буде силоміць захоплене;
- 2) судно буде визнане непридатним для плавання;
- 3) загине вантаж, індивідуально визначений;
- 4) загине вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встигне 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.

§1. Стаття 158 Кодексу торговельного мореплавства України застосовується до всіх договорів морського перевезення вантажу незалежно від того, на яких умовах вони укладені: з умовою надання судна в цілому, його частини або певних судових приміщень чи без такої умови.

Згідно із статтею 607 «Припинення зобов'язання неможливістю його виконання» Цивільного кодексу України зобов'язання припиняється неможливістю його виконання у зв'язку з обставиною, за яку жодна із сторін не відповідає. Стаття 158 Кодексу визначає не тільки обставини, при яких договір припиняється через незалежні від сторін обставин, але і наслідки припинення договору.

§2. Всі перелічені в статті 158 Кодексу випадки передбачають в якості причин припинення договору перевезення такі обставини, що виникають незалежно від волі сторін і роблять виконання договору неможливим. При цьому не потрібно, щоб можливість здійснення рейсу була виключена на весь час. Достатньо, якщо за обставинами справи перевезення стає нездійсненим протягом тривалого або невизначеного часу, як це, наприклад, має місце при насильницькому захопленні судна.

Припинення договору перевезення внаслідок неможливості його виконання призводить до звільнення кожної зі сторін від обов'язку вчинити певні, передбачені договором дії на користь іншої сторони, але не тягне за собою повернення того, що вже раніше було виконано сторонами.

§3. Договір морського перевезення припиняється без обов'язку однієї сторони відшкодувати іншій стороні збитки, якщо після його укладення і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, що не залежать від сторін:

- а) судно загине або буде насильно захоплено. Під загибеллю судна розуміється не тільки його повна втрата в результаті, наприклад, дії непереборної сили, а й повна конструктивна загибель, коли усунення понесених судном пошкоджень економічно недоцільно. Насильницьке захоплення судна може мати місце при спробі прорвати блокаду, а також в результаті нападів на судна в деяких районах Світового океану і т. п.;
- б) судно буде визнано непридатним до плавання. Слід відрізнити непридатність до плавання, викликану невиявленням перевізником належної дбайливості щодо приведення судна в морехідний стан (див. коментар до статті 143 КТМУ «Морехідний стан судна»), і визнання судна непридатним до плавання за обставинами, які не залежать від перевізника. У першому випадку положення статті 158 Кодексу не застосовуються і перевізник нестиме відповідальність, передбачену договором.

Визнання судна непридатним до плавання тільки тоді тягне за собою припинення договору перевезення за правилами статті 158 Кодексу, коли передбачається, що

неморехідний стан виявиться тривалим, внаслідок чого у сторін є всі підстави вважати, що рейс не зможе бути здійснений в межах розумного строку. Якщо ж очевидно, що неморехідний стан може бути швидко усунуто, то правила статті 158 Кодексу застосуванню не підлягають;

в) загине вантаж, індивідуально визначений. Речі, які беруть участь в цивільному обороті, підрозділяються на індивідуально визначені і речі, які визначаються родовими ознаками (існує й інший поділ речей, наприклад, на подільні і неподільні, та ін.). Загибель індивідуально визначеного вантажу (наприклад, конкретного механізму і т. п.) тягне за собою припинення договору перевезення вантажу;

г) загине вантаж, що визначається родовими ознаками. Цей вантаж характеризується загальними для даного роду речей властивостями (наприклад, зерно, вугілля, залізна руда і т. д.), і його загибель призводить до припинення договору лише за певних умов:

- по-перше, вантаж до його загибелі вже повинен бути пред'явлений до перевезення,
- по-друге, відправник не встигне здати інший вантаж замість загиблого.

Відправник може пред'явити інший вантаж протягом сталійного або контрсталійного часу, встановленого для навантаження.

§4. Якщо зазначені вище обставини сталися під час рейсу, договір також припиняється, причому перевізник має право на отримання фрахту пропорційно фактично пройденій відстані. В основному тут йдеться про той випадок, коли судно буде визнано непридатним до плавання. При рятувальних операціях щодо суден, що зазнають лиха, частина вантажу (іноді вельми значна), виявляється врятованою незважаючи на загибель судна. У цих випадках перевізник також має право на отримання фрахту виходячи з кількості врятованого і зданого вантажу.

Стаття 159. «Перешкоди щодо заходу в порт». **Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, не залежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.**

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправки повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути цей багаж у порт відправлення, зважаючи на те, що, на думку капітана, є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставлений у порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

§1. У частині першій статті 159 Кодексу торговельного мореплавства України міститься приблизний перелік обставин, що викликають неможливість заходу судна в порт призначення, до яких відносяться:

- заборона властей. Під такою забороною розуміються акти органів державної влади і управління, що забороняють судну заходити в обумовлений порт призначення. Заборона заходу в порт призначення повинна виникнути з причин, не залежних від перевізника. Подібного роду заборони можуть бути як загальними, тобто такими, що відносяться до всіх суден, так і адресованими конкретному судну;
- стихійні явища, під якими в даному випадку розуміються різного роду непереборні явища природи, тобто обставини непереборної сили або форс-мажорні обставини, що

перешкоджають заходу в порт. Стаття 14-1 «Видача сертифікатів щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)» Закону України «Про торгово-промислові палати України» надає перелік обставин, які визнаються обставинами непереборної сили або форс-мажорними обставинами (див. зазначений нормативний акт, а також §1 коментаря до статті 8 КТМУ «Вибір суду або арбітражу»);

- інші причини, до яких відносяться всі інші обставини (крім явищ стихійного характеру і заборони влади), якщо вони унеможливають захід судна в порт призначення, не можуть бути усунені турботами сумлінного перевізника і виникли не з його вини (наприклад, епідемія тощо).

Однак необхідно, щоб перешкода виникла саме для заходу в порт призначення, а не на шляху до цього порту. Скасовуючи рішення Морської арбітражної комісії (МАК) у справі судна «Северная Двина» від 27 січня 1970 року колегія суддів Судової палати у цивільних справах Верховного Суду СРСР вказала, що частина 1 статті 148 КТМ 1968 року (вона містила положення, аналогічні частині першій статті 159 КТМУ) застосовується лише до випадків, коли судно не може увійти в порт призначення, тобто виконати обумовлений договором рейс через відсутність можливості доступу судна в порт призначення. В даному ж випадку в справі не було відомостей про те, що для входу судна в порт призначення були якісь перешкоди: судно повернулося в порт навантаження в зв'язку з тим, що через аварію виявилось непридатним до плавання (див. §1 коментаря до статті 153 КТМ РФ).

§2. Про перешкоди, що виникли, перевізник зобов'язаний повідомити:

- а) відправника; або
- б) фрахтувальника; або
- в) особу, що має повноваження розпоряджатися вантажем, якщо вона відома перевізнику.

Відправник, якщо він не є фрахтувальником, не має права розпоряджатися вантажем, і тому звернення перевізника до нього не досягне поставленої мети. Однак якщо відправник за морською накладною не передав право контролю одержувачу, то він є єдиною уповноваженою особою, яка може давати перевізнику відповідні вказівки.

Хоча фрахтувальник і є стороною договору перевезення (це може бути як відправник, так і одержувач), проте далеко не завжди він зберігає право розпоряджатися вантажем до повного завершення перевезення. Згідно із статтею 140 КТМУ «Передача коносаментів» коносамент є цінним папером, права за яким можуть належати пред'явникові коносаментів, названій в коносаменті особі або, за ордерним коносаментом, як особі, яка зазначена в цьому коносаменті, так і будь-якій іншій уповноваженій ним особі. Таким чином, звернення до фрахтувальника у багатьох випадках може лише сприяти встановленню особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем.

§3. За змістом статті 159 Кодексу повідомлення повинно бути визнано зробленим «негайно», якщо воно спрямоване перевізником в день, коли йому стало відомо про неможливість заходу судна в порт призначення, і в усякому разі при першій же можливості, яка виникла у перевізника, якщо для негайного направлення повідомлення існували об'єктивні перешкоди. Про неможливість вивантажити вантаж в порту призначення перевізник зобов'язаний, наприклад, попередити відправника наявними засобами зв'язку (телекс, факс, електронна пошта) і вимагати від нього вказівок. Спосіб повідомлення відправника може бути передбачений і в договорі перевезення.

Яку б форму повідомлення не обрав перевізник, при виникненні спору він повинен довести, що він направив повідомлення відправнику. Якщо спосіб повідомлення обумовлений угодою сторін, то вимагати від перевізника доказів відсилання повідомлення можна тільки тоді, коли передбачений спосіб допускає наявність таких доказів (розписок, квитанцій про відсилання тощо).

§4. У частині другій статті 159 Кодексу йдеться про перевезення вантажу на підставі чартеру, коли в розпорядження фрахтувальника надано все судно. Під «розумним терміном» розуміється строк, протягом якого, виходячи з фактичних обставин, слід очікувати розпоряджень заінтересованих у вантажі осіб. Приймаючи рішення про те, як вчинити з вантажем, перевізник повинен керуватися інтересами власника вантажу. Якщо він вирішує

вивантажити вантаж в іншому порту на свій розсуд або навіть повернути вантаж в порт відправлення, це може розглядатися в якості розумної девіації.

§5. Під «найближчим портом» в частинах другій та третій статті 159 Кодексу мається на увазі найменш віддалений від порту призначення пункт, в якому судно може безпечно розвантажитися, залишаючись завжди на плаву, і найближчий від того місця, в якому перевізнику стало відомо про неможливість заходу в порт призначення.

Окремі випадки, при яких вважається, що судно не може увійти в порт призначення, передбачені такою умовою чартерів, як «так близько, як судно може безпечно підійти» («as near as she can safely get»), а також умовою про безпечний порт («safe port»). При невиконанні першої умови перевізник не зобов'язаний давати вказівку судну входити в порт вивантаження, якщо його подальше плавання пов'язане з небезпекою і воно може пройти в найближчий порт під повне або часткове розвантаження. Порт може стати небезпечним взагалі або для даного конкретного судна в процесі проходження через цей порт під вивантаження з багатьох причин, в тому числі навігаційних, політичних, санітарних і т. п. Якщо порт не є безпечним, перевізник має право діяти у відповідності з положенням частини другої статті 159 Кодексу.

§6. Стаття 159 Кодексу надає перевізнику право вивантажити вантаж в найближчому порту в разі неотримання розпорядження відправника протягом трьох днів (див. частину третю статті 159 Кодексу), але не покладає на нього обов'язок зробити це. Тому він може, з огляду на інтереси власника вантажу, чекати розпорядження відправника і довше, ніж це передбачено в статті 159 Кодексу. За цей період часу, якщо тільки він не перевищує розумних меж очікування, перевізник має право претендувати на відшкодування йому витрат, пов'язаних з очікуванням розпорядження відправника. У відшкодуванні витрат за час нерозумного очікування розпорядження відправника перевізникові може бути відмовлено.

§7. У разі, коли судно було надано в розпорядження кількох фрахтувальників або здійснює лінійні перевезення, положення перевізника ускладнено, оскільки в порт призначення може бути не доставлено значне число дрібних партій вантажу. Проте капітан повинен повідомити всіх належних власників коносаментів і три дні чекати їх розпоряджень. Оскільки такі розпорядження можуть кардинально відрізнятись одне від іншого, перевізнику доцільно заздалегідь визначити порт (порти) альтернативного вивантаження, які найбільш відповідають інтересам більшості вантажовласників, і інформувати їх про це. Вантажі, розпорядження щодо яких не будуть отримані протягом трьох днів з моменту відправлення повідомлення або розпорядження за якими можна буде виконати без збитку для власників інших вантажів, капітан вправі вивантажити в одному з найближчих (альтернативних) портів на свій розсуд.

§8. Оскільки перешкоди до заходу в порт призначення, передбачені статтею 159 Кодексу, виникають з причин, не залежних ні від перевізника, ні від вантажовласника, перевізник має право тільки на відшкодування витрат щодо судна, пов'язаних з очікуванням розпоряджень протягом розумного строку або трьох днів, під якими розуміються всі витрати з утримання судна на стоянці (якщо судно стояло в очікуванні розпоряджень), а також всі інші витрати (витрати із зв'язку і т. п.). Якщо перевізник буде змушений понести витрати з вантажу (перевантаження, зберігання і т. д.), вони відшкодовуються власником вантажу.

У всіх перелічених у статті 159 Кодексу випадках відправник зобов'язаний сплатити перевізнику фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу. Тому може виявитися, що фрахт, який підлягає сплаті перевізникові, наприклад при поверненні вантажу в порт відправлення, буде перевищувати суму, спочатку визначену в договорі.

§9. Наслідки, передбачені статтею 159 Кодексу, наступають лише у випадках такої неможливості заходу в порт призначення, яка не залежить від перевізника. Однак настанню таких обставин може передувати затримка в доставці вантажу. Якщо затримка сталася з вини перевізника і відомо, що при її відсутності вантаж або судно не піддавалися б впливу небезпек, про які йдеться в статті 159 Кодексу, то перевізник, зобов'язаний виконати всі приписи цієї статті, проте не має права вимагати від відправника компенсації витрат, понесених у зв'язку з неможливістю заходу судна в порт призначення.

Стаття 160. «Термін доставки вантажу». **Перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, - у звичайно прийнятні терміни.**

§1. Термін доставки вантажу визначається угодою сторін, а за відсутності угоди – в розумний, звичайно прийнятий термін. Частина 1 статті 919 «Строк доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти» Цивільного кодексу України встановлює, що перевізник зобов'язаний доставити вантаж, пасажирів, багаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк (див. також частину 1 статті 313 «Відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу» Господарського кодексу України). Відсутність у статті 160 Кодексу торговельного мореплавства України зазначення про порядок визначення термінів доставки вантажу ще не означає, що на морському транспорті строки доставки встановлюються тільки угодою сторін. Згідно з частиною другою статті 5 Кодексу, іншими актами законодавства та міжнародними договорами України центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, в межах своїх повноважень за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади розробляє та затверджує нормативні документи з питань торговельного мореплавства, інструкції, правила перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу, правила перевезень у прямому змішаному та прямому водному сполученні, які є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб. Цими правилами можуть встановлюватися і терміни доставки вантажів в каботажі.

§2. Терміни доставки вантажів в каботажі встановлюються *Правилами обчислення термінів доставки вантажів в каботажі*, які містяться в томі 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів». Згідно із зазначеними *Правилами* терміни доставки вантажів обчислюються:

- щодо вантажів, які приймаються морськими портами для відправки морським транспортом безпосередньо від вантажовідправників, – з 24 годин доби видачі вантажовідправнику накладної або коносаменту на прийняття вантажу до перевезення. При прийнятті вантажу від відправника раніше настання дня навантаження, призначеного адміністрацією порту, – з 24 годин тієї доби, яка визначена адміністрацією порту. Про це може бути зроблена така відмітка на накладній: «Навантаження призначено на ... число ... місяці ... року»;
- щодо вантажів, які надходять в морські порти в прямому водному сполученні або в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, – з моменту пред'явлення річковим перевізником або відповідно залізницею передавальних відомостей або заяв про готовність вантажу до передачі на морський транспорт в установленому порядку;
- щодо вантажів, перевезення яких здійснюється в прямому змішаному залізнично-водному сполученні узгодженими маршрутами, – з моменту передачі суміжним транспортом всієї узгодженої для даного судна кількості вантажів;
- щодо вантажів, які приймаються морськими портами з попередньою концентрацією для перевезення морем в напрямках, що не обслуговуються регулярним перевізником, – з моменту прийняття до перевезення останньої партії узгодженої з перевізником кількості вантажу.

Вантажі вважаються доставленими морським транспортом в пункти призначення:

- для морських та річкових портів і портопунктів, де вантажні операції здійснюються силами порту – з моменту повідомлення вантажоодержувача про готовність вантажу до видачі;
- для морських та річкових портів і портопунктів, де вантажні операції здійснюються силами вантажоодержувачів, – з моменту заяви капітана прибулого судна про готовність до вивантаження вантажу.

Терміни доставки вантажів враховуються з дня відкриття навігації і закінчуються днем припинення обов'язкового прийняття вантажів до перевезення.

§3. У закордонному сполученні терміни доставки не встановлюються. Так, під час перевезення за чартером зазвичай вказується, що судно буде слідувати «з усією можливою швидкістю» або «з розумною швидкістю». При цьому розуміється не максимальна, а

звичайна, найбільш економічна швидкість. Питання про те, забезпечене перевезення в розумний час чи ні, має вирішуватися в залежності від конкретних обставин і умов перевезення.

Отже, обов'язок перевізника доставити вантаж у зазвичай прийнятні терміни полягає в тому, щоб вести судно по найкоротшому рекомендованому шляху, зі звичайною для даного судна швидкістю, не допускаючи відхилення на шляху прямування без дійсної на те необхідності.

При перевезенні вантажів у закордонному сполученні на судах, які працюють за розкладом, термін доставки вантажу в порт визначається розкладом. На регулярних лініях між певними портами режим руху суден також оголошується для загального відома.

§4. У прямому змішаному залізнично-водному сполученні термін доставки вантажів визначається у вигляді сукупності строків його перевезення видами транспорту, які беруть участь в сполученні – залізничним, внутрішнім водним, морським та автомобільним.

При перевезенні в прямому водному сполученні, коли судна, за умовами плавання, заходять в проміжні попутні порти (пункти) для навантаження або вивантаження частини вантажу, терміни доставки вантажів збільшуються на час, фактично витрачений судном на захід у такі проміжні порти (пункти).

Стаття 161. «Девіація судна». Не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу будь-яке відхилення судна від наміченого шляху з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника.

§1. Згідно із пунктом 4 статті IV Гаазько-Вісбійських правил ніяка *девіація* (істотне відхилення від загальноприйнятого шляху) для рятування або спроби врятувати життя або майно на морі та ніяка розумна девіація не вважаються порушенням зазначених правил або договору перевезення, а перевізник не несе відповідальності за будь-які втрати або збитки, що виникли в результаті цього.

Коносаменти включають приблизно однакові умови щодо девіації. Згідно з цими умовами вантаж може перевозитися будь-яким маршрутом, який не обов'язково повинен бути прямим маршрутом, через будь-які порти, які судно може відвідати з будь-якою метою і в будь-якій послідовності. Судно може плавати без лоцмана, здійснювати ремонтні роботи, ставати в сухий док, буксирувати судна в будь-яких ситуаціях. Лінійний коносамент БІМКО виходячи з того, що судно зайняте в лінійних перевезеннях, передбачає, що намічений рейс не повинен бути обмежений прямим маршрутом і включає в себе будь-який маршрут, в тому числі повернення, стоянку, уповільнення швидкості в будь-яких портах або в будь-яких місцях з розумною метою, пов'язаною з виконанням рейсу, в тому числі з обслуговуванням судна і екіпажу.

Умову про девіацію включено і в усі форми чартерів, причому сформульована вона досить широко. Так, згідно з чартером «GENCON» судно має право заходити попутно в будь-який порт або порти в будь-якому напрямку для будь-яких цілей, плавати без лоцмана, буксирувати, надавати допомогу суднам, а також відхилятися від свого шляху з метою рятування життя, майна, для буксирування. Чартер «SOVCOAL» дає право судну буксирувати і бути буксированим, надавати допомогу суднам, відхилятися від курсу з метою рятування життя або майна, заходити в будь-які порти в будь-якому порядку для буксирування чи інших цілей і т. д., причому ніщо з переліченого не вважається відхиленням від обумовленого маршруту.

§2. Незважаючи на умови коносаментів щодо девіації, слід мати на увазі, що вони розглядаються з урахуванням пункту 8 статті III і пункту 4 статті IV Гаазько-Вісбійських правил. Згідно із статтею IV будь-яке застереження (оговорка), умова або угода в договорі перевезення, що звільняють перевізника або судно від відповідальності за втрати чи збитки, що стосуються вантажу, які виникли внаслідок недбалості, провини або невиконання обов'язків, вважаються нікчемними, недійсними, нечинними. Отже, головним є не умови щодо девіації, включені в коносамент, а фактичні обставини кожного випадку, що визначають, наскільки девіація була розумною. Лише в одному випадку розумність девіації не ставиться під сумнів – це будь-які заходи з рятування людського життя на морі (див. коментар до статті

176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу»).

У відомому рішенні Палати Лордів у справі *Stag Line v. Foscolo, Mango & Co* суд вказав, що девіація з метою висадки на берег інженерів, які перевіряли пароперегріватель, що не була розумною, оскільки вона була здійснена в інтересах одних лише судновласників, тоді як при девіації повинні прийматися до уваги інтереси всіх заінтересованих сторін, у тому числі і позиція їх страховиків (див. §5 коментаря до статті 152 КТМ РФ).

Розумною буде вважатися девіація для вивантаження небезпечного вантажу (див. коментар до статті 153 КТМУ «Неправильно вказаний вантаж»), а також в ситуації, якщо судно було забункеровано належним чином, однак в силу надзвичайних обставин палива виявилось недостатньо для продовження рейсу. Розумною буде девіація з метою уникнути заходу в порт, охоплений страйком, або в порт, в якому відбулося велике скупчення суден (за умови, що перевізник не знав про це під час навантаження вантажу).

§3. Якщо в результаті відхилення буде завдано шкоди вантажу, дійсна необхідність і законність відхилення судна повинні розглядатися з урахуванням вимог статті 176 КТМУ. Перевізник, наприклад, може стверджувати, що відхилення, що викликало пошкодження вантажу, було необхідним внаслідок впливу непереборної сили. Правомірною причиною відхилення судна від належного курсу слід вважати захід судна в порт у зв'язку з обставинами, що викликали непридатність судна до подальшого плавання.

§4. Девіація пов'язана з додатковими витратами, але підпорядкована меті збереженої доставки вантажу в порт призначення. У зв'язку з цим фрахтівник повинен обумовлювати в чартері не тільки право на девіацію, а й умову про покладання витрат з вимушеної девіації на фрахтувальника.

Прикладами причин вимушеної девіації можуть слугувати арабо-ізраїльська війна, яка викликала закриття Суецького каналу, систематичні зсуви, що мали місце на Панамському каналі. Балтійська і міжнародна морська конференція (БІМКО) розробила спеціальні застереження, що стосуються девіації, – «Суец-стоп» і «Панама-стоп»:

- «Якщо рух Суецьким каналом перервано до початку навантаження судна, то судно (вантаж) – власники мають право розірвати договір; якщо рух перервано після початку навантаження, то судно має право слідувати іншим курсом, з наступною зміною фрахту пропорційно подовженню пройденого шляху».
- «Якщо рух у Панамському каналі перервано через передбачувані зсуви або зсуви, що почалися до початку навантаження, фрахтувальник та фрахтівник мають право розірвати договір; якщо рух перервано після початку навантаження, судно може слідувати іншим курсом з правом стягування фрахту в підвищеному розмірі, пропорційно збільшенню пройденого шляху».

При відсутності в чартері спеціальної умови про витрати з девіації ризик таких витрат зазвичай визнається покладеним на перевізника.

Стаття 162. «Видача вантажу». **Вантаж видається в порту призначення:**

1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордерним коносаментом - відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент "наказу відправника" або "наказу одержувача", а в разі наявності у коносаменті передаточних написів - особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносаменту з останнім бланковим написом;

3) за коносаментом на пред'явника - пред'явнику коносаменту.

§1. Статтею 162 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається одна з найважливіших і загальноприйнятих умов видачі вантажу – пред'явлення коносаменту. Така умова впливає із сутності коносаменту як цінного папера, тобто документа, пред'явлення якого необхідно для здійснення вираженого в ньому права. Законний власник коносаменту може вимагати видачі належного йому вантажу також і в проміжному порту (див. статтю 141

КТМУ «Повернення вантажу відправнику»). Таким чином, положення статті 162 Кодексу можуть бути застосовані в будь-якому порту видачі вантажу, а не тільки в порту його призначення.

§2. Якщо вантаж перевозився на підставі коносаменту, право розпорядження вантажем належить будь-якому законному держателю коносаменту. Таким законним власником є:

- за іменним коносаментом – особа, зазначена в коносаменті, або особа, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом (див. коментар до статті 140 КТМУ «Передача коносаменту»);
- за ордерним коносаментом – особа, у розпорядження якої складено коносамент, або особа, зазначена в останній з неперервного ряду передаточних написів (див. коментар до статті 140 КТМУ). Безперервний ряд передаточних написів необхідний для того, щоб перевізник був упевнений, що особа, що стоїть останньою, є законним власником коносаменту;
- будь-яка особа, яка пред'явила коносамент на пред'явника.

§3. Якщо вантаж перевозився на підставі морської накладної чи іншого подібного документа (наприклад, накладної, якою оформлене перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні), вантаж видається одержувачу, зазначеному в накладній, якщо тільки право контролю не було передано відправником іншій особі (див. коментар до статті 137 КТМУ «Докази приймання вантажу до перевезення»).

§4. Видача вантажу перевізником або його агентом в порту призначення здійснюється за пред'явленням оригіналу коносаменту. Перевізник не повинен видавати вантаж без оригіналів, так як на нього може бути покладена відповідальність за видачу вантажу особі, яка не має права на його отримання. Оскільки ситуації, при яких судно приходить у порт призначення до надходження оригіналів коносаментів, є нерідкими, перевізнику можуть пропонуватися різні гарантії відшкодування збитків, завданих йому видачею вантажу без пред'явлення оригіналів коносаментів. Страховиками відповідальності перевізника розроблені різні форми таких гарантій. Так, відома стандартна форма забезпечення, прийнята клубами взаємного страхування (P&I клубами), згідно з якою особа, заінтересована в отриманні вантажу, і відповідний банк гарантують перевізнику і його агентам відшкодування всіх збитків, які у них можуть виникнути в результаті видачі вантажу без пред'явлення оригіналів коносаментів. У разі порушення позову проти перевізника покриваються всі витрати з ведення справи, а під час арешту або затримання судна забезпечується його звільнення шляхом надання відповідних гарантій і відшкодування збитків.

Питання про прийнятність забезпечення вирішується перевізником в кожному конкретному випадку.

§5. Видача вантажу в українських портах при перевезеннях в каботажі та закордонному сполученні здійснюється відповідно до:

- *Порядку приймання і здачі тарно-штучних вантажів, що перевозяться на морських судах в каботажному і закордонному плаванні;*
- *Основних умов приймання і здачі експортних і імпорتنних вантажів на залізничних станціях і в морських портах;*
- *Правил приймання, короткострокового зберігання і видачі вантажів складами морських портів;*
- *Правил оформлення вантажних перевізних документів при перевезеннях вантажів морським транспортом,*

які входять в том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів». Порядок видачі вантажу в портах при перевезеннях в каботажі та закордонному сполученні було розглянуто вище (див. §§ 14 – 19 коментаря до статті 137 КТМУ).

Примітка. Проект нової редакції «Загальних правил перевезення вантажів», яка відповідає вимогам чинного законодавства України та сучасній міжнародній практиці перевезення вантажів, наразі знаходиться на розгляді у Міністерстві інфраструктури України (проект підготовлено автором цього коментаря).

Перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично - водному сполученні проводиться за накладною і доріжними відомостями. Видача вантажу одержувачу в порту призначення проводиться під розписку на дорожній відомості в тому ж порядку, як і видача вантажу, що прибуває в каботажі.

Видача вантажу, що прибув у закордонному сполученні, проводиться при пред'явленні оригіналів коносаментів з дотриманням вимог, встановлених зазначеними вище правилами, та *Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними*, затвердженої наказом Державної митної служби України (ДМСУ) від 17.09.2004 року № 678 із змінами, внесеними згідно із наказами ДМСУ від 10.10.2007 року № 842 та від 11.03.2010 року № 230.

Стаття 163. «Платежі при одержанні вантажу. Право притримання вантажу». 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, зазначених у частині першій цієї статті.

Право притримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Після видачі вантажу одержувачу перевізник втрачає право вимоги від відправника чи фрахтувальника платежів, не внесених одержувачем, за винятком випадків, коли перевізник не зміг здійснити право притримання вантажу з незалежних від нього причин.

§1. Обов'язок відправника (фрахтувальника) сплатити належні перевізнику платежі впливає із суті договору перевезення. За загальним правилом всі належні перевізнику платежі повинні бути внесені відправником (фрахтувальником) при здачі вантажу до перевезення.

У випадках, передбачених угодою відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі – чинними на транспорті правилами, допускається переведення платежів на одержувача.

§2. При прийманні вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, які останній поніс за рахунок вантажу після завершення навантаження, в процесі рейсу і у порту вивантаження. Це можуть бути витрати з фумігації вантажу, сортування, зважування, ремонту пошкодженої упаковки і її заміни, а також і будь-які витрати, понесені перевізником із зазначених причин. Одержувач зобов'язаний також відшкодувати перевізнику будь-які мита і збори, які зазвичай відносяться за рахунок вантажу.

§3. Якщо в процесі рейсу були проведені витрати або пожертвування, які підлягають розподілу в порядку загальної аварії, одержувач повинен внести аварійний внесок або оформити відповідний аварійний бонд.

Примітка.

1. *Аварійний внесок* – частина збитку, що падає на конкретного учасника витрат з загальної аварії і відповідний вартості належного йому майна (судна, вантажу або фрахту).

2. *Аварійний бонд* (англ. average bond) – розписка, що видається вантажоодержувачем або страховиком вантажу перевізнику при отриманні вантажу в тому випадку, коли мали місце збитки і витрати, що можуть бути визнані загальною аварією. У ній одержувач зобов'язується оголосити вартість вантажу і сплатити належну частку із загальної аварії згідно диспаше. Перевізник має право не видавати вантаж до надання йому аварійного бонду і належного забезпечення.

3. *Диспаша* (фр. *dispatche*) – документ, що містить розрахунок збитків з загальної аварії, які розподіляються між перевізником і вантажовласником пропорційно вартості судна, вантажу і фрахту.

§4. Одержувач зобов'язаний внести плату за простій судна в тих випадках, коли їм були порушені терміни, встановлені на вивантаження (сталійний час), і за додатковий час очікування після закінчення сталійного часу (контрсталійний час).

§5. Якщо за угодою сторін фрахт повинен бути оплачений в порту призначення, про що в коносамент (морську накладну) було включено спеціальну умову, одержувач зобов'язаний сплатити перевізнику фрахт при прийманні вантажу. Він же зобов'язаний оплатити простій судна, що виник в порту вивантаження (якщо такий мав місце).

§6. У частині другій статті 163 Кодексу торговельного мореплавства України сформульовано право морського перевізника на утримання вантажу. Загальна норма про право перевізника на утримання вантажу міститься в статті 916 «Провізна плата» Цивільного кодексу України, згідно з частиною 4 якої перевізник має право притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів, якщо інше не встановлено законом, іншими нормативно-правовими актами або не впливає із суті зобов'язання. Загальні підстави утримання сформульовані в частині 1 статті 594 «Право притримання» Цивільного кодексу України, згідно з якою кредитор, який правомірно володіє реччю, що підлягає передачі боржникові або особі, вказаній боржником, у разі невиконання ним у строк зобов'язання щодо оплати цієї речі або відшкодування кредитором пов'язаних з нею витрат та інших збитків має право притримати її у себе до виконання боржником зобов'язання. Правила цієї статті носять диспозитивний характер.

Реалізація права застави, що належить перевізнику, зводиться до того, що судно затримує видачу вантажу до отримання належних платежів з фрахту, демереджу і необхідних витрат, понесених за рахунок вантажу. З метою забезпечення в подальшому платежів з загальної аварії видача вантажу затримується до внесення аварійного внеску або до надання належного забезпечення (наприклад, аварійних бондів та ін.).

§7. Форми чартерів і коносаментів містять відповідні положення про право перевізника на утримання вантажу (воно визначається в цих документах як заставне право – «Lien»). Так, наприклад, згідно з коносаментом KE-2.4.T (пункт 14) перевізник має абсолютне заставне право щодо будь-яких сум, належних йому за договором перевезення, в тому числі внесків з загальної аварії і рятування, зберігання і т. п. Перевізник може здійснити це право в будь-який розумній формі.

У чартерах є умова про припинення відповідальності фрахтувальника (зазвичай це «cesser clause» або «Lien and exemption clause»), відповідно до якої він звільняється від відповідальності перед перевізником, як тільки виконав обов'язки з навантаження, а перевізник набуває право на вантаж у забезпечення фрахту і деяких інших платежів. Так, згідно з чартером «GENCON» перевізник має заставне право на вантаж у відношенні фрахту, мертвого фрахту, демереджа і збитків за затримку судна понад контрсталійний час.

§8. Помістивши вантаж на зберігання на склад, перевізник зобов'язаний повідомити власника складу про те, що за ним зберігається право утримання і власник не повинен видавати вантаж до відшкодування перевізнику всіх належних йому платежів, включаючи і витрати із зберігання.

§9. Якщо перевізник не здійснив утримання і видав вантаж одержувачу, він, як правило, втрачає право вимоги до відправника або фрахтувальника навіть щодо тих платежів, які були включені в коносамент. Однак перевізник зберігає це право в тому випадку, якщо він доведе, наприклад, що місцевий закон або практика порту вивантаження не дали йому можливості здійснити утримання або обставини склалися таким чином, що утримання було неможливим. Згідно чартеру «GENCON» фрахтувальник залишається відповідальним перед перевізником щодо фрахту, демереджа і т. д., якщо перевізник не зміг здійснити заставне право.

Стаття 164. «Право застави на вантаж». Для забезпечення вимог, зазначених у частині першій статті 163 цього Кодексу, перевізник має право застави на вантаж, що перевозиться.

Право застави припиняється у випадках:

- 1) видачі вантажу одержувачу;
- 2) задоволення забезпечених заставою вимог перевізника;
- 3) прийняття перевізником іншого належного забезпечення.

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, зазначені в частині першій статті 163 цього Кодексу, задовольняються після оплати судових витрат, витрат, пов'язаних із збереженням і реалізацією вантажу.

Якщо суми, вирученої від реалізації вантажу, недостатньо для задоволення потреб, зазначених у частині першій статті 163 цього Кодексу, а також відсотків і збитків, заподіяних простроченням оплати, перевізник вправі вимагати від відправника або фрахтувальника суму, якої не вистачає.

§1. Частиною першою статті 164 Кодексу торговельного мореплавства України надається право застави на вантаж, що перевозиться, для забезпечення вимог, зазначених у частині першій статті 163 Кодексу.

Статтею 589 Цивільного кодексу України (ЦКУ) визначено, що за рахунок предмета застави заставодержатель має право задовольнити в повному обсязі свою вимогу, що визначена на момент фактичного задоволення, включаючи сплату відсотків, неустойки, відшкодування збитків, завданих порушенням зобов'язання, необхідних витрат на утримання заставленого майна, а також витрат, понесених у зв'язку із пред'явленням вимоги, якщо інше не встановлено договором. Таким чином, вимоги перевізника, який утримує вантаж, задовольняються з його вартості в об'ємі та порядку, передбаченому для задоволення вимог, забезпечених заставою.

Разом з тим відповідно до статті 572 ЦКУ в силу застави кредитор (заставодержатель) має право у разі невиконання боржником (заставадавцем) зобов'язання, забезпеченого заставою, одержати задоволення за рахунок заставленого майна переважно перед іншими кредиторами цього боржника, якщо інше не встановлено законом (право застави).

§2. Відповідно до частини другої статті 164 Кодексу право застави на вантаж, який транспортується перевізником, припиняється у випадках:

- видачі вантажу одержувачу;
- задоволення забезпечених заставою вимог перевізника;
- прийняття перевізником іншого належного забезпечення.

На підставі частини 3 статті 593 ЦКУ у разі припинення права застави внаслідок задоволення забезпечених заставою вимог перевізника або прийняття перевізником іншого належного забезпечення (тобто виконання забезпеченого заставою зобов'язання) перевізник (заставодержатель), у володінні якого перебував вантаж (тобто заставлене майно), зобов'язаний негайно повернути його вантажовласнику (фрахтувальнику, одержувачу, тобто заставодавцеві).

§3. В порядку, передбаченому законодавством, перевізник має право продати (реалізувати) вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача. Порядок продажу вантажу, утримуваного морським перевізником, в даний час не встановлено, тому може бути використаний порядок, закріплений статтею 591 ЦКУ, відповідно до частини 1 якої реалізація предмета застави, на який звернене стягнення, провадиться шляхом його продажу з публічних торгів, якщо інше не встановлено договором або законом. У даному випадку перевізник діє на підставі закону – Кодексу торговельного мореплавства України і виступає від імені одержувача, якщо він відомий, або від свого імені. Організація і порядок реалізації заставленого майна визначаються Законом України від 02.10.1992 року № 2654-ХІІ «Про заставу» (із змінами) та *Положенням про порядок проведення аукціонів (публічних торгів) з реалізації заставленого майна*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 22.12.1997 року № 1448.

Оскільки відповідно до статті 572 ЦКУ кредитор за забезпеченим заставою зобов'язанням має право отримати задоволення з вартості заставленого майна переважно перед іншими кредиторами, перевізник має переважне право на отримання належних йому платежів із суми, вирученої від продажу вантажу.

При цьому за законом із сум, виручених від реалізації вантажу, вимоги перевізника, зазначені в частині першій статті 163 Кодексу торговельного мореплавства України, задовольняються після оплати судових витрат, витрат, пов'язаних із збереженням і реалізацією вантажу.

§4. Законом також визначається, що якщо суми, вирученої від реалізації вантажу, недостатньо для задоволення потреб, зазначених у частині першій статті 163 Кодексу, а також відсотків і збитків, заподіяних простроченням оплати, перевізник вправі вимагати від відправника або фрахтувальника суму, якої не вистачає (див. також статтю 591 ЦКУ, частина 4 якої визначає: «якщо сума, одержана від реалізації предмета застави, не покриває вимоги заставодержателя, він має право отримати суму, якої не вистачає, з іншого майна боржника в порядку черговості відповідно до статті 112 цього Кодексу, якщо інше не встановлено договором або законом»).

Стаття 165. «Огляд і перевірка кількості вантажу». **Одержувач і перевізник мають право (кожний) вимагати до видачі вантажу огляду та/або перевірки його кількості. Викликані цим витрати несе той, хто вимагав огляду вантажу та перевірки його кількості.**

§1. У статті 165 Кодексу торговельного мореплавства України відображені положення пункту 6 статті III Гаазько-Вісбійських правил. Згідно із статтею 48 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу* (див. том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів») перевізник на вимогу одержувача зобов'язаний перевірити в пункті призначення кількість доставленого вантажу і стан тари. В цьому випадку:

- якщо вантаж був прийнятий до перевезення за стандартною масою, по масі, зазначеній на вантажних місцях, за умовною масою або за масою, заявленою відправником, то проводиться перевірка маси тільки пошкоджених вантажних місць;
- при справності тари вантаж видається одержувачу за кількістю вантажних місць без перевірки маси;
- розкриття окремих вантажних місць та перевірка вантажу за фактурами й специфікаціями проводяться у випадках і в порядку, передбачених спеціальними правилами.

Маса насипних і навалочних вантажів перевіряється одержувачем без участі перевізника. Якщо в результаті перевірки встановлені втрата, пошкодження вантажу або різниця в масі, перевізник зобов'язаний скласти відповідний акт.

При перевезенні вантажів у пакетах вантажі приймаються перевізником від відправника за кількістю пакетів без перевірки кількості і стану упаковки одиниць вантажу в кожному пакеті і видаються в такому ж порядку одержувачу.

Контейнери, що прибули в порт призначення зі справною пломбою на запірному пристрої ступки (створки) двері, яка закривається останньою, видаються одержувачу без розкриття.

§2. Одержувач може вимагати огляду вантажу з метою перевірки його кількості і стану лише після того, як документально підтвердить своє право на вантаж. Зазвичай це досягається шляхом пред'явлення коносаменту.

§3. Витрати з попереднього огляду вантажу, як правило, складаються з плати за зважування вантажу, вартості робіт з піднесення і прибирання вантажів, винагороди особам, залученим до обслуговування в процесі цього огляду, витрат з оформлення результатів цього огляду та інших витрат.

§4. Покладання на сторону, що вимагала огляду вантажу, витрат з його проведення не позбавляє її права вимагати відшкодування цих витрат стороною, винною в неналежному виконанні зобов'язань з перевезення.

Стаття 166. «Заява про нестачу або пошкодження вантажу». **Якщо під час прийому вантажу, що перевозиться за коносаментом, одержувач письмово не заявив перевізнику про нестачу або пошкодження вантажу, то вважається, якщо інше не буде доведено, що одержувач отримав вантаж згідно з умовами коносаменту.**

Якщо вантаж було оглянуто і перевірено одержувачем разом з перевізником, то одержувач може не робити зазначеної в першій частині цієї статті заяви.

У випадку, якщо втрата, нестача або пошкодження не могли бути виявлені при звичайному способі приймання вантажу, то заява перевізнику може бути зроблена одержувачем протягом трьох діб після прийняття вантажу.

Договори, що суперечать цій статті, недійсні.

§1. Положення статті 166 Кодексу торговельного мореплавства України повністю збігаються з нормою пункту 6 статті III Гаазько-Вісбійських правил.

§2. З тексту Гаазько-Вісбійських правил можна вивести загальний принцип, на якому будується розподіл тягара доведення: презюмується отримання вантажу перевізником в тій кількості і зовнішньому стані, які відображені в коносаменті, виданому їм після прийняття вантажу на свою відповідальність.

З цієї презумпції випливає, що перевізник, якщо він бажає звільнити себе від відповідальності, зобов'язаний довести, що збиток вантажу було завдано в результаті обставин, за наслідки яких він не відповідає. Звідси, однак, не випливає, що тягар початкового доведення падає на перевізника. За загальним правилом позивач повинен довести наявність і розмір збитку,

Тільки після цього тягар доведення перекладається на перевізника. У Гаазько-Вісбійських правилах, а також в законах цілого ряду країн сформульовано положення, згідно з яким презюмується, що пред'явник коносамента отримав вантаж згідно з його (коносамента) умовами, якщо в момент видачі вантажу він не зробив письмової заяви про його «втрата або пошкодження» (пункт 6 статті III Гаазько-Вісбійських правил), про «нестачу або пошкодження» (частина перша статті 166 КТМУ).

§3. Тягар початкового доведення лежить на позивачеві (зазвичай їм є держатель коносамента), який, зокрема, повинен довести, що:

- він має право на пред'явлення позову або діє від імені особи, яка має таке право;
- його вимоги випливають з договору перевезення;
- особа, до якої він пред'являє позов, є належним відповідачем;
- втрата або пошкодження вантажу сталися під час його перебування у перевізника.

Для спростування своєї відповідальності за вантаж перевізник повинен довести, що:

- він проявив належну дбайливість про приведення судна в морехідний стан на початку рейсу;
- шкода виникла в результаті настання обставин, передбачених в якості підстав, які звільняють його від відповідальності.

Перевізник також може спростувати докази, представлені позивачем, довівши, наприклад, невідповідність даних про вантаж, внесених в коносамент на підставі заяви відправника (кількість, зовнішній вигляд і стан, характер і вартість), дійсному стану вантажу в момент його вручення перевізнику (див. пункт 4 статті III та пункт 5 статті IV Гаазько-Вісбійських правил). Слідом за цим тягар доведення знову переходить до власника коносамента, якому надається можливість спростувати доводи перевізника, а також довести вину (недбалість) останнього, допущену при навантаженні, вивантаженні, укладанні або зберіганні вантажу при перевезенні.

§4. Зазвичай при видачі вантажу перевізник і одержувач проводять зовнішній огляд вантажу, і при виявленні втрати або пошкодження одержувач робить відповідні письмові заяви. Однак в деяких випадках звичайної перевірки може не вистачити, і на прохання однієї зі сторін, найчастіше одержувача, проводиться спільний огляд і перевірка («a joint survey or inspection» за Гаазькими правилами). Оскільки результати такої перевірки завжди оформляються відповідними документами (сюрвейерськими актами або звітами), отримувачу не потрібно робити заяву про втрату чи пошкодження вантажу. Відмова перевізника від участі в спільному огляді може створити для нього труднощі при доведенні факту доставки вантажу в належному стані.

§5. Триденний термін на заяву одержувача з приводу втрати, нестачі або пошкодження вантажу, який передбачається частиною третьою статті 166 Кодексу, застосовується лише в

тих особливих випадках, коли вантаж за своїм характером, упаковкою і тому подібними причинами вимагає спеціальних методів приймання, які потребують часу і особливих умов. Іноді на практиці цей триденний термін застосовують до вантажів, які не вимагають спеціального приймання, помилково вважаючи, що заява одержувача, якщо вона не зроблена ним при прийманні вантажу, може бути представлена в межах цього терміну.

Стаття 167. «Здача незапитаного вантажу на зберігання». Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно і в порту призначення одержувач не запитав цей вантаж, не розпорядився ним або відмовився від нього, перевізник вправі, повідомивши про це відправника, здати вантаж на зберігання на склад або в інше надійне місце за рахунок і на ризик відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано все судно, капітан у разі неявки одержувача в порту призначення або у разі його відмови від приймання вантажу зобов'язаний негайно повідомити про це відправника. Вивантаження і здача вантажу на склад проводяться капітаном лише після закінчення термінів вивантаження і контрсталійного часу і за умови, що в ці терміни не надійде іншого розпорядження відправника. Час, витрачений перевізником на здачу вантажу на зберігання, розглядається як простій судна.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються правилами, що встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, згідно із статтею 3 цього Кодексу.

Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією витрат на зберігання відповідно до правил статті 169 цього Кодексу.

§1. У частинах першій – третій статті 167 Кодексу торговельного мореплавства України йдеться про випадки, коли під час перевезення вантажу на підставі чартеру одержувач в порту призначення не з'явився за одержанням вантажу, відмовився від вантажу або затримує приймання вантажу таким чином, що вантаж не може бути вивантажено в установлений термін. Залежно від того, чи було надано в розпорядження фрахтувальника все судно або тільки частина вантажних приміщень, передбачається наступ різних правових наслідків.

Одержувач визнається таким, що не затребував вантаж, якщо він був належним чином повідомлений про прибуття вантажу, але:

- відмовився від вантажу або
- не заявив своїх вимог про видачу йому вантажу, тобто не звернувся до перевізника з документами, які підтверджують його право на отримання вантажу, або
- не вніс всі належні перевізнику платежі і збори (див. статтю 45 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів та багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

§2. Якщо для перевезення було надано не все судно і одержувач відразу відмовився від вантажу або здійснює його приймання таким чином, що простій судна неминучий, перевізник надсилає повідомлення заінтересованим у вантажі особам (відправнику або фрахтувальнику, а також одержувачу, якщо перевізнику він відомий) і, не чекаючи відповіді, має право здати вантаж на склад за рахунок і на ризик одержувача. Це означає, що одержувач зобов'язаний оплатити всі витрати з вивантаження і витрати зберігача. Після передачі вантажу на склад відповідальність морського перевізника припиняється і одержувач несе всі ризики, що випливають зі зберігання цього вантажу на складі.

§3. У тому випадку, якщо для перевезення вантажу було надано все судно, перевізник може, негайно направивши особі, заінтересованій у вантажі, відповідне повідомлення, помістити вантаж на склад лише після закінчення сталійного і контрсталійного часу (у випадку домовленості сторін про контрсталійний час) і за умови, що в зазначені терміни не надійде іншого розпорядження відправника. Повідомлення може бути направлено капітаном через судового агента телеграфом, телексом, факсимільним зв'язком, електронною поштою або іншим способом, передбаченим договором.

У разі спору відправник може вимагати від перевізника доказів надсилання йому повідомлення тільки тоді, коли при обраному сторонами в договорі способі такого повідомлення перевізник може отримати розписку або інший документ, що засвідчує посилку повідомлення (див. частину 4 статті 42 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів та багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

Протягом сталійного (і контрсталійного) часу від відправника та іншої уповноваженої розпоряджатися вантажем особи можуть надійти розпорядження щодо того, як вчинити з вантажем. Такі розпорядження не є для перевізника обов'язковими, і він повинен діяти в залежності від обставин, маючи на увазі, що після передачі вантажу на склад зобов'язання, що випливають з договору перевезення, їм повністю виконані.

§4. Перевізник, при відсутності іншої домовленості з власником вантажу, може здійснити продаж вантажу через два місяці з дня приходу судна в порт, тобто якщо вантаж був вивантажений на склад після закінчення сталійного (і контрсталійного) часу, то час зберігання вантажу на складі виявляється менше двох місяців. Слід мати на увазі, що продаж вантажу здійснює перевізник, який з вирученої від продажу вантажу суми зобов'язаний відшкодувати власнику складу його витрати зі зберігання. Якщо ж відправник до передачі вантажу на зберігання сплатив перевізнику всі належні за даним перевезенням суми, то продаж вантажу може бути здійснений за домовленістю з перевізником власником складу.

Якщо вартість вантажу невисока і непорівнянна з вартістю його зберігання, перевізник має право здійснити продаж вантажу раніше зазначеного терміну. Оскільки перевізник зобов'язаний діяти з урахуванням інтересів вантажу, він повинен продати швидкопсувний вантаж у строки, визначені з урахуванням характеру і властивостей вантажу.

Про факт продажу вантажу перевізник має повідомити відправника.

§5. У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються:

- *Правилами приймання, короткострокового зберігання і видачі вантажів складами морських портів;*
- *Правилами про терміни приймання вантажів одержувачами і вивезення вантажів з портів,*

які входять до тому 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів».

§6. Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією витрат на зберігання відповідно до правил статті 169 «Продаж незапитаного і зданого на зберігання вантажу» Кодексу торговельного мореплавства України.

Реалізація вантажів, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, здійснюється в порядку, встановленому Декретом Кабінету Міністрів України від 08.04.1993 року № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться в морських портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» із змінами, внесеними згідно із Законом України від 13.03.2012 року № 4496-VI.

Стаття 168. «Оплата зберігання несвоєчасно вивезеного вантажу». **У разі скупчення в морських портах України вантажів, що перевозяться в каботажі, внаслідок несвоєчасного їх вивезення одержувачами з вини останніх плата за зберігання цих вантажів у портах може бути збільшена до трикратного розміру.**

У разі скупчення в морських портах України вантажів, що перевозяться в каботажі, внаслідок несвоєчасного їх вивезення одержувачами з вини останніх плата за зберігання цих вантажів у портах може бути збільшена до трикратного розміру.

§1. Дія статті 168 Кодексу торговельного мореплавства України поширюється лише на перевезення в каботажі. Вона спрямована на боротьбу з надмірним скупченням вантажів в портах, яке може відбуватися з вини відправників або одержувачів. Значне збільшення плати за зберігання покликане спонукати одержувачів до своєчасного вивезення вантажу з портів.

Посадові особи, винні в систематичній затримці вивезення вантажу зі складів порту і в сплаті пов'язаних з цим штрафів, повинні піддаватися дисциплінарній або кримінальній відповідальності в установленому законом порядку.

§2. У статті 168 Кодексу не говориться про те, що для введення підвищених ставок необхідні надзвичайне скупчення вантажів у порту, систематичний характер прострочень у вивезенні вантажів даним одержувачем і їх велика тривалість. Передбачається, що самого факту скупчення в портах вантажів, своєчасно не вивезених з вини одержувачів, достатньо для введення підвищеної плати за зберігання. Однак при її введенні і визначенні її розміру повинні враховуватися і тривалість затримки вивезення вантажу, і неодноразовість затримок у прийманні вантажу окремими одержувачами.

При простроченнях у вивезенні вантажу адміністрація порту має право поряд з підвищенням плати за зберігання, перемістити вантажі для зберігання в інші склади порту або міські склади за рахунок одержувача, з вини якого сталося скупчення вантажів.

§3. Підвищена плата за зберігання вантажів може бути введена не раніше, ніж через добу після того, як про це буде оголошено одержувачу, винному в невивезенні вантажу. Це може бути зроблено поштою, телеграфом, телексом, факсимільним зв'язком, електронною поштою або шляхом надсилання повідомлення через призначеного (уведомлення с нарочним). Оголошення про підвищення плати за зберігання вантажу може бути просто вивішено в порту в місці, доступному для одержувачів.

Стаття 169. «Продаж незапитаного і зданого на зберігання вантажу». **Суми, виручені від продажу вантажу, зазначеного в статті 167 цього Кодексу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються на депозит перевізника для видачі за належністю.**

Якщо виручених від продажу вантажу сум виявиться недостатньо для покриття належних перевізнику платежів і витрат, пов'язаних із зберіганням і продажем вантажу, перевізник вправі стягнути недоодержані суми з відправника.

Якщо протягом шести місяців з 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 доход перевізника на покриття збитків, викликаних задоволенням вимог, зв'язаних з втратою або нестачею вантажів.

§1. Відповідно до Декрету Кабінету Міністрів України від 08.04.1993 року № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться в морських портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» із змінами, внесеними згідно із Законом України від 13.03.2012 року № 4496-VI, в установленому чинним законодавством порядку підлягають вилученню та реалізації:

- вантажі, що знаходяться на зберіганні в морських торговельних портах або припортових залізничних станціях понад установлені договорами терміни, в разі відсутності доручення вантажовласників (вантажовідправників) щодо подальшого їх відправлення;
- вантажі, подальше відправлення яких неможливо з вини вантажовласника (вантажовідправника) і причин (відсутність або неналежне оформлення експортної ліцензії, інших документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил і т. д.), які не залежать від морських портів чи припортових залізничних станцій;
- вантажі, які відповідно до чинного законодавства визнані безхазайним майном.

§2. У разі наявності в морському порту або на припортовій залізничній станції зазначених вище вантажів, адміністрація порту або станції повинні запропонувати власнику вантажу (вантажовідправнику) протягом 20 днів з моменту відсилання повідомлення про неможливість відправлення вантажу визначитися з його відправленням або дати згоду на вилучення та реалізацію.

§3. На підставі письмового підтвердження вантажовласника (вантажовідправника) про повернення йому або відправлення вантажу іншому вантажоодержувачу морський порт або припортова залізнична станція виконують необхідні роботи, а власник (вантажовідправник) оплачує всі витрати, пов'язані зі зберіганням, перевалкою, відправленням вантажу, замовленням транспортних засобів, оформленням документів, а також інші витрати.

§4. Після отримання від вантажовласника (вантажовідправника) письмової згоди на вилучення та реалізацію вантажу, а також у разі недержання відповіді протягом 20 днів з моменту відсилання повідомлення вантаж вилучається і реалізується, про що повідомляється власник (вантажовідправник).

§5. Рішення про вилучення та реалізацію вантажу приймається за заявою начальника адміністрації морського порту або припортової залізничної станції комісією, персональний склад якої затверджується Кабінетом Міністрів України або уповноваженим ним органом, і оформляється актом, який підписується членами комісії. У складанні акта може брати участь вантажовласник (вантажовідправник) або уповноважений ним представник.

В акті вказується найменування вантажу, його кількість, технічні (якісні) характеристики, реквізити виробника і вантажовласника (вантажовідправника), вартість згідно наявним документам, а також підстави вилучення та реалізації вантажу. У разі необхідності проводиться товарна експертиза.

§6. Реалізація вилученого у вантажовласника (вантажовідправника) вантажу здійснюється уповноваженим Кабінетом Міністрів України органом на конкурсних засадах і, як правило, за вільно конвертовану валюту.

Мінімальна вартість продукції (товарів), що входять до складу вантажу, при його реалізації встановлюється на підставі відправницьких (отправительских) та інших наявних документів за внутрішніми цінами на таку або аналогічну продукцію (товари), які діють на момент реалізації.

§7. Орган, який здійснює реалізацію вилученого у вантажовласника (вантажовідправника) вантажу перераховує до Державного валютного фонду України отриману валюту за вирахуванням тієї її частини, яка покриває витрати з реалізації вантажу і її продажу на міжбанківському валютному ринку для оплати витрат, пов'язаних з прийманням, зберіганням і реалізацією цього вантажу і оплатою власнику вантажу (вантажовідправнику) грошової компенсації вартості реалізованого вантажу.

Вартість реалізованого вантажу виплачується власнику вантажу у валюті України за внутрішніми цінами на день вилучення вантажу.

Загальна сума виплат власникові вантажу (вантажовідправнику) і підприємствам і організаціям, які забезпечували приймання, зберігання і реалізацію вилученого вантажу, не повинна перевищувати граничну суму надходжень вирученої валюти, перерахованої у валюту України за поточним курсом Національного банку України.

§8. Якщо вантаж реалізувати неможливо, морський порт або припортова залізнична станція відправляють його власнику вантажу (вантажовідправнику). В такому випадку вартість вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання, перевезення, оформлення документів та інші витрати, пов'язані з відправленням вантажу, списуються з вантажовідправника (вантажододержувача) в безакцептному порядку.

§9. Відповідно до закону – Кодексу торговельного мореплавства України, – суми, виручені від продажу незатребуваного і зданого на зберігання вантажу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються в депозит перевізника для видачі за належністю.

Якщо виручених від продажу сум виявиться недостатньо для покриття належних перевізнику платежів і витрат, пов'язаних із зберіганням і продажем вантажу, перевізник вправі стягнути недоотримані суми з відправника.

§10. Якщо протягом шести місяців з дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від продажу вантажу, то ця сума, за вирахуванням належних перевізнику платежів, надходить до Державного бюджету України, а сума, виручена від продажу бездокументного вантажу, – в доход перевізника на покриття збитків, викликаних задоволенням вимог, пов'язаних з втратою або нестачею вантажів.

Стаття 170. «Оплата фрахту». **Всі належні перевізнику 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.

Одержувач зобов'язаний при прийманні вантажу сплатити перевізнику, якщо це не було зроблено раніше вантажовідправником (вантажодержувачем), належний фрахт, внести плату за простій, відшкодувати зазначені перевізником витрати, пов'язані з вантажем, а у випадку загальної аварії - зробити аварійний внесок або надати належне забезпечення.

Перевізник може не видавати вантаж до виплати сум або надання забезпечення, зазначених у частині третій цієї статті.

§1. Для правильного розуміння сутності «договору фрахтування судна» необхідно мати на увазі, що вираз «фрахтування» вживається в практиці торговельного мореплавства і навіть в законодавстві в різному розумінні і для позначення різних за своєю природою правових відносин.

По-перше, «фрахтуванням» називають сам процес укладання правочинів із фрахтування суден, технічні операції по здійсненню таких правочинів (переговори між сторонами, листування і т. п.).

По-друге, про «фрахтування» суден кажуть для позначення різних за своїм характером правочинів, укладених щодо використання суден. В одних випадках фрахтування є укладанням правочину майнового найму, як це має місце при демайз-чартері, коли фрахтується неекіповане, «голе» судно без екіпажу. В інших випадках фрахтування пов'язане з наймом майна (судна) і послуг судновласника в особі його капітана та інших членів екіпажу, як це має місце при тайм-чартері, який теж не є договором перевезення (див. статті Глави 1 «Договір фрахтування судна на певний час» Розділу VI «Фрахтування суден» КТМУ).

Під дію Глави 2 «Договір морського перевезення вантажу» Розділу V «Морські перевезення» Кодексу торговельного мореплавства України підпадають лише ті випадки фрахтування судна, які представляють собою укладення договору перевезення вантажів морем, наприклад фрахтування судна на рейс або на ряд послідовних рейсів з умовою перевезення на судні певного вантажу або фрахтування судна, що здійснює регулярні рейси в даному напрямку.

§2. **Обов'язок відправника (фрахтувальника) сплатити належні перевізнику платежі випливає із суті договору перевезення (див. коментар до статті 133 КТМУ «Поняття договору морського перевезення вантажу»). За загальним правилом усі належні перевізнику платежі повинні бути внесені відправником (фрахтувальником) при здачі вантажу до перевезення.**

При перевезенні вантажів в прямому змішаному сполученні в пункті відправлення стягуються платежі за перевезення, належні першому перевізникові. Провізні платежі, належні іншим перевізникам, стягуються з одержувачів в пунктах призначення.

Іноземні фрахтувальники оплачують перевезення, як правило, в іноземній валюті, безпосередньо перевізникові або через його агентів.

§3. **У випадках, передбачених угодою відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі – чинними на морському транспорті України правилами, допускається переведення платежів на одержувача.**

Зазвичай всі належні перевізнику платежі, і в першу чергу фрахт, підлягають сплаті в порту відвантаження. Разом з тим в залежності від умов угоди купівлі – продажу товару перевізник може вступати з відправником або фрахтувальником у правочини за іншими способами сплати фрахту. При продажу товару на умовах СІФ або КАФ вартість перевезення включається у вартість товару, і тому в більшості випадків оплата фрахту здійснюється в порту відвантаження. При продажу на умовах ФОб фрахт в ціну товару не включається. Договір перевезення вантажу носить самостійний характер, і в принципі фрахт повинен сплачуватися відповідно до цього договору і тією особою, яка є стороною договору. Залежно від умов договору перевезення фрахт може оплачуватися відправником або фрахтувальником, одержувачем, власником коносаменту. В останньому випадку неодмінною умовою є включення в коносамент даних про те, що фрахт підлягає сплаті до порту призначення. Взагалі ж слід мати на увазі, що стаття 170, як і багато інших норм Кодексу торговельного мореплавства України, носить диспозитивний характер і застосовується в тому випадку, якщо сторони не домовилися про інше. Чартери містять різні умови оплати фрахту, в тому числі і частинами, як в порту відправлення, так і в порту призначення.

Дані про сплату фрахту повинні обов'язково включатися в коносамент. Якщо фрахт не сплачено відправником або сплачено частково, в коносаменті вказується ким і в якому розмірі він повинен бути сплачений.

§4. Розмір фрахту визначається угодою сторін при укладенні договору морського перевезення вантажу з наданням для перевезення всього судна або частини судових вантажних приміщень або без такої умови. У тих рідкісних випадках, коли сторони не погодили розмір фрахту, він оплачується відповідно до звичаїв даної галузі торгівлі або порту навантаження. При перевезенні наливних вантажів широко застосовується шкала стандартних ставок «Worldscale».

На практиці існують різні способи визначення розміру фрахту. Зазвичай він розраховується на основі ваги або об'єму вантажу за умови одного порту навантаження і одного порту вивантаження з застосуванням надбавок за додаткові порти. Якщо вантаж має специфічні властивості, які впливають в ту чи іншу сторону на його масу (наприклад, гігроскопічні вантажі), може бути досягнуто згоди про сплату фрахту за завантажену, а не доставлену кількість. Навпаки, в чартері може бути передбачена умова оплати фрахту (при певних обставинах) за фактично доставлену кількість вантажу або за мінусом певної частки коносаментної ваги. При оплаті фрахту на умовах «Lump freight», стягується певна сума за використання всього судна або його частини незалежно від того, перевозився на судні повний вантаж або частина вантажу. Повний фрахт належить перевізнику і в тому випадку, якщо їм доставляється в порт призначення лише частина завантаженого вантажу.

§5. При перевезенні вантажу на лініях фрахт стягується за лінійними тарифами, розробленими перевізниками або конференціями перевізників. Зазвичай ці тарифи встановлюються для перевезення певного товару (commodity rates) або з докладною розбивкою товару на класи. Тарифи визначаються виходячи з питомого навантажувального об'єму (удельного погрузочного об'єму), маси, виду тари і т. д. При перевезенні особливо цінних вантажів може застосовуватися тариф, встановлений у відсотках до вартості вантажу (ad valorem). Ставки встановлюються для базових портів з надбавками для перевезення в факультативні або проміжні порти.

§6. У випадку, якщо під час перевезення вантажу на підставі чартеру фрахтувальник вантажить на судно більшу кількість вантажу, ніж це було передбачено договором, загальна сума фрахту відповідно збільшується. Найбільш часто це зустрічається при перевезенні навалочних вантажів, коли в чартері прямо передбачається можливість завантаження вантажу в певних межах («margin»). Якщо особа, якій належить право вибору кількості вантажу (як правило, це капітан судна), приймає рішення про завантаження більшої кількості вантажу, фрахт буде стягнуто за фактичну кількість, завантажену на судно.

§7. Зазвичай в чартері вказується найменування вантажу, що перевозився, проте ця умова може бути сформульована більш широко. Так, в чартерах зустрічається умова про право перевезти «будь-який законний вантаж» («any lawful merchandise»); фрахтувальникові може

бути надано право вибору з декількох видів вантажів. У всіх таких випадках перевізник має право на отримання фрахту за дійсно завантажений вантаж.

§8. Право перевізника на одержання повного фрахту навіть за умови, що не весь вантаж був завантажений, передбачено в тих випадках, коли перевізник надсилає судно в плавання після закінчення сталійного (контрсталійного) часу або коли фрахтувальник вимагав відправити судно, хоча і не весь вантаж був завантажений.

§9. Частина четверта статті 170 Кодексу надає перевізнику право застави на вантаж (див. статтю 164 КТМУ «Право застави на вантаж»), як засіб забезпечення належних йому сум. Сенс цього правила зводиться до того, що перевізник має право в разі невиконання контрагентом зобов'язань за договором перевезення отримати задоволення з вартості закладеного вантажу переважно перед іншими кредиторами, за винятками, встановленими законом (див. статтю 572 Цивільного кодексу України).

Відповідно до статті 170 Кодексу перевізник може здійснити своє заставне право для забезпечення вимог щодо сплати фрахту, плати за простій, про відшкодування необхідних витрат, пов'язаних з вантажем, і про сплату внесків за загальною аварією.

Стаття 171. «Забезпечення оплати фрахту». **Якщо вартість навантаженого вантажу не покриває фрахту та інших витрат перевізника щодо вантажу, а відправник не вніс повністю фрахт перед відходом судна і не надав додаткового забезпечення, перевізник має право до відходу судна розірвати договір і вимагати сплати йому половини обумовленого фрахту, плати за простій, якщо він мав місце, а також відшкодування інших понесених перевізником витрат щодо вантажу. Вивантаження такого вантажу здійснюється за рахунок відправника.**

§1. Стаття 171 Кодексу торговельного мореплавства України передбачає можливість односторонньої відмови від виконання зобов'язання за договором морського перевезення вантажів при певних умовах. Згідно із частиною 2 статті 598 «Підстави припинення зобов'язання» Цивільного кодексу України припинення зобов'язання на вимогу однієї із сторін допускається лише у випадках, встановлених договором або законом (наприклад, при істотному порушенні договору, тобто порушенні, яке тягне для іншої сторони таку шкода, що вона значною мірою позбавляється того, на що мала право розраховувати при укладенні договору).

§2. Відмова перевізника від виконання можлива при одночасній наявності двох умов:

- вартість навантаженого вантажу не покриває фрахту та інших витрат перевізника щодо вантажу;
- відправник не вніс повністю фрахту перед відправленням судна і не надав додаткового забезпечення.

Як правило, перевізник може не видавати вантаж в порту призначення надалі до сплати фрахту та інших витрат, продати утримуваний вантаж і тим самим відшкодувати свої витрати. Однак у тих випадках, коли вартість вантажу не покриває фрахту і витрат перевізника, заставне право не забезпечує повного задоволення його вимог. Тому закон надав перевізнику право односторонньої відмови від виконання договору морського перевезення вантажу в разі настання вказаних обставин.

§3. Відправник або фрахтувальник зобов'язаний у розглянутих випадках не тільки відшкодувати вартість вивантаження вантажу, а й сплатити перевізнику половину повного фрахту, плати за простій, а також інші витрати, понесені перевізником за рахунок вантажу.

Стаття 172. «Оплата фрахту в разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано все судно». **Якщо для перевезення вантажу надано все судно, відправник вправі відмовитися від договору із сплатою:**

1) половини повного фрахту, а також плати за простій, якщо він мав місце та витрачених перевізником за рахунок вантажу сум і не включених в суму фрахту, якщо відмова відправника надійшла до закінчення сталійного або контрсталійного часу, встановленого для навантаження, або до відправлення судна в плавання, залежно від того, який з цих двох моментів настав раніше;

2) повного фрахту та інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті, і договір було укладено на один рейс;

3) повного фрахту за перший рейс, інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, і половини фрахту за решту рейсів, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті, і якщо договір було укладено на кілька рейсів.

У разі відмови відправника від договору морського перевезення вантажу до виходу судна в рейс перевізник зобов'язаний видати відправнику вантаж, якщо навіть вивантаження може затримати судно понад встановлений термін.

При відмові відправника від договору морського перевезення вантажу під час рейсу він вправі вимагати видачі вантажу тільки в порту призначення, куди судно повинно зайти згідно з договором морського перевезення вантажу, або в порту, куди воно зайшло за необхідністю.

§1. Стаття 172 Кодексу торговельного мореплавства України надає право відправнику або фрахтувальнику в односторонньому порядку відмовитися від договору перевезення. Відправник не зобов'язаний повідомляти перевізнику мотиви відмови від договору і може заявити про таку відмову в будь-який час.

§2. Форма, в якій виражена відмова від договору, не має значення. Важливо, щоб з дій і заяв відправника можна було недвозначно зробити висновок, що він не бажає надалі визнавати договір чинним. Як відмова від договору може розумітися, наприклад, відмова відправника пред'явити вантаж до перевезення. Така відмова має бути чітко виражена відправником. Вона не можлива у формі, наприклад, простого неперед'явлення вантажу, так як в даному випадку буде мати місце не відмова від договору, а невиконання договору, що спричинить можливість вимагати сплати «мертвого фрахту».

§3. У випадку перевезення вантажу за чартером, коли договір укладено з наданням для перевезення всього судна, відправник може відмовитися від виконання договору перевезення вантажу:

- до початку навантаження;
- під час навантаження, протягом якого перевізник тримає судно під навантаженням без додаткових до фрахту платежів (сталійний час – див. коментар до статті 148 КТМУ);
- після закінчення сталійного часу (контрсталійний час – див. коментар до статті 149 КТМУ);
- після виходу судна в рейс.

Вибір часу односторонньої відмови від виконання договору перевезення впливає лише на правові наслідки, які він спричиняє для відправника.

§4. Якщо відмова від виконання договору передувала закінченню сталійного або контрсталійного часу або відправленню судна в плавання, відправник сплачує половину повного фрахту, плату за простій (якщо простій мав місце), а також відшкодовує перевізнику витрати, понесені за рахунок вантажу.

Повний фрахт і інші суми сплачуються відправником, якщо відмова від виконання договору настала після виходу судна в рейс або навіть тоді, коли судно все ще знаходиться в порту навантаження, проте сталійний (або контрсталійний) час минув. В останньому випадку перевізник зобов'язаний за рахунок відправника вивантажити вантаж з судна і видати його відправнику, навіть якщо це пов'язано з простоєм судна. Видача вантажу провадиться за умови повернення перевізнику оригіналів коносаментів (якщо вони були видані) або надання відповідної гарантії.

У тих випадках, коли договір перевезення вантажу було укладено на кілька рейсів, для відправника наступають ті ж наслідки, що і при фрахтуванні на один рейс: якщо він відмовляється від виконання договору в строки, зазначені в пункті 1 частини першої статті 172 Кодексу, сплачується половина повного фрахту за всю кількість вантажу, яка підлягала перевезенню протягом декількох рейсів, плати за простій і т. д. Якщо відмова від виконання договору здійснена в той час, коли судно, яке прийняло вантаж, в першому рейсі вже вийшло з

порту або минув сталійний (або контрсталійний) час, сплачується повний фрахт за перший рейс і половина фрахту за решту рейсів.

Як в першому, так і в другому випадку при відмові від виконання договору під час рейсу відправник не може вимагати від перевізника направлення судна в інший порт за його бажанням. Перевізник може видати вантаж в тому порту, куди судно прямує відповідно до договору, або іншому порту, в який судно було змушене зайти.

§5. При визначенні сум фрахту, що сплачуються перевізнику на підставі статті 172 Кодексу, повинні бути враховані всі знижки, які підлягали б застосуванню при обчисленні фрахту, якби договір був виконаний. Фрахт при відмові від договору підлягає сплаті в тій валюті, в якій сплата фрахту була обумовлена сторонами за договором.

§6. З метою забезпечення сплати відправником перелічених у статті 172 Кодексу сум перевізник може використовувати надане йому право застави на вже завантажений вантаж (див. §9 коментаря до статті 170 КТМУ «Оплата фрахту»).

Стаття 173. «Оплата фрахту у разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано не все судно». **Якщо за договором морського перевезення вантажу відправнику було надано не все судно, то його відмова від договору може виникнути лише за умови сплати повного фрахту, плати за простій, якщо він мав місце, і відшкодування понесених перевізником витрат по вантажу, не включених у суму фрахту. Перевізник зобов'язаний на вимогу відправника видати вантаж до його доставки в порт призначення лише у тому випадку, якщо цим не буде завдано збитків перевізнику та іншим відправникам вантажу.**

§1. У статті 173 Кодексу торговельного мореплавства України, так само як і в статті 172, передбачений один з випадків припинення договору морського перевезення вантажу за одностороннім волевиявленням відправника. Тому сказане в коментарі до статті 172 Кодексу щодо форми заяви і умов відмови від договору, а також порядку сплати належних перевізнику сум відноситься і до статті 173, яка, крім того, має свої особливості.

§2. У випадку, передбаченому статтею 173 Кодексу, перевізник надає судно в розпорядження кількох фрахтувальників, і тому наслідки односторонньої відмови від договору одного з фрахтувальників є іншими. По-перше, відмова може мати місце лише за умови сплати повного фрахту та інших витрат незалежно від того, закінчився чи ні сталійний (або контрсталійний) час. По-друге, перевізник може видати вантаж в пору відправлення або в будь-якому проміжному порту за умови, що це не завдасть шкоди самому перевізникові або іншим відправникам. Таким чином, якщо при відмові від виконання договору перевезення відправник вимагатиме вивантаження вантажу та його видачі, наприклад в порту відправлення, перевізник не зобов'язаний це робити, якщо в результаті може бути завдано шкоди іншим особам (затримка судна, прострочення в доставці вантажів, що належать іншим власникам вантажу, і т. п.).

Стаття 174. «Дистанційний фрахт». **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 цього Кодексу, фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.**

§1. Стаття 174 Кодексу торговельного мореплавства України надає право перевізникові на одержання повного фрахту у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності. У такому випадку для спростування своєї відповідальності за вантаж перевізник повинен довести, що шкода виникла в результаті настання обставин, передбачених в якості підстав, які звільняють його від відповідальності.

§2. У випадках, передбачених статтями 154 «Вивантаження небезпечного вантажу» (див. §5 коментаря до статті 154), 157 «Відмова сторін від договору під час рейсу» (див. §2 коментаря до статті 157), 158 «Припинення договору без відмови сторін» (див. §4 коментаря до статті 158), 159 «Перешкоди щодо заходу в порт» (див. §8 коментаря до статті 159) Кодексу, фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.

Стаття 175. «Прострочення оплати фрахту». **Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За**

прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

§1. Статтею 175 Кодексу торговельного мореплавства України сторонам договору морського перевезення вантажів – фрахтувальнику і фрахтівнику, – надається право визначати в умовах договору перевезення, крім іншого:

- розмір фрахту та інших платежів, належних перевізнику;
- терміни сплати фрахту та інших платежів, належних перевізнику;
- розміри штрафу (пені) за несвоєчасну оплату фрахту.

§2. Статтею 175 Кодексу на відправника (фрахтувальника) або одержувача покладається обов'язок сплати штрафу (пені) за прострочений фрахт відповідно до умов договору морського перевезення вантажу. Якщо розміри пені не визначені умовами договору перевезення, то пеня сплачується за ставками, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерством інфраструктури України).

§3. Відповідно до норм КТМ СРСР 1968 року (див. статтю 110) за несвоєчасне внесення провізної плати (фрахту) відправник (фрахтувальник) повинен був сплачувати за кожен день прострочення штраф у розмірі 1% невнесених платежів. Штраф у такому ж розмірі стягувався з одержувача, який затримав внесок належних з нього платежів.

§4. В Україні ставка пені за прострочений фрахт встановлюється на підставі Закону України від 22.11.1996 року № 543/96-ВР «Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань» із змінами (далі – *Закону*). У відповідності до статті 3 *Закону* розмір пені обчислюється від суми простроченого платежу та не може перевищувати подвійної облікової ставки Національного банку України, що діяла у період, за який сплачується пеня.

Примітка. Формула розрахунку пені $\Sigma P = s \times r\% \times Q$,

де: ΣP – сума пені;

s – сума заборгованості;

r% - ставка пені, у відсотках за день прострочення;

Q – кількість днів прострочення,

впливає із частини 3 статті 549 Цивільного кодексу України: «Пенею є неустойка, що обчислюється у відсотках від суми несвоєчасно виконаного грошового зобов'язання за кожен день прострочення виконання.» Наприклад:

Сумма заборгованості - 1200,00 грн. Період прострочки: січень 2007 - травень 2007. Облікова ставка НБУ в даний період - 8,5 % річних. Подвійна облікова ставка НБУ - 17 % річних. Подвійна облікова ставка НБУ в день = $17 / 365 = 0,046575$ %. Кількість днів прострочки - 151. Пеня = $1200 \times 0,046575 \times 151 / 100 = 84,40$ гривень ставки НБУ.

Стаття 176. «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження 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:**

- 1) дії непереборної сили;
- 2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;
- 3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;
- 4) рятування людей, суден, вантажів;
- 5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо);
- 6) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;
- 7) дій або упущень відправника або одержувача;
- 8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують однак встановлених норм;
- 9) непомітних за зовнішнім виглядом, недоліків тари і пакування вантажу чи збивання лісу в плоту;
- 10) недостатності чи неясності маркування вантажу;
- 11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;
- 12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника згідно з цією статтею виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

Недійсними є угоди, що не відповідають положенням цієї статті, за винятком угод про відповідальність з моменту приймання вантажу до його навантаження на судно і після вивантаження до здачі вантажу.

§1. Частина перша статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України містить основне правило про відповідальність перевізника, яке в цілому відповідає пункту 2 статті IV Гаазько-Вісбійських правил. На відміну від статті 924 «Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти» Цивільного кодексу України (ЦКУ) воно сформульовано в «негативному» вигляді – перевізник не відповідає за втрату або пошкодження вантажу – і на перший погляд містить цілий перелік обставин, що виключають відповідальність перевізника. Однак цей перелік носить в якійсь мірі випадковий характер і є лише ілюстрацією обставин, при яких вантаж може бути пошкоджений, втрачений або доставка прострочена не з вини перевізника. Хоча частина 1 статті 924 ЦКУ містить інше формулювання – перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало, – формула Кодексу торговельного мореплавства України також відображає принцип відповідальності, заснований на вині.

Значення обставин, що входять до їх зазначеного переліку, а також інших можливих обставин, які свідчать про відсутність вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу, полягає не тільки в тому, що вони є підставою для звільнення перевізника від майнової відповідальності, але також в перекладенні ними ризику невігідних наслідків, тобто матеріального збитку на вантажовласника. Позбутися від цього ризику вантажовласник може тільки шляхом страхування.

§2. Під втратою вантажу маються на увазі випадки, коли перевізник із завершенням встановленого для доставки терміну виявляється не в змозі видати на руки правомірному одержувачу прийнятий до перевезення вантаж внаслідок його загибелі, втрати, розкрадання, конфіскації, помилкової видачі в проміжному порту і тому подібних причин. За закінченням терміну доставки вантажу передбачається, що вантаж втрачений і одержувач має право або очікувати розшуку вантажу, або вимагати від перевізника відшкодування його вартості. Якщо вантажовласник, не чекаючи результатів розшуку отримає від перевізника компенсацію за втрачений вантаж, а згодом вантаж буде виявлено та доставлено в порт призначення, одержувач має право прийняти його і повернути виплачену перевізником суму за втрату вантажу.

§3. До нестач вантажу відносяться «нестачі вантажних місць і маси вантажу проти їх кількості та маси, зазначених у вантажних документах» (див. пункт «а» статті 3 *Правил про порядок відомчого розслідування випадків незбереження вантажів і виробничого браку*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів», керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»). Нестачі впливають з недовантаження суден, прорахунку при підрахунку кількості місць, неправильного визначення маси вантажу, пересортиці, зменшення маси вантажу понад установлені норми, недосконалої способів визначення маси або об'єму вантажів, невідповідності трафаретної маси, зазначеної на вантажних місцях, дійсній масі, недоліків упаковки і т. д.

Природний убуток (естественная убыль) вантажу, що став результатом впливу на вантаж зовнішніх чинників і часу, не є нестачею за змістом статті 176 Кодексу, хоча він і призводить до фактичного зменшення маси вантажу. Вантаж вважається доставленим в цілості, якщо різниця в масі, визначеній в пункті відправлення, порівняно з масою, що виявилася в пункті призначення, не перевищує допустимих меж природного убутку.

В норму природного убутку включаються втрати за весь період транспортування: як за час перевезення, так і за час перевалки, зберігання, відправлення та здачі вантажу.

Норми природного убутку можуть застосовуватися лише при частковій втраті або нестачі вантажу. Знижка на природний убуток повинна застосовуватися не автоматично, а лише за наявності доказів, що втрата вантажу не відбулася з інших причин, наприклад, внаслідок розкрадання.

Однак в окремих випадках природний убуток може перевищити встановлені норми. Якщо такий убуток дійсно природний, і перевізник доведе це, то він повинен бути звільнений від відповідальності за нього, навіть якщо він перевищує встановлені норми (див. §13 коментаря до статті 160 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Судову практику Верховного Суду СРСР», 1947, № 7, с. 24).

Поряд з нормами природного убутку встановлюються також норми розбіжності в показаннях вагових приладів або норми точності зважування вантажу (0,1%), які також враховуються при визначенні вагових нестач.

Збиток від вагової нестачі, що не перевищує встановлених норм природного убутку, несе одержувач (див. §13 коментаря до статті 160 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1963, № 20, с. 68, та № 22, с. 55).

Норми природного убутку і норми допустимої розбіжності в показаннях ваг не застосовуються при втраті цілих вантажних місць.

§4. Під пошкодженням вантажу розуміються випадки втрати вантажем своєї цінності, (повністю або частково) у зв'язку зі зниженням його якості в результаті порушення правил перевезень, несправності вантажних приміщень суден, приймання вантажу до перевезення в нестандартній або недоброякісній тарі, яка не забезпечує збереження вантажу при його перевезенні, внаслідок перевезення несумісних вантажів, впливу атмосфери, властивостей самого вантажу і т. д.

Пошкодження виражається в псуванні вантажу, тобто в зміні його хімічних, фізичних або біологічних властивостей, або в механічному порушенні цілісності вантажу – в полумці.

§5. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження вантажу, а також за прострочення в його доставці виникає з моменту прийняття перевізником вантажу у своє відання до моменту його видачі. Таким чином, для покладання відповідальності на перевізника необхідно, щоб:

- вантаж був ним прийнятий від відправника;
- при видачі вантажу одержувачу в установленому порядку були зафіксовані втрата або пошкодження вантажу або прострочення в його доставці;
- втрата або пошкодження (прострочення в доставці) сталися з вини перевізника.

§6. Одержувачу необхідно представити докази лише здачі вантажу перевізнику в належному стані, про отримання вантажу в пошкодженому стані (або повній або частковій відсутності вантажу), про затримку в доставці і про розмір заподіяної йому шкоди. Доводити наявність вини перевізника він не зобов'язаний, оскільки перевізник вважається винним, якщо не доведе зворотне.

Слід відзначити, що у статті 176 Кодексу немає згадки про відповідальність перевізника за затримку в здачі вантажу. Така відповідальність передбачена статтею 160 КТМУ «Термін доставки вантажу».

За втрату, нестачу або пошкодження вантажу перевізник відповідає лише за наявності в цьому його вини. Вина – психічне ставлення особи до здійснюваної нею протиправної дії (бездіяльності) та її можливих наслідків у формі умислу або необережності. Перевізник відповідає за шкоду, спричинену його винною дією або бездіяльністю, в результаті яких збереження вантажу не було забезпечено. Розмір відшкодування не залежить від ступеня вини (груба, незначна необережність і т. д.).

При виявленні втрати, нестачі або пошкодження вантажу вина перевізника в їх виникненні передбачається (презюмується). Тому для звільнення від відповідальності перевізник повинен довести, що їм було вжито всіх заходів для збереження вантажу, які були можливі в конкретних умовах перевезення, тобто на перевізника за загальним правилом покладається тягар доведення бездоганного виконання своїх обов'язків перед вантажовласником.

§7. Втрата або пошкодження вантажу зазвичай встановлюється при огляді і перевірці вантажу під час видачі його одержувачу або в певний після видачі термін (див. коментар до статей 165 «Огляд і перевірка кількості вантажу» і 166 «Заява про нестачу або пошкодження вантажу» КТМУ) і оформляється у відповідності з діючими на морському транспорті правилами. Встановлено, що особа, яка має право заявити вимогу у зв'язку з втратою вантажу, може вважати вантаж втраченим, якщо він не був виданий в порту вивантаження особі, уповноваженій на його отримання, протягом 60 календарних днів після закінчення терміну його доставки [згідно із частиною 2 статті 919 «Строк доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти» Цивільного кодексу України «протягом 30 календарних днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами)»]. Така презумпція втрати вантажу міститься в інших транспортних конвенціях і, зокрема, в пункті 3 статті 5 Гамбурзьких правил. Якщо згодом вантаж буде знайдений, питання про можливість передачі його одержувачу вирішується угодою сторін.

§8. Прострочення в доставці вантажу має місце в тому випадку, якщо перевізник не видав вантаж в порту призначення в термін, встановлений угодою сторін, а за відсутності угоди – в термін, який було б розумно вимагати від турботливого перевізника з урахуванням конкретних обставин (див. коментар до статті 160 КТМУ «Термін доставки вантажу»). Якщо затримка перевищить час, встановлений чинним законодавством (див. частину 2 статті 919 ЦКУ), одержувач може (але не зобов'язаний) вважати вантаж втраченим. Замість цього одержувач може прийняти вантаж, доставлений з затримкою, і подати позов проти перевізника щодо збитку, заподіяного в результаті затримки в доставці.

§9. Під непереборною силою розуміються обставини, надзвичайні і невідворотні за даних умов [див. статтю 14-1 «Видача сертифікатів щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)» Закону України «Про торгово-промислові палати України», яка надає перелік обставин, що визнаються обставинами непереборної сили або форс-мажорними обставинами]. До непереборної сили належать не тільки природні стихійні явища, але і такі обставини, як військові дії та народні заворушення, страйки, карантин тощо. Однак самого факту наявності непереборної сили ще недостатньо для того, щоб перевізник міг звільнитися від відповідальності. Він повинен довести не тільки наявність прямого причинного зв'язку між подією і втратою чи пошкодженням вантажу, а й те, що їм і його працівниками було вжито всіх розумних заходів для забезпечення збереженого перевезення.

В одній із справ, розглянутій Морською арбітражною комісією (МАК) [справа МАК 66/1966], позивач просив відшкодувати йому збитки від пошкодження вантажу (фанери в пачках), тому що в процесі перевезення було порушено кріплення вантажу і обірвалися металеві стрічки, що скріплюють пачки. Перевізник посилався на те, що пошкодження вантажу сталося в результаті шторму, під час якого крен судна досяг 45°. У справі встановлено, що вантаж був завантажений і закріплений відповідно до вимог доброї морської практики і в акті сюрвейера зазначалося, що під час рейсу приймалися всі необхідні і розумні запобіжні заходи для забезпечення збереженості вантажу. МАК дійшла висновку, що причиною пошкодження є дія непереборної сили. В іншій справі, навпаки, посилення перевізника на шторм і різкі коливання зовнішньої температури під час перевезення були визнані безпідставними, так як підмочка вантажу (какао-бобів) сталася «в місцях відсутності сепарації (огорожі), де він стикався в запітнілими металевими частинами судна». Це свідчило про те, що перевізником не було прийнято всіх необхідних заходів для запобігання псуванню вантажу (див. §7 коментаря до статті 160 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Бюлетень Верховного Суду СРСР», 1969, № 2, с. 35-36).

Разом з тим слід мати на увазі, що сумлінний перевізник завжди повинен очікувати, що його судно може зазнати впливу стихійних сил, і тому вживати заходів до приведення судна в стан, що забезпечує перевезення вантажу в умовах, яких розумно слід очікувати.

§10. На відміну від подій, що несуть характер непереборної сили, небезпеки або випадковості на морі не завжди характеризуються надзвичайністю і непереборністю: іноді буває досить, щоб вони носили випадковий характер і перевізник не міг передбачити їх настання навіть при прояві ним належної дбайливості. При цьому беруться до уваги різні

чинники: сила вітру, географічне положення судна, час року, тривалість впливу, пошкодження, завдані не тільки вантажу, але і судну (якщо вони мали місце), і, звичайно, можливість передбачення. Як приклади небезпек і випадковостей на морі можна навести такі випадки: зіткнення з підводною перешкодою; зіткнення з судном, що прямує без вогнів; зіткнення з айсбергом; посадка на міліну, не позначену на карті; густий туман, який протягом декількох днів не давав можливості увійти в порт судну зі швидкопсувним вантажем на борту; сильне хвилювання, що не дозволило тривалий час увійти в порт.

Для віднесення того чи іншого явища, притаманного морській стихії, до категорії морських небезпек не має значення його інтенсивність. Досить, щоб воно було несподіваним і тому непередбаченим для перевізника.

§11. Іноді буває складно розмежувати псування вантажу, яке відбулося в результаті дії непереборної сили і в результаті небезпек і випадковостей на морі. Якщо в процесі перевезення вантажу в результаті шторму незвичайної сили була порушена герметизація трюмів і сталася підмочка вантажу, перевізник може бути звільнений від відповідальності на підставі пункту 1 частини першої статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо ж в процесі рейсу турботливий перевізник повинен був здійснювати вентиляцію трюмів, однак не зміг це зробити в зв'язку з тим, що перешкождала штормова погода, що не носить виняткового характеру, і в результаті вантаж був зіпсований, – перевізник може бути звільнений від відповідальності на підставі пункту 2 частини першої статті 176 Кодексу.

§12. Посилаючись на «морські небезпеки», перевізник повинен довести їх наявність. При розгляді МАК однієї зі справ (справа МАК № 69/1965) перевізник посилався на «морські небезпеки» – шторм, що досягав 11 балів, при якому хвилі неодноразово накривали покриття трюмів і вентиляційні пристрої. Однак МАК визнала недоведеним твердження перевізника про наявність «морських небезпек», так як заяву про морський протест було зроблено з порушенням встановлених правил, а інші документи не підтверджували їх наявність. В іншій справі (справа МАК № 80/1981) МАК визнала доведеним, що псування вантажу картоплі сталося через шторм, у зв'язку з яким перевізник не міг здійснювати вентиляцію вантажу. МАК дійшла висновку, що псування картоплі сталося в силу морських небезпек і випадковостей, а запобігти настанню шкідливих наслідків перевізник не міг, незважаючи на те, що ним було вжито всіх заходів належної дбайливості щодо збереження вантажу.

В кінці 1998 року Верховний суд Австралії розглянув справу «The Bunga Seroja», в якій підтвердив зазвичай прийнятий підхід до «морських небезпек». Судно перевозило вантаж алюмінію, упакованого в контейнери, з Сіднея на Тайвань. Під час рейсу судно повинно було пройти через Великий бар'єрний риф. Капітан знав, що тут його чекають важкі погодні умови, і виходив з гіршого прогнозу. Власник вантажу, ушкодженого під час шторму, стверджував, що небезпеки і випадковості на морі можуть служити захистом для перевізника лише в тому випадку, коли їх розумно не можна було передбачити. Однак Верховний суд звільнив перевізника від відповідальності, маючи на увазі, що судно було морехідним, укомплектованим екіпажем і забезпеченим; збиток стався не в результаті неналежного навантаження і не в результаті навігаційної помилки (див. §9 коментаря до статті 166 КТМ РФ).

§13. У тих випадках, коли втрата або пошкодження вантажу сталися частково в результаті «морських небезпек», а частково з вини перевізника, суд або арбітраж в залежності від конкретних обставин можуть покласти на перевізника відповідальність повністю або в певній частині. Так, МАК неодноразово застосовувала цей принцип при перевезенні швидкопсувних вантажів, якщо перевізник порушував правила при розміщенні вантажу на судні (наприклад, укладання вантажу здійснювалося по висоті понад встановленої кількості рядів; вентиляційні проходи складали менше встановлених параметрів). Апеляційний суд Парижа поклав на перевізника часткову відповідальність (50%) за втрату вантажу, пошкодженого внаслідок непогоди (сильного вітру – 10 балів і хвилювання – до 10 м), оскільки капітан вийшов в рейс, маючи несприятливий прогноз погоди (див. §10 коментаря до статті 166 КТМ РФ).

§14. Згідно із пунктом 4 статті IV Гаазько-Вісбійських правил не вважається порушенням договору ніяка девіація для порятунку або спроби врятувати життя або майна на морі. Це

пов'язано з тим, що в силу норм міжнародного права і статті 59 «Обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі» Кодексу торговельного мореплавства України капітан зобов'язаний надати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель, і для цієї мети повинен слідувати з усією можливою швидкістю на допомогу людям, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги. Зважаючи на викладене, перевізник звільняється від відповідальності, якщо в результаті будь-яких заходів щодо рятування людського життя на морі відбудеться втрата або пошкодження вантажу або затримка в його доставці.

§15. Втрата або пошкодження вантажу, про які йдеться в пункті 3 частини першої статті 176 Кодексу, повинні відбутися в результаті впливу полум'я, а не просто нагрівання вантажу. Нагрівання, яке не перейшло в стадію займання, не є пожежею в сенсі пункту 3. Шкода, заподіяна вантажу в результаті задимлення при пожежі, а також в результаті підмочки при гасінні пожежі, також розглядається в якості збитку, що виник внаслідок пожежі.

Пожежа, результатом якої стали втрата або пошкодження вантажу, може виникнути з різних причин, у тому числі в результаті дії непереборної сили (наприклад, блискавки), властивостей вантажів (самозаймання) і т. д. У даній ситуації йдеться про особливий випадок, що представляє певний виняток з принципу вини. Згідно із статтею 618 «Відповідальність боржника за дії інших осіб» Цивільного кодексу України боржник відповідає за порушення зобов'язання іншими особами, на яких було покладено його виконання, якщо договором або законом не встановлено відповідальність безпосереднього виконавця. Однак морський перевізник нестиме відповідальність лише тоді, коли шкода заподіяна в результаті винних дій не будь-яких його працівників, а тільки тих, які наділені особливими повноваженнями і не є членами екіпажу судна. Поява цього правила, зокрема, пояснюється тим, що іноді пожежа виникає на судні з нез'ясованих обставин і згодом перевізнику неможливо представити докази про причини виникнення пожежі та свою невинність.

§16. На відміну від Гаазьких правил пункт 4 частини першої статті 176 Кодексу містить запозичену з Гамбурзьких правил концепцію розумних заходів з рятування майна на морі. Це означає, що перевізник, рятуючи майно, зобов'язаний проявляти належну дбайливість про вантаж, що перевозиться, тобто, приймаючи рішення про рятування іншого судна і вантажу, що знаходиться на його борту, повинен виходити з інтересів вантажу, що перевозиться. Якщо виявиться, що в результаті тривалої рятувальної операції вантаж, що перевозиться на судні, яке здійснює рятування, буде втрачено, пошкоджено або станеться затримка в доставці вантажу, перевізник навряд чи буде звільнений від відповідальності на підставі норми пункту 4 частини першої статті 176 Кодексу. У всякому разі, починаючи рятування майна на морі, перевізник повинен попередньо оцінити, наскільки його дії згодом будуть визнані розумними, особливо беручи до уваги, що заздалегідь буває складно встановити тривалість рятувальної операції. Якщо суди будуть занадто обмежувально тлумачити поняття «розумні заходи», це може привести до того, що в багатьох випадках капітани суден будуть вважати за краще утриматися від проведення рятувальних операцій.

§17. Втрата, пошкодження або прострочення в доставці вантажу можуть статися і з таких не залежних від перевізника обставин, як затримання судна, арешт, оголошення карантину і т. п. Зрозуміло, такі дії влади по відношенню до судна не повинні бути викликані самим перевізником.

При карантинних обмеженнях судну може бути заборонений захід у порт у зв'язку з епідемією або заборонено вивантаження вантажу певного походження. У деяких випадках карантинна влада вимагає проведення фумігації вантажу. Якщо в результаті зазначених дій буде завдано шкоди вантажу, перевізник звільняється від відповідальності. Однак якщо фумігація стала необхідною з вини перевізника, наприклад, у зв'язку із зараженням зерна залишками раніше перевезеного вантажу, він зобов'язаний відшкодувати завдані збитки.

§18. Під «військовими діями» розуміються будь-які дії між воюючими сторонами, які проводяться як ними безпосередньо, так і їх союзниками. В результаті військових дій може бути завдано шкоди вантажам, які перебувають на будь-яких судах, в тому числі і нейтральних, причому вона не обмежується лише шкодою, завданою втратою або пошкодженням в результаті безпосереднього впливу військових чинників (наприклад,

потоплення судна, загибель вантажу в результаті обстрілу і т. д.). Якщо шкода вантажу буде завдана у зв'язку зі зміною курсу прямування або в зв'язку із заходом в інший порт (девіація), він може бути розглянутий як збиток, викликаний військовими діями. «Народні хвилювання» являють собою певні насильницькі дії, що ще не вилилися в громадянську війну, в результаті яких завдається шкода вантажу.

В іноземній правовій літературі при тлумаченні поняття «військові дії» посилаються на справу *Ocean Steamship Company v. Liverpool & London War Risks Association*. Справа відноситься до 1942 року, тобто до періоду Другої світової війни. Через військові дії на борт судна довелося взяти велику кількість вантажу, так що частина його була розміщена на палубі. Незабаром після відплиття почався сильний шторм. Кліті, в яких перевозилися літаки, стали рухатися по палубі, завдаючи значної шкоди вантажу, що перевозиться. Виникло питання, чи був збиток наслідком військових дій або результатом штормової погоди під час рейсу? На думку суду першої інстанції, безпосередньою причиною збитку була морська небезпека. Дійсною ж причиною був додатковий ризик, який впливає з операції військового характеру. Апеляційний суд дійшов, що шкода стала наслідком поєднання таких факторів, як навантаження вантажу на палубу і необхідність збереження великої швидкості і зигзагоподібного курсу в умовах штормової погоди, щоб уникнути зустрічі з підводними човнами. Палата лордів визнала, що шкоди було завдано внаслідок військових дій (див. §12 коментаря до статті 160 КТМ СРСР 1968 року з посиланням на *Lloyds' List Law Reports*, 81,1).

§19. У Кодексі торговельного мореплавства України прямо передбачена в певних випадках відповідальність відправника або одержувача за втрату або пошкодження вантажу. Так, згідно зі статтею 137 «Докази прийняття вантажу до перевезення» Кодексу відправник несе відповідальність за всі збитки і витрати, що виникли внаслідок недостовірності даних, поданих ним для включення в коносамент. Якщо існують перешкоди до заходу судна в порт і відправник не дає перевізнику упродовж розумного строку розпорядження щодо вантажу (стаття 159 КТМУ «Перешкоди щодо заходу в порт»), перевізник не буде нести відповідальність за прострочення в доставці, а також за втрату або пошкодження вантажу, якщо вони виникли в результаті бездіяльності відправника. При відмові від отримання вантажу в порту призначення вантаж здається перевізником на зберігання на ризик особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем (стаття 167 КТМУ «Здача незапитаного вантажу на зберігання»). Якщо пошкодження вантажу сталося в результаті несвоєчасних заходів щодо вивантаження вантажу, перевізник також буде звільнений від відповідальності. При розгляді однієї справи (справа МАК № 96/1981) МАК вказала, що з причин, залежних від одержувача, мала місце значна затримка при вивантаженні. Така затримка в умовах підвищеної температури і вологості повітря в порту призначення, яка сталася в результаті упущень одержувача, привела до псування вантажу (див. §16 коментаря до статті 166 КТМ РФ).

§20. Хоча пункт 8 частини першої статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України в принципі ґрунтується на підпункті «т» пункту 2 статті IV Гаазько-Вісбійських правил, між ними існує певна розбіжність. Згідно із підпунктом «т» перевізник не відповідає за втрату або пошкодження внаслідок втрати об'єму або ваги або будь-якої іншої втрати або пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливу природу вантажу або властиві вантажу дефекти. Таким чином, втрати або пошкодження можуть впливати з початкової властивості вантажу (природні втрати є однією з таких властивостей) або з його прихованих недоліків. Наприклад, багато вантажів, що перевозяться навалом, насипом, наливом, схильні до витоків (утечке) або розпорошення, зниження вологості. Такі втрати, що виникають незалежно від перевізника і є неминучими на сучасному рівні розвитку технології перевезень, відносяться до природних втрат. Деякі метали при перевезенні схильні до іржавіння, і перевізник не буде нести відповідальність за звичайну атмосферну іржу. Однак сильна іржа може свідчити про відсутність належної дбайливості з боку перевізника. Якщо сталеві прутки перевозяться у зв'язках, то є неминучим, що окремі прутки можуть бути злегка погнуті. Стоси (кипи) каучуку завжди будуть злегка деформовані в процесі перевезення. Разом з тим перевізник повинен мати розумну обізнаність щодо властивостей вантажу, що перевозиться і може бути звільнений від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, що сталися в результаті його внутрішніх властивостей, якщо доведе, що їм була проявлена належна дбайливість.

Перевізник, знаючи про властивості вантажу, має право відмовитися приймати його, якщо не впевнений, що в змозі забезпечити належне перевезення. Якщо ж перевізник приймає такий вантаж, він повинен бути готовий до того, що на нього може бути покладена відповідальність за пошкодження вантажу.

Складніше перевізнику виявити приховані дефекти вантажу, оскільки він перевіряє вантаж тільки за зовнішнім виглядом і може включити в коносамент відповідне застереження (оговорку). Так, перевізник був звільнений від відповідальності за гниль в деревині, оскільки не міг за зовнішнім оглядом встановити дефектний стан вантажу. У тих випадках, коли вантаж упакований відправником в контейнері і їм же опломбований, перевізник має лише найзагальніші відомості про такий вантаж. Таким чином, прихованим є такий дефект, який не може бути виявлений особою, яка має достатню кваліфікацію і котра виявляє звичайну турботу про вантаж.

§21. Різниця між пунктом 9 частини першої статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України і підпунктом «п» пункту 2 статті IV Гаазько-Вісбійських правил полягає в тому, що згідно з Кодексом перевізник звільняється від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу лише в тому випадку, якщо недоліки тари і упаковки були непомітними за зовнішнім виглядом, тобто перевізник не міг їх знайти при прийманні вантажу і видав «чистий» коносамент, в якому вказав, що вантаж прийнятий в хорошому за зовнішнім виглядом стані. Такий коносамент є доказом *prima facie* приймання вантажу, як він в ньому описаний, і перевізник не позбавлений права доводити протилежне (див. коментар до статті 138 КТМУ «Реквізити коносаменту»). Особливо це відноситься до вантажу, укладеного відправником в контейнери. Так, в одній зі справ перевізник був звільнений від відповідальності за пошкодження меблів, завантажених у контейнер і упакованих тільки в папір. У тому випадку, якщо відправник недостатньо закріплює вантаж в контейнері, що належить перевізнику, і в результаті пошкоджуються вантаж і контейнер, відправник зобов'язаний відшкодувати перевізникові заподіяні збитки. В одній із справ, розглянутій французьким судом, відправник був визнаний відповідальним на 50% у зв'язку з незадовільною упаковкою. Решта відповідальності була покладена на перевізника (близько 16%), який не проявив належну турботу під час перевезення, і на стивідорну компанію (близько 34%). В іншій справі, розглянутій американським судом, незадовільна упаковка викликала затримку в вивантаженні, що, в свою чергу, спричинило за собою розморожування вантажу (див. §18 коментаря до статті 166 КТМ РФ).

Примітка. Доказ *prima facie* (*prima facie evidence*) – презумпція доказу; доказ, достатній за відсутності спростування.

Перевізник не несе відповідальність за пошкодження іншого вантажу в результаті непомітних за зовнішнім виглядом недоліків упаковки, якщо тільки він належним чином завантажив обидві партії вантажу.

§22. Пункт 10 частини першої є окремим випадком більш загального правила, що міститься в пункті 7 статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України. Перевізник може звільнитися від відповідальності, якщо доведе, що відправник порушив свій обов'язок щодо точності маркування, а також в тих випадках, коли видача одержувачу вантажу стане неможливою, оскільки вантаж не можна було ідентифікувати в результаті того, що маркування було нанесено нестійкою фарбою і стало невиразним.

Якщо вантаж вимагає особливого поводження, а в результаті недогляду відправника на вантаж не було нанесено спеціальне маркування і під час вантажно-розвантажувальних робіт або перевезення він буде втрачений або пошкоджений, перевізник буде звільнений від відповідальності, а відправник зобов'язаний відшкодувати збиток перевізнику і власникам інших вантажів.

§23. Перевізник не буде нести відповідальність за втрату, пошкодження або прострочення в доставці вантажу, якщо доведе, що вони сталися в результаті страйку, локауту або за іншою ознакою, яка призвела до призупинення робіт повністю або частково. Не має значення, чи відбувається страйк докерів або будь-яких інших працівників, в тому числі і службовців самого перевізника. Однак в останньому випадку страйк не повинен бути викликаний діями

перевізника. Протягом всього періоду страйку перевізник повинен піклуватися про вантаж. Так, якщо в результаті страйку буде затримане вивантаження вантажу, який піддається псуванню, перевізник зобов'язаний вжити всіх можливих заходів до його збереження: здійснювати необхідну вентиляцію, підтримувати відповідний режим в холодильних камерах і т. д. Значення цієї норми полягає також в тому, що перевізник має право здійснити девіацію і провести вивантаження не в обумовленому, а в будь-якому найближчому зручному порту, керуючись в першу чергу інтересами вантажу. Така девіація не вважатиметься порушенням договору, і перевізник, вивантаживши вантаж в такому порту, вважається таким, що виконав договір перевезення належним чином і не зобов'язаний доставляти вантаж в обумовлений порт. Більш того, направлення перевізником судна в порт, охоплений страйком, може привести до його відповідальності за втрату, пошкодження і прострочення у доставці.

§24. Для звільнення від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу за обставинами, переліченими у статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України, перевізник повинен довести відсутність своєї вини у виявленому незбереженні вантажу. Перевізник може зробити таке, довівши наявність перелічених або будь-яких інших обставин, що виключають його вину, і наявність причинного зв'язку між незбережністю вантажу і відповідною обставиною.

Відсутність вини доводиться особою, яка порушила зобов'язання. Покладання на відповідача обов'язку довести відсутність своєї провини не звільняє, однак, позивача від обов'язку подати в обґрунтування своїх позовних вимог всі наявні у нього матеріали, які підтверджують порушення зобов'язань відповідачем. Кожна сторона зобов'язана довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог або заперечень.

У ряді рішень Морського арбітражна комісія (МАК) поклала відповідальність на перевізника за незбереження вантажу, оскільки перевізник «не надав ніяких доказів, які звільняють його від відповідальності за нестачу вантажу» (див. справи МАК № 31/1961, № 31/1958, № 59/1965).

§25. Відповідальність перевізника за незбереження вантажу починається з моменту прийняття вантажу до перевезення і закінчується здачею вантажу одержувачу, яка фіксується відповідною розпискою одержувача в коносаменті.

Якщо буде встановлено, що нестача вантажу виникла до передачі його перевізнику, відповідальність перед одержувачем за нестачу несе вантажовідправник (див. §19 коментаря до статті 160 КТМ СРСР 1968 року із посиланням на «Морське право і практика», 1964, № 25, с. 48). Перевізник також звільняється від відповідальності за нестачу вантажу, яка відбулася після здачі вантажу одержувачу.

§26. Правила, що містяться в статті 176 Кодексу торговельного мореплавства України, є імперативними нормами, що не підлягають зміні за угодою сторін (частина третя статті 176).

Припустимі лише угоди про відповідальність перевізника за час від прийняття вантажу до навантаження його на судно і після вивантаження до здачі вантажу. Відповідальність же перевізника за період знаходження вантажу під час перевезення не може бути ні збільшена ні зменшена угодою сторін.

Стаття 177. «Навігаційна помилка». Перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном. За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликані діями або упущеннями названих осіб під час навантаження, розміщення, вивантаження або здавання вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами статті 176 цього Кодексу.

§1. Правило про звільнення перевізника від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, а також прострочення в його доставці є винятком з принципу провини, встановленого цивільним законодавством і статтею 176 Кодексу торговельного мореплавства України. У заголовку статті 177 Кодексу використано узагальнююче найменування, зазвичай прийняте в торговельному мореплаванні, хоча в ній йдеться не тільки про власне судноводіння (навігацію), але і про управління судном.

§2. Помилка в судноводінні може виразитися в неправильному визначенні місця судна, неправильному маневруванні, порушенні існуючих правил запобігання зіткненню суден, нехтуванні доброю морською практикою і т. п.

§3. Помилка в управлінні зазвичай пов'язана з експлуатацією різних судових систем. Наприклад, пошкодження вантажу в результаті проникнення води в трюм буде вважатися помилкою в управлінні, якщо таке станеться у зв'язку з неправильними діями судового екіпажу (особливо часто це відбувається в процесі баластировки судна). Однак необхідно, щоб ці помилкові дії були виявлені по відношенню до судна і його механізмів і не були порушенням основного обов'язку перевізника щодо приведення судна в морехідний стан (див. коментар до статті 143 КТМУ «Морехідний стан судна»).

§4. В основі відмежування навігаційної помилки від інших винних дій, що тягнуть за собою відповідальність перевізника, лежить ставлення капітана та інших осіб екіпажу до судна, що не є недоліками по відношенню до вантажу. Помилки в судноводінні або управлінні в основному пов'язані з експлуатацією судна і його безпекою, в той час як «комерційні помилки» допускаються по відношенню до вантажу (це упущення капітана та інших осіб судового екіпажу під час приймання, навантаження, укладання, перевезення та зберігання). У тих випадках, коли в результаті однієї і тієї ж помилки виявилися втягнутими і судно, і вантаж, перевізник, як правило, буде звільнений від відповідальності на підставі статті 177 Кодексу. Якщо ж втрата або пошкодження вантажу сталися в результаті двох помилок – одна в судноводінні або управлінні судном, а інша при поводженні з вантажем, – перевізник нестиме відповідальність лише в тій частині, в якій збитків завдано в результаті комерційної помилки. Так, якщо після посадки на міліну в результаті помилки лоцмана в процесі вивантаження вантаж був частково пошкоджений і вантажні партії змішані, відповідальність за такі збитки покладається на перевізника.

§5. Якщо перевізник доведе, що втрата, нестача або пошкодження вантажу сталися не з його вини, то він не несе відповідальності за комерційну помилку (див. коментар до статті 176 КТМУ). Обов'язок довести наявність обставин, які звільняють від відповідальності, покладається на перевізника. Це пояснюється наявним в статті 177 Кодексу відсиланням до статті 176 та наявністю загальної норми – статті 924 «Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти» Цивільного кодексу України, де прямо визначено, що «перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини» (див. частину 2 статті 924 ЦКУ).

Таким чином, тягар доказування того, що вантаж був втрачений або пошкоджений (затриманий) внаслідок навігаційної помилки, покладається на перевізника.

§6. У статті 177 Кодексу йдеться про дії або бездіяльність капітана, інших членів екіпажу і лоцмана, хоча в пункті 2 статті 4 Гаазько-Вісбійських правил згадуються також і інші службовці перевізника. Слід мати на увазі, що дії або бездіяльність повинні бути допущені саме службовцями, а не самим перевізником.

§7. Перевізник звільняється від відповідальності за навігаційну помилку тільки перед своїм контрагентом за договором перевезення. Якщо в результаті зіткнення з іншим судном на ньому (тобто іншому судні) буде пошкоджений вантаж, то перевізник не буде звільнений від відповідальності перед власником цього вантажу за винні дії капітана, лоцмана і т. д.

§8. Для звільнення від відповідальності на підставі статті 177 Кодексу торговельного мореплавства України перевізник зобов'язаний довести не тільки наявність навігаційної помилки, але і причинний зв'язок між незбережним перевезенням вантажу і упущенням капітана, інших осіб судового екіпажу або лоцмана в судноводінні або управлінні судном.

Перевізник звільняється від відповідальності за будь-які дії і упущення осіб судового екіпажу і лоцмана в судноводінні і управлінні судном, незалежно від ступеня і форми вини цих осіб. Так, перевізник був звільнений від відповідальності за загибель вантажу під час шторму, хоча судно мало змогу сховатися від шторму в найближчій бухті, але не зробило цього в силу того, що капітан судна неправильно визначив місцезнаходження судна і направив його у відкрите море (справа МАК № 3/1948).

§9. Навігаційна помилка звільняє перевізника від цивільно-правової відповідальності. Але вона не звільняє капітана, членів екіпажу та лоцмана від адміністративної та кримінальної відповідальності (справа МАК № 8/1968).

§10. Таким чином, виходячи зі змісту статті 177 Кодексу торговельного мореплавства України, слід вважати, що перевізник може бути звільнений на підставі цієї статті від майнової відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу лише в тому випадку, якщо:

- дії або упушення відносяться до судноводіння або управління судном, тобто носять експлуатаційно-навігаційний характер;
- помилки допущені капітаном, іншими членами суднового екіпажу або лоцманом;
- втрата і пошкодження вантажу були наслідком тільки таких дій і упушень.

§11. Навігаційна помилка завжди піддавалася гострій критиці, в особливості зі сторони вантажовласників і страховиків вантажу. Пропонувалося зблизити положення морського права про відповідальність перевізника з положеннями загального транспортного права, яке не знає такої підстави для звільнення перевізника від відповідальності.

Конвенція ООН «Про морське перевезення вантажів» 1978 року (Гамбурзькі правила) внесла багато нового у питання про відповідальність морського перевізника за вантаж. Самою революційною зміною інституту відповідальності морського перевізника за вантаж є повна відмова в Гамбурзьких правилах від навігаційної помилки. Гамбурзькі правила не передбачають виключення відповідальності морського перевізника за помилки капітана, інших членів екіпажу, лоцмана і службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном.

Така постановка питання призвела до того, що при застосуванні Гамбурзьких правил відпала необхідність в спеціальному регулюванні обов'язків перевізника щодо приведення судна в морехідний стан. Це обумовлено тим, що Гамбурзькі правила повністю засновують відповідальність перевізника на принципі *презюмуваної провини* у втраті, пошкодженні або затримці з доставкою вантажу. Іншими словами, перевізник протягом всього періоду є відповідальним за шкоду, заподіяну вантажу, якщо не доведе, що така шкода виникла не з його вини. Слід пам'ятати, що Гамбурзькі правила не набули широкого застосування серед більшості морських держав. І на сьогодні Конвенція про коносаменти 1924 року (Гаазькі правила), а також Конвенція з протоколом 1968 року (Гаазько-Вісбійські правила) продовжують залишатися найбільш популярними міжнародними інструментами, що регулюють морське перевезення вантажів.

Однак, необхідно враховувати, що певна кількість держав в основному Азії і Африки застосовують в даний час Гамбурзькі правила. Таким чином, виникає множинність правових режимів, використовуваних для регулювання морського перевезення вантажів. Становище дещо ускладнюється і тим, що Гамбурзькі правила побудовані таким чином, що застосовуються незалежно від національної приналежності судна, перевізника, фактичного перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача чи іншої заінтересованої особи у випадках, коли порт навантаження, передбачений в договорі морського перевезення, знаходиться в одній з держав – учасниць Конвенції 1978 року, або один з опційних портів розвантаження, передбачених у договорі, є фактичним портом розвантаження, і такий порт знаходиться в державі, що бере участь у Конвенції.

Це призводить до того, що перевезення вантажів із застосуванням Конвенції 1978 року (Гамбурзьких правил) за певних умов може бути неминучим, навіть якщо держава прапора судна, що здійснює перевезення, не стане учасником цієї Конвенції.

Стаття 178. «Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу». **Перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:**

- 1) у справних судових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника (стаття 147 цього Кодексу);
- 2) у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі;
- 3) у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.

§1. Стаття 178 Кодексу тогочасного мореплавства України не вносить ніяких змін в ті підстави відповідальності перевізника за незбереження вантажу, які передбачаються статтями 176 і 177 Кодексу. Вона встановлює виняток із загальних правил про відповідальність перевізника, сформульованих у статті 176, в іншому відношенні – щодо розподілу між сторонами тягаря доведення. Якщо за загальним правилом (стаття 176) перевізник, щоб бути звільненим від відповідальності повинен довести, що незбереження сталося не з його вини, то у випадках, зазначених у статті 178, перевізник передбачається невинним у виявленій нестачі вантажу (і, отже за неї не відповідає), поки «отримувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника». Інакше кажучи, у випадках, передбачених статтею 178, тягар доведення вини перевізника покладається на одержувача вантажу.

§2. При застосуванні статті 178 Кодексу необхідно мати на увазі, що вона, як будь-яке виключення з загального правила, не підлягає поширювальному тлумаченню і може застосовуватися тільки в тих випадках і за тих обставин, які в ній точно вказані.

В силу статті 178 КТМУ на одержувача може бути покладено обов'язок доказування вини перевізника у нестачі вантажу тільки в трьох випадках:

- якщо вантаж прибув до місця призначення у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника;
- якщо вантаж доставлений у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі;
- якщо вантаж перевозився у супроводі провідника відправника або одержувача.

У всіх цих випадках вже є досить переконливі докази, що перевізник на всьому протязі перевезення не міг мати доступу до вантажу і, отже, не може бути, як правило, винен в його нестачі. Тому закон і передбачає його невинним, переносячи тягар доведення його винності на іншу сторону.

У разі виявлення одержувачем пошкодження вантажу, кожен такий випадок повинен розглядатися окремо з урахуванням того, які саме пошкодження вантажу були виявлені, так як деякі пошкодження вантажу можуть виникнути і без доступу до нього когось-небудь (наприклад, внаслідок недотримання перевізником належного температурного режиму перевезення вантажу).

§3. *Правила морського перевезення вантажів з опломбуванням вантажних приміщень пломбами відправників*, які є чинними і в даний час (див. том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»), затверджені Міністерством морського флоту СРСР Інструктивним листом від 02.01.1990 року № 2. Прибуття вантажу в такому приміщенні є свідченням того, що перевізник після опломбування вантажного приміщення відправником не мав доступу до вантажу.

§4. Вантажі, що потребують тари і упаковки для забезпечення їх повного збереження при перевезенні, пред'являються для перевезень у справній тарі та упаковці (див. коментар до статті 142 КТМУ «Тарування і пакування вантажу»). У багатьох випадках тара повинна відповідати державним стандартам, мати контрольні стрічки і т. д. Тому доставка вантажу у справній тарі без слідів розкриття в дорозі свідчить про сумлінне виконання перевізником своїх обов'язків, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України. Також в статті 178 Кодексу прямо вказуються ліхтери і контейнери, тому не викликає сумніву, що її правила повністю поширюються на контейнери зі справними запірно-пломбувальними пристроями, встановленими відправником. Відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 23.09.1994 року № 91 «Про дію в установах і на підприємствах морського транспорту України нормативних актів колишнього Міністерства морського флоту СРСР» в даний час чинними є *Правила морського перевезення вантажів у контейнерах* (РД 31.10.23-89).

§5. Існують вантажі, які в силу свого специфічного характеру перевозяться тільки в супроводі представників відправника або одержувача (*провідників*, відповідно до частини третьої статті 178 Кодексу). Згідно із *Правилами морського перевезення вантажів, супроводжуваних провідниками відправників або одержувачів, і проїзду провідників* (РД 31.10.16-89), затверджених Інструктивним листом Міністерства морського флоту (ММФ) СРСР від 02.01.1990 року № 2 (далі – *Правил*), до таких вантажів належать:

- плодовоочі, рослини, картопля, цитрусові;

- тварини та птахи, риба жива;
- вантажі, які швидко псуються та потребують при перевезенні спеціального обслуговування;
- автомобілі, трактори та інші колісні і гусеничні машини, що були в експлуатації;
- енергопоїзди, локомотиви, криті вагони, напіввагони (полувагони), платформи;
- музейні та антикварні цінності;
- інші вантажі, перевезення яких з провідниками передбачене правилами перевезення;
- вантажі, що перевозяться разом з вагонами на морських поромках.

Поняття «**провідник**» прийшло до Кодексу торговельного мореплавства України з *Правил*, затверджених ММФ СРСР 07.04.1969 року із змінами і доповненнями від 08.09.1975 року та 02.10.1990 року. Зазвичай на суднах торговельного флоту перевозяться такі категорії осіб: **члени екіпажу, пасажирів, спеціальний персонал та особи, супроводжуючі вантаж**.

Особи, що супроводжують вантаж, тобто провідники, забезпечують збережене перевезення вантажу (сохранную перевозку груза), який ними супроводжується, а водії самохідних транспортних засобів з вантажем, що перевозяться на суднах типу ро-ро, ще забезпечують завантаження на судно та вивантаження із судна означених транспортних засобів, звільняючи, таким чином, перевізника від витрат на забезпечення вантажно-розвантажувальних операцій. Оскільки протягом всього рейсу зазначені вище вантажі знаходяться під опікою провідників, вважається, що втрата або нестача вантажу, якщо вони мали місце, відбулися за відсутності вини перевізника.

Так як мали місце спроби деяких несумлінних судновласників через суд уникнути сплати портових зборів у повному обсязі, користуючись тим, що вони отримали від деяких також несумлінних класифікаційних товариств пасажирське свідоцтво на судна, в свідоцтвах на право плавання під Державним прапором, права власності та класифікаційному яких зазначалось, що ці судна є вантажними ро-ро (намагались отримати 50% знижку як для пасажирських суден), то фахівцями Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) у відповідь на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 27.09.2013 року було направлено проект доповнень до статей 15, 35, 178 і 358 Кодексу торговельного мореплавства України (див. коментар до статей 15, 35, 358 КТМУ), який було прийнято до розгляду і подальшого включення до Закону про внесення змін до деяких чинних нормативних актів України. Але внаслідок загострення політичної кризи в країні і подальшої зміни влади зазначений проект доповнень не було розглянуто.

Оскільки під час судових процесів виникали питання щодо визначення поняття «провідник», то фахівцями адміністрації Одеського морського порту було запропоновано після пункту 3 статті 178 КТМУ внести абзац з відповідним поясненням у такій редакції:

- **«Провідник в цьому Кодексі – це особа супроводжуюча вантаж за дорученням вантажовідправників або вантажоодержувачів, яка забезпечує безпечне і збережене перевезення вантажу, транспортування якого у супроводі передбачене правилами морського перевезення»**

§6. Вантажі, які прибули в порт призначення у супроводі провідника, залишаються під його охороною та наглядом до моменту їх видачі одержувачу. Приймання від судна і здача вантажу одержувачу проводяться провідником на березі без участі судна і порту (див. статтю 13 *Правил морського перевезення вантажів, супроводжуваних провідниками вантажовідправників і вантажоодержувачів, і правил проїзду провідників*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів», керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»). Вантаж, таким чином, знаходиться у веденні (в ведении) представника відправника або одержувача, на якого і покладається обов'язок забезпечувати його збереження.

§7. Таким чином, для звільнення перевізника від відповідальності за незбереження вантажу при наявності обставин, зазначених у статті 178 Кодексу, досить простого посилання перевізника на ці обставини. Відправник або одержувач, що пред'явили через незбереження вантажу позов, повинні довести наявність вини перевізника у незбереженні, що виникло.

Стаття 179. «Розмір відповідальності перевізника за втрату, недостачу і пошкодження вантажу». **За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:**

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

2) за пошкодження або зіпсуття 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.

§1. Згідно із статтею 623 «Відшкодування збитків, завданих порушенням зобов'язання» Цивільного кодексу України (ЦКУ) боржник, який порушив зобов'язання, має відшкодувати кредиторів завдані цим збитки. Особа, право якої порушено, може вимагати повного відшкодування заподіяних йому збитків. У відступ від цього загального правила частина 2 статті 924 ЦКУ «Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти» встановлює відповідальність перевізника лише в межах вартості втраченого чи відсутнього вантажу. Таким чином, перевізник не зобов'язаний відшкодувати збитки, які одержувач поніс в результаті втрати або пошкодження вантажу, а також не одержані ним доходи (упущену вигоду).

§2. Кодекс торговельного мореплавства України дотримується принципу, встановленого статтею 924 ЦКУ, і визначає, що перевізник несе відповідальність за втрату вантажу в розмірі дійсної вартості вантажу, а за пошкодження – в сумі, на яку знизилась його вартість. Перевізник також повинен повернути отриманий ним фрахт, якщо він не входить у вартість втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає. Зазвичай для уточнення цього питання звертаються до умов купівлі-продажу товару. Так, згідно із базисною умовою FCA (франко-перевізник) Правил ІНКОТЕРМС-2000, продавець не несе витрат з перевезення, оскільки договір перевезення укладається покупцем за свій рахунок. Ніяких зобов'язань з перевезення не несе продавець і при продажу товару на умовах FAS, FOB. Навпаки, при продажу на базисних умовах CAF, CIF продавець зобов'язаний за свій рахунок укласти договір морського перевезення на звичайних умовах і до узгодженого порту призначення.

Фрахт повертається відправнику або одержувачу, в залежності від того, хто його фактично в кінцевому рахунку оплатив.

§3. При виникненні суперечок про розмір пошкодження вантажу для визначення величини збитку можуть бути залучені незалежні експерти. На практиці розмір відшкодування за пошкодження вантажу іноді визначається з урахуванням витрат вантажовласника з переробки цього вантажу і повернення його до попереднього стану (справа МАК 31/1958).

§4. При втраті окремих місць вантажу, що перевозився з оголошеною цінністю, розмір винагороди визначається у такий спосіб: якщо була оголошена цінність кожного окремого місця, – відповідно з оголошеною цінністю втраченого місця, але не вище його дійсної вартості; якщо ж була оголошена загальна вартість вантажу, – пропорційно масі втрачених місць. Якщо виявлена недостача маси без втрати цілих місць, перевізник виплачує винагороду пропорційно недостачі в кожному місці (якщо вони були оцінені окремо) або пропорційно ваговій недостачі всієї партії вантажу (якщо оцінка була спільною).

За оголошення відправником цінності вантажу з нього стягується певний збір. Оголошуючи цінність вантажу, що перевозиться, вантажовласник тим самим позбавляє себе необхідності доводити розмір збитків у разі втрати вантажу в дорозі. При оголошеній цінності перевізник, а не клієнт зобов'язаний доводити невідповідність оголошеної цінності дійсній вартості вантажу. Навпаки, при втраті вантажу, що перевозиться без оголошення цінності, тягар доведення його дійсної вартості покладається на власника вантажу.

§5. Доказами, що підтверджують вартість і кількість вантажу, можуть слугувати:

- перевізні документи;
- рахунки постачальника і довідки одержувача про оплату цих рахунків, оформлені бухгалтерією і підписані керівництвом організації;
- довідка фінансових органів про суму податку з обороту за втрачений або пошкоджений вантаж;

- фактура-інвойс на експортний вантаж;
- рахунки продавця на імпортований вантаж, фактура, наряд або інший документ відправника на вантаж;
- довідка про суму фрахту, сплаченого за перевезення втраченого чи відсутнього вантажу, якщо фрахт не входить в ціну вантажу та ін.

Стаття 180. «Визначення вартості вантажу». **Дійсна вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначається за цінами порту призначення на той час, коли туди прийшло або повинно було прийти судно, а при неможливості визначити ці ціни - за цінами порту і часом відправлення вантажу, збільшеними на суму витрат, пов'язаних з перевезенням.**

З відшкодування за втрачений, пошкоджений вантаж і вантаж, якого не вистачає, відраховуються витрати, пов'язані з перевезенням вантажу (оплата фрахту, мита тощо), що повинні були бути зроблені вантажовласником, але внаслідок нестачі або пошкодження вантажу зроблені не були.

§1. Стаття 180 Кодексу торговельного мореплавства України є свого роду доповненням до статті 179, так як присвячена головним чином порядку визначення дійсної вартості вантажу, на підставі якої обчислюється, відповідно до статті 179, розмір відповідальності перевізника за втрату, недостачу і пошкодження вантажу.

§2. Частина перша статті 180 Кодексу містить загальне й основне правило про визначення дійсної вартості вантажу.

Вартість вантажу зазвичай визначається виходячи з його ціни, зазначеної в рахунку продавця чи в договорі. При відсутності цих документів або за наявності серйозних сумнівів вартість вантажу визначається за ціною на товарній біржі або за ринковою ціною, а за відсутності тієї та іншої ціни – виходячи зі звичайної вартості, яка за таких же обставин стягується за товари того ж роду і якості. З огляду на можливі значні коливання вартості товару на ринку, встановлено, що загальна сума, що підлягає відшкодуванню, обчислюється виходячи з вартості вантажу в тому місці і в той день, де і коли він був вивантажений. Якщо вантаж повністю втрачений в дорозі і не був доставлений в порт призначення, дату слід умовно визначати виходячи з терміну доставки, встановленого в діючих правилах або угодою сторін, а за відсутності угоди – зазвичай прийнятими термінами.

§3. Для того щоб уникнути обмеження відповідальності перевізника за місце чи іншу одиницю вантажу, відправник може оголосити цінність вантажу, що здається для перевезення. Беручи на себе відповідальність в підвищеному розмірі, перевізник має право встановити відповідну надбавку до фрахту. Право оголосити вартість вантажу належить відправнику, який визначає її самостійно, без участі перевізника. Однак це не означає, що після оголошення вартості вони стають обов'язковими, – це лише створює відповідну презумпцію, але не пов'язує перевізника, який може її оскаржити.

§4. Якщо вантаж в установленому порядку передано на шляху прямування іншій організації через те, що з не залежних від перевізника причин його подальше перевезення і видача в пункті призначення виявилися неможливими, відшкодуванню перевізником підлягає лише сума, отримана за вантаж при його реалізації, за вирахуванням платежів, належних морському транспорту за цим вантажем.

§5. Оскільки втрата або пошкодження вантажу веде до зменшення кількості вантажу, що перевозиться і може спричинити у зв'язку з цим зниження фрахту, митних зборів та інших витрат з вантажу, то така економія вантажовласника повинна бути також врахована при визначенні розміру збитків, що підлягає відшкодуванню за незбереження вантажу.

Стаття 181. «Обмеження відповідальності перевізника при незазначеній вартості вантажу». **Якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджене місце чи одиницю вантажу, якої не вистачає, не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за один кілограм маси бруто пошкодженого, зіпсованого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища, за винятком вартості контейнера або іншого транспортного пристрою**

відправника (фрахтувальника), вартість якого визначається згідно зі статтею 182 цього Кодексу.

Угода про зменшення зазначених сум є недійсною. Перевізник не має права на обмеження відповідальності, передбачене в частині першій цієї статті, якщо доведено, що втрата, нестача або пошкодження стали результатом дій або упушень перевізника, здійснених з наміром завдати таку втрату, нестачу чи пошкодження чи через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Службовець або агент перевізника не вправі скористатися передбаченими в цій главі правилами про обмеження відповідальності, якщо доведено, що нестача, пошкодження або зіпсуття стали результатом дії або упушення цього службовця або агента, здійснені з наміром заподіяти такий збиток або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Якщо в коносаменті зазначено кількість місць або одиниць вантажу, поміщеного в контейнер або на іншій пристрій, то кількість місць або одиниць вантажу для цілей цієї статті приймається відповідно до коносаменту. Якщо у коносаменті не зазначено кількість місць або одиниць вантажу, поміщеного в контейнер чи на іншій пристрій, кількість вантажу в контейнері або на іншому пристрої вважається одним місцем або однією одиницею вантажу.

§1. Відповідно до статті 180 Кодексу торговельного мореплавства України перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу в розмірі його дійсної вартості, тобто без відшкодування упущеної вигоди. Стаття ж 181 Кодексу вводить додаткове обмеження розміру відповідальності перевізника.

§2. Положення частини першої статті 181 Кодексу засновані на пункті 5 статті IV Гаазько-Вісбійських правил і Протоколі 1979 року. Застосування так званої «дуалістичної» системи дає можливість більш гнучкого підходу до обмеження відповідальності: для важких вантажів застосовувати обмеження за кілограм маси брутто, а для легких – за місце чи іншу одиницю вантажу. Право вибору методу підрахунку належить особі, яка пред'являє вимоги у зв'язку з втратою або пошкодженням вантажу.

§3. У порівнянні з Протоколом 1968 року в частині першій статті 181 Кодексу внесено уточнення щодо одиниці, до якої застосовується обмеження відповідальності. Під одиницею розуміється «одиниця вантажу», тобто ящик, мішок, бочка і т. п., а не одиниця, на підставі якої проводиться розрахунок фрахту (фрахтова одиниця). Це уточнення запозичене із статті 6 Гамбурзьких правил.

§4. Під розрахунковою одиницею розуміється одиниця «спеціального права запозичення» (*special drawing rights – SDR*) Міжнародного валютного фонду (див. коментар до статті 9 КТМУ «Розрахункова одиниця»).

§5. Як вже зазначалося (див. §3 коментаря до статті 180 КТМУ «Визначення вартості вантажу»), відправник може уникнути обмеження перевізником відповідальності за місце або одиницю вантажу, оголосивши вартість вантажу. Однак для цього необхідне дотримання наступних умов:

- оголошення інформації повинно бути зроблено до навантаження;
- вартість вантажу включена в коносамент;
- сплачений додатковий фрахт у розмірі, встановленому договором.

В обов'язки перевізника входить надання відправнику можливостей для оголошення вартості вантажу. Перевізник не буде нести відповідальність за шкоду, заподіяну в результаті того, що відправник завідомо неправдиво вказав в коносаменті вартість вантажу.

§6. Що стосується наміру, то на практиці випадки навмисного заподіяння шкоди перевізником зустрічаються надзвичайно рідко. При покладанні відповідальності на перевізника не має значення, чи проявлена проста або груба необережність. Інше становище складається при вирішенні питання про те, чи володіє перевізник правом на обмеження відповідальності. Згідно із частиною другою статті 181 Кодексу торговельного мореплавства України перевізник не має права на обмеження відповідальності, якщо шкода заподіяна в результаті дії або бездіяльності, вчинених умисно. Що стосується провини в формі

необережності, то перевізник має право обмежити свою відповідальність при простій і не має права на обмеження відповідальності при грубій необережності.

Провести відмінність між цими двома формами провини іноді буває досить важко. Пропонувалися різні критерії розмежування грубої і простої необережності (наприклад, якщо особа не передбачала шкідливих наслідків своїх дій, але за обставинами цієї справи могла і мала їх передбачити, – це проста необережність; якщо ж особа передбачала наслідки своїх дій, але легковажно сподівалася їх уникнути, – це груба необережність). Наявність грубої необережності може бути встановлена лише з урахуванням усіх обставин конкретної справи, а тягар доведення її наявності в діях або бездіяльності перевізника лежить на позивачеві.

§7. Перевізник несе відповідальність за дії (бездіяльність) його працівників або агентів (частина третя статті 181 Кодексу), якщо вони спричинили невиконання або неналежне виконання зобов'язання (втрату, пошкодження, прострочення в доставці). Перевізником може бути будь-який суб'єкт цивільного права: юридична особа, фізична особа. Юридична особа набуває цивільних прав і бере на себе цивільні обов'язки через свої органи. Наприклад, виконавчим органом акціонерного товариства може бути колегіальний (правління, дирекція) і (або) одноособовий (директор, генеральний директор) орган. Відповідальність перевізника виникає в результаті винних дій як самого органу юридичної особи, так і будь-яких його працівників, однак перевізник втрачає право на обмеження відповідальності лише в результаті власних дій чи бездіяльності. В останньому випадку мова йде, безсумнівно, про орган юридичної особи, а також деяких посадових осіб, які займають досить високе положення в ієрархії юридичної особи і мають право давати вказівки капітанам суден. Наскільки високим повинен бути відповідний пост, залежить від обставин кожного конкретного випадку. Тягар доказування того факту, що шкода заподіяна в результаті власних дій (бездіяльності) перевізника (тобто конкретних осіб, що займають високе положення в компанії), лежить на особі, яка вважає, що перевізник не має права обмежити свою відповідальність.

Працівник і агент перевізника не мають права на обмеження відповідальності в тих же випадках, що і сам перевізник, тобто якщо втрата або пошкодження прийнятого для перевезення вантажу або прострочення його доставки з'явилися результатом їх власних дій (бездіяльності), здійснених навмисно або через грубу необережність.

Слід відзначити, що найбільше число суперечок викликали позови, що пред'являються не до перевізника, а до його працівників і агентів. В принципі перевізник сам несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язання, яке сталося з вини його працівників (див. статтю 618 «Відповідальність боржника за дії інших осіб» Цивільного кодексу України). Однак спроби обійти положення Гаазьких правил шляхом пред'явлення позовів як до службовців (працівників), так і до агентів перевізника неодноразово мали місце. Найбільш відомою стала справа *Adler v. Dickson and Another*, де пасажир отримав серйозну травму через те, що, повертаючись на судно («Himalaya»), впав з ненадійно закріпленого трапа. Позов був пред'явлений до капітана і боцмана, і Апеляційний суд вказав, що службовці перевізника не можуть звільнитися від відповідальності незалежно від того, чи здійснюється перевезення пасажирів або вантажу, якщо тільки про це прямо не передбачено в договорі. Перевізники почали вносити в коносамент відповідні умови, що отримали назву «Himalaya Clause», згідно з якими перевізник, укладаючи договір, діє від імені всіх осіб, які є або можуть бути його працівниками або агентами, і всі ці особи розглядаються в якості сторін договору перевезення (див. §2 коментаря до статті 171 КТМ РФ).

§8. У частині четвертій статті 181 Кодексу сформульовано так зване «контейнерне правило», засноване на пункті 5 статті IV Гаазько-Вісбійських правил. У ньому отримала вирішення проблема обмеження відповідальності суб'єктів перевезення вантажу в контейнері, на піддоні або іншому подібному засобі, який слугує для об'єднання декількох одиниць вантажу (так звані засоби укрупнення вантажних місць – средства укрупнення грузовых мест). Відправнику надається право вибору: вказати при здачі перевізнику вантажу, упакованого в контейнер, кількість місць, що міститься в такому контейнері (наприклад: «найменування вантажу – холодильники; кількість місць – 50, маса брутто – 5 т»), або не вказувати цього («холодильники, маса брутто – 5 т»). У першому випадку перевізник вказує в коносаменті

кількість місць, упакованих в контейнері, і кожне місце буде вважатися одиницею вантажу. При втраті контейнера межа відповідальності перевізника буде визначатися множенням 666,67 x 50; у другому випадку контейнер буде вважатися одиницею вантажу і межа відповідальності перевізника складе 666,67 розрахункових одиниць. Відправник повинен бути готовий до того, що перевізник в першому випадку може вимагати більш високий фрахт. У тому випадку, якщо відправник здає вантаж, що не упакований в контейнер, і перевізник сам здійснює завантаження контейнера, його відповідальність визначається виходячи з кількості місць, прийнятих від відправника.

Стаття 182. «Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження контейнера». **За втрату або пошкодження контейнера чи іншого пристрою відправника (фрахтувальника) перевізник несе відповідальність у таких розмірах:**

1) за втрату контейнера чи пристрою - у розмірі його дійсної вартості з урахуванням фактичного зносу контейнера чи пристрою на момент його втрати;

2) за пошкодження контейнера чи пристрою - у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не буде виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера одержувачу.

§1. Стаття 182 Кодексу торговельного мореплавства України є свого роду доповненням до частини четвертої статті 181, так як визначає розміри відповідальності перевізника за втрату або пошкодження контейнера чи іншого пристрою відправника (фрахтувальника).

Контейнер визначають особливим видом тари. Застосування контейнерів дозволяє здійснювати перевезення безпосередньо від складу відправника до складу одержувача без проміжного збереження і сортирування. Контейнер – це також і транспортне обладнання, яке є достатньо міцним для багаторазового застосування, спеціально сконструйоване для полегшення перевезень вантажів без проміжної перевалки, виготовлене з урахуванням необхідності кріплення та легкої обробки (див. нижче, фото 63). Кожний новий контейнер до того, як він має бути допущений до експлуатації, проходить спеціальні випробування щодо типу конструкції або огляд на стадії виробництва.



Фото 63. Основні типи великотоннажних контейнерів і рол-трейлер.

Всі контейнери повинні відповідати вимогам *Міжнародної конвенції щодо безпечних контейнерів (КБК) 1972 року із поправками 1981 і 1983 років та Митної конвенції, що стосується контейнерів (КМК) 1972 року з поправками*. Вимоги до застосування та порядку використання контейнерів для морських перевезень вантажів встановлено також *Правилами перевезення контейнерів морським транспортом (РД 31.10.23-89)*, затвердженими Міністерством морського флоту (ММФ) СРСР 02.01.1990 року.

§2. У статті 182 Кодексу під «іншими пристроями» розуміються саме засоби укрупнення (пакування) вантажних місць (див. нижче, схема 33). Зазвичай укрупнення вантажних місць здійснюється за допомогою спеціальних технічних засобів, які за призначенням і принципом

дії поділяються на *піддони* різних типів (жорсткі засоби), *стропи* й *обв'язки* для пакетування (гнучкі засоби – напівтверді, металеві стрічкові і тросові, синтетичні, рослинні і т. п.), *контейнери* (універсальні та спеціалізовані) і *рол-трейлери* (див. вище, фото 63).

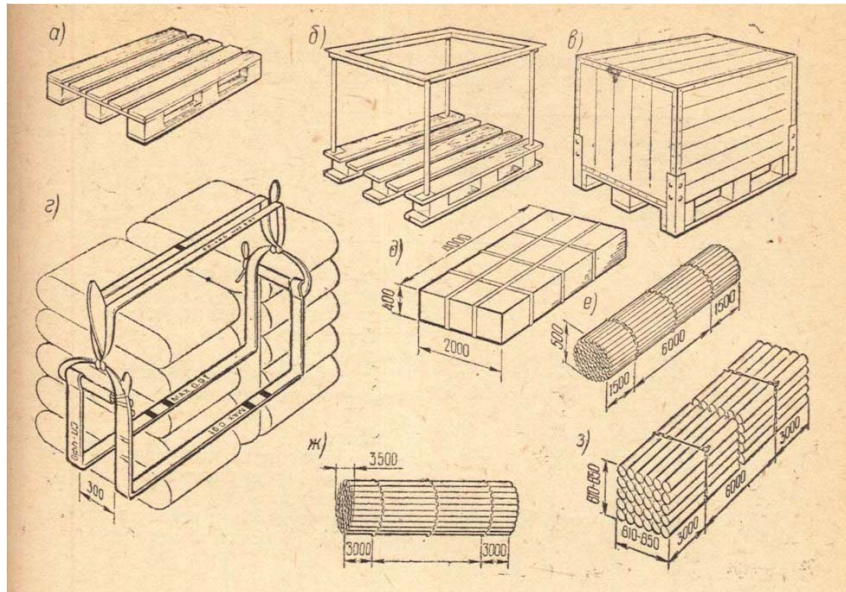


Схема 33. Жорсткі та гнучкі засоби укрупнення (пакетування) штучних вантажів:

а – плоский поддон; *б* – стоечный поддон; *в* – ящичный поддон; *г* – пакет, сформированный с помощью ленточного стропа типа СП-4Ф; *д* – сталь листовая в пакетах-пачках; *е* – сталь прутковая в пакетах-связках; *ж* – трубы металлические в несущих связках разового пользования; *з* – трубы в многооборотных стропах с верхними захватами.

Під *пакетом* розуміється укрупнення вантажна одиниця, сформована за допомогою засобів пакетування, пристосована до комплексно-механізованого навантаження і вивантаження без переформування в процесі перевезення і перевалки.

Для пакетних перевезень вантажів використовуються багатооборотні засоби пакетування і засоби пакетування разового використання.

Багатооборотні засоби поділяються на універсальні, які використовуються для перевезення більшості вантажів (жорсткі засоби пакетування), і спеціальні, які використовуються для обмеженої номенклатури вантажів (гнучкі засоби пакетування). Виготовлення, технічна експлуатація та ремонт контейнерів і багатооборотних засобів пакетування вантажів визначається міжнародними (ISO), регіональними (наприклад, європейськими – EN) і національними (наприклад, BS, DIN, ГОСТ, ДСТУ та ін.) стандартами, а також правилами, які видаються провідними класифікаційними товариствами – членами *Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (МАКТ – International Association of Classification Societies – IACS)* та *Інститутом міжнародних орендарів контейнерів (Institute of International Container Lessors – IICL)*, під технічним наглядом яких перебувають контейнери міжнародного стандарту.

§3. При перевезенні пакетованих вантажів відправник (фрахтувальник, експедитор відправника) або порт (портовий оператор, оператор терміналу) відправлення вказує в приймально-здавальній відомості, крім передбаченої інформації про вантаж, кількість і тип засобів пакетування (див. пункт 10 *Інструкції про порядок обігу (обращення) засобів пакетування вантажів*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

За втрату контейнера чи пристрою (засобу укрупнення/пакетування вантажних місць) перевізник несе відповідальність у розмірі його дійсної вартості з урахуванням фактичного зносу контейнера чи пристрою на момент його втрати.

§4. За пошкодження контейнера чи пристрою (засобу укрупнення/пакетування вантажних місць) перевізник несе відповідальність у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не буде виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера одержувачу.

На пошкоджені контейнери чи пристрої (багатооборотні засоби укрупнення/пакетування вантажних місць) складається акт загальної форми і підписується портом (портовим

оператором, оператором терміналу) призначення та адміністрацією судна, що доставило вантаж.

На підставі таких актів в порту призначення за рахунок перевізника проводиться ремонт пошкоджених контейнерів чи пристроїв (засобів укрупнення/пакування вантажних місць багаторазового використання), які належать відправникові (фрахтувальнику), якщо ремонт не було виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера чи пристрою одержувачу.

Стаття 183. «Відповідальність за простій судна з вини відправника або одержувача вантажу». **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 контрсталійний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу.

§1. Чинне законодавство – Цивільний кодекс України (див. частину 2 статті 917, частину 2 статті 918, статтю 920) і видані відповідно до нього транспортні кодекси, транспортні статuti та інші нормативно-правові акти, – звільняє відправника та одержувача від відповідальності за невиробничий простій судна, виключаючи із сталійного часу перерви у навантаженні / розвантаженні, якщо вони виникли з причин, що залежать від перевізника. У випадках, якщо обставини, що перешкоджають навантаженню / розвантаженню, відносяться до сфери дій відправника чи одержувача, перебіг сталійного часу продовжується незважаючи на фактичне зупинення робіт. В цьому разі прийнято говорити про принцип «розподілу ризиків», пов'язаних із зупиненням вантажних робіт, залежно від того, чи знаходяться обставини на стороні судна або на стороні відправника чи одержувача (див. коментар до статті 148 КТМУ «Сталійний час»).

§2. Якщо до моменту закінчення контрсталійного часу навантаження / розвантаження не було завершено, починається надконтрсталія (див. коментар до статті 150 КТМУ «Надконтрсталійний час»). Затримка судна в такому разі накладає на відправника та одержувача обов'язок відшкодування понесених перевізником збитків у всіх випадках, крім тих, коли затримка мала місце з причин, що залежать від перевізника. Таким чином, відправник та одержувач несуть відповідальність за затримку судна, якщо вона залежить від них, тобто сталася внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу. Відповідальність настає згідно з договором морського перевезення вантажу, якщо доведено вину відправника чи одержувача у простої судна чи його затримці.

§3. За своєю правовою природою перехід судна на контрсталію є порушенням обов'язку відправника або одержувача виконати вантажні операції у визначений строк. Однак, це не дає перевізнику прав розірвати договір. Сторони, передбачивши такі порушення, визначили його наслідки у вигляді відшкодування демереджу і залишення судна під навантаженням або розвантаженням ще на деякий строк (див. коментар до статті 149 КТМУ «Контрсталійний час»).

§4. Згідно із статтею 133 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу* (див. том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів») за простій судна відправник або одержувач сплачують перевізнику штраф: при каботажних перевезеннях – у розмірі, встановленому тарифом, а за умов міжнародних перевезень – у розмірі, встановленому договором. При цьому штраф сплачується за час, коли судно фактично було на простой незалежно від загальних результатів його обробки в порту і розрахунку сталії між перевізником і портом, і розмір його не може бути меншим планової собівартості утримання судна з урахуванням встановленого прибутку.

§5. У разі систематичних та тривалих простоїв в порту суден з вини одного і того ж відправника або одержувача, штраф за простій суден може бути збільшено до двократного

його розміру не раніше, ніж через 3 доби після письмового попередження про його застосування. При цьому під *систематичними простоями* суден слід розуміти простої, що відбуваються не менше двох разів на протязі кварталу. Під *тривалим простоем* слід розуміти період невикористаного простоя судна, що дорівнює часу, який визначено встановленими нормами на навантажувально-розвантажувальні операції. Якщо час, встановлений на навантажувально-розвантажувальні роботи перевищує 5 діб, тривалим є простій понад 5 діб (див. статтю 133 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів і багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

§6. Згідно із частиною другою статті 183 Кодексу торговельного мореплавства України штраф за контрсталий час суден стягується в безспірному (безапелюсному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу.

Глава 3. Договір морського перевезення пасажирів

Стаття 184. «Поняття договору морського перевезення пасажирів». **За договором морського перевезення пасажирів 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.**

Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

§1. Наведене в частині першій статті 184 Кодексу торговельного мореплавства України визначення поняття договору перевезення пасажирів по суті повторює правило частини 1 статті 910 «Договір перевезення пасажирів та багажу» Цивільного кодексу України (ЦКУ). Майже повний текстуальний збіг частини першої статті 184 КТМУ і частини 1 статті 910 ЦКУ означає, що основні права і обов'язки сторін за договором морського перевезення пасажирів аналогічні правам та обов'язкам сторін при перевезенні пасажирів іншими видами транспорту. Наявність в названих випадках спільних рис і великої схожості договорів не виключає відомої специфіки, властивої морським пасажирським перевезенням. Характерними для перевезення пасажирів морем є вимоги, що пред'являються до морехідності пасажирського судна, умов перевезення пасажирів та їх багажу, обсягом відповідальності сторін за договором.

Основними міжнародними та національними нормативними документами, що регламентують, крім Кодексу торговельного мореплавства України, морське перевезення пасажирів і багажу, є:

- *Афінська конвенція про перевезення пасажирів та їх багажу морем 1974 року з доповненнями [Athens Convention to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea (PAL-74)];*
- *Регламенти ЄС № 392/2009 про відповідальність пасажирських перевізників морем в разі морських аварійних подій та № 1177/2010 про права пасажирів, що користуються морськими і внутрішніми водними шляхами;*
- *Правила перевезення пасажирів, ручної поклажі, багажу і обслуговування пасажирів в морських портах* (том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

При сучасному рівні розвитку транспортної мережі ділові та побутові перевезення ефективніше (з точки зору швидкості) здійснювати повітряним, залізничним або автомобільним транспортом. Морські судна все частіше використовуються для виконання туристичних, прогулянкових рейсів і перетворення в «плавучий готель», що виконує поряд з

транспортною, що має на меті переміщення пасажирів з одного порту в інший, також круїзну функцію. Послуги з транспортування пасажирів доповнюються екскурсіями, культурно-розважальними заходами, наданням якісного обслуговування і підвищеним комфортом.

Для використання пасажирського судна для круїзу (або, наприклад, в якості лікувальної бази, пересувної ярмарки та ін.) між організатором круїзу і судовласником укладається договір фрахтування судна на рейс або на певний час. Цей договір слід відрізнити від договору перевезення пасажирів, що укладається з кожним з пасажирів.

§2. Найявністю у договорі перевезення пасажирів та договорі перевезення вантажу спільних рис, а також та обставина, що перевезення вантажів в законодавстві більш детально регламентоване, ніж перевезення пасажирів, створюють можливість застосування деяких норм про перевезення вантажу до відносин, що складаються з приводу перевезення пасажирів та багажу (див. частини першу і другу статті 189 КТМУ «Відмова перевізника від договору»). Ці ж обставини роблять можливим застосування за аналогією деяких норм про перевезення вантажів до відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів і багажу. Такі правила Кодексу торговельного мореплавства України про перевезення небезпечних вантажів і вантажів, що стали згодом небезпечними, правила про повернення фрахту при загибелі вантажу, про девіацію, про повернення сум, одержаних від реалізації незатребуваного вантажу, та інших.

§3. Суб'єктний склад договору морського перевезення пасажирів представлений перевізником і пасажиром.

Терміном «перевізник» позначаються будь-які судноплавна компанія або порт, якими або від імені яких укладено договір перевезення. У ролі перевізника може також виступати як власник (володілець) судна, так і фрахтувальник, що орендує судно з екіпажем (тайм-чартерний власник) або без екіпажу (бербоут-чартер).

На відміну від залізничного транспорту, перевезення на якому виконуються державним публічним перевізником, на морському транспорті перевезення здійснюються перевізниками різних організаційно-правових форм. Судновласник, який систематично, самостійно на свій ризик займається транспортною діяльністю з метою отримання прибутку, є підприємцем і в такій якості повинен пройти необхідну реєстрацію в формі індивідуального підприємця або засновника підприємства відповідної організаційно-правової форми.

§4. Перевізником є особа, яка уклала договір морського перевезення пасажирів або від імені якої укладено такий договір, незалежно від того, здійснюється перевезення перевізником або фактичним перевізником. При цьому фактичним перевізником є інша, ніж перевізник, особа, яка, або є власником судна чи є особою, що використовує судно на іншій законній підставі, яка фактично здійснює перевезення пасажирів або здійснює частину такого перевезення. Із зазначеного слідує принаймні дві ознаки, характерні для перевізника:

- він повинен бути позначений як сторона в документі, що оформляє відносини з перевезення, і
- він повинен здійснювати перевезення на судні, що належить йому на певному правовому титулі (право власності, право господарського відання) з використанням послуг екіпажу.

Якщо судно не вибуває з володіння власника (іншого законного власника) так, як це відбувається при тайм-чартерному фрахтуванні, поряд з перевізником, зазначеним в перевізному документі, пасажир може перебувати у відносинах і з фактичним перевізником, який фактично здійснює перевезення на всьому шляху слідування або на якомусь його відрізку. Наймодавець протягом усього терміну договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем зобов'язаний підтримувати належний стан зданого в оренду транспортного засобу, включаючи здійснення поточного та капітального ремонту (див. статтю 776 «Ремонт речі, переданої у найм» Цивільного кодексу України).

Перевізник може укласти договір з пасажиром як безпосередньо, так і через свого агента. При цьому агент, який виступає від імені перевізника, стороною в договорі перевезення пасажирів не є. Він діє як повірений на підставі укладеного з перевізником договору доручення. Звідси випливає, що агент, який продав квиток пасажирові, не несе перед ним відповідальність за неналежне здійснення перевезення. Відповідальність за невиконання

договору і, зокрема, обов'язок з відшкодування шкоди, яка виникла у зв'язку з перевезенням, покладається на перевізника. Що ж стосується агента, який продав квиток, то він відповідає лише перед перевізником.

§5. Пасажир – це особа, яка перебуває в договірних відносинах з перевізником і має квиток, що підтверджує право пасажирів на проїзд. Пасажирами також є особи, які користуються правом безкоштовного проїзду на морському судні, посвідченому документом встановленої форми. Отже, в якості пасажирів повинні розглядатися всі особи, крім капітана, інших членів судового екіпажу та інших осіб, що виконують на судні будь-які обов'язки, пов'язані з діяльністю цього судна (спеціальний персонал, провідники, що супроводжують вантаж за дорученням вантажовідправника або вантажоодержувача і т. п.), а також дітини не старше одного року (див. Правило 2 Частини А Глави I Міжнародної конвенції СОЛАС-74 з поправками і доповненнями).

Члени екіпажу судна, звільнені з ініціативи адміністрації під час рейсу (див. статтю 55 КТМУ «Репатріація членів екіпажу»), поряд з членами екіпажу і спеціальним персоналом судна не звільнені з роботи, але відсторонені від виконання покладених на них обов'язків, вважаються такими, що правомірно перебувають на судні. Однак пасажирами вони не є, так як обов'язок перевізника з перевезення та утримання звільненого або відстороненого від роботи члена екіпажу впливає не з договору перевезення, а з трудового договору.

Круїзні перевезення проводяться зазвичай на судах, орендованих туристичними організаціями на умовах, узгоджених перевізником з туристичною фірмою. Проїзд учасників круїзу в цих випадках здійснюється за туристичними путівками, а особа, що знаходиться на борту судна і не є членом екіпажу, може іменуватися пасажиром, туристом. Туристи здійснюють круїзи по лінії туристичних організацій, користуючись послугами яких, вони вступають у відносини із перевезення з морським перевізником. Якщо туристична організація оформляє відносини з перевізником від власного імені, то для туриста морський перевізник може виявитися фактичним, а не договірним перевізником.

§6. Залежно від характеру і призначення перевезень пасажирів можуть бути виділені перевезення, здійснювані транспортом загального користування, коли відповідно до закону, інших правових актів чи виданих дозволів (ліцензій) перевізник зобов'язаний здійснити перевезення пасажирів та його багажу за зверненням будь-якого фізичної або юридичної особи (див. частину 1 статті 915 «Перевезення транспортом загального користування» Цивільного кодексу України). Інформація клієнтури з перевезення транспортом загального користування повинна публікуватися в збірниках правил перевезення (тарифах) і оголошуватися у всіх пунктах відправлення. Це зазвичай транспортні судна, що працюють на лініях за розкладом.

§7. Регулярні пасажирські лінії за видами сполучення зазвичай поділяються на:

- внутрішні (каботажні), що зв'язують між собою українські порти;
- закордонні (міжнародні), що зв'язують українські та іноземні порти;
- місцеві, які підтримуються суднами портового пасажирського флоту між пунктами, що входять в межі території, адміністративно підпорядкованої місту (району);
- приміські, що зв'язують між собою портові пункти, розташовані на території, адміністративно підпорядкованої місту (району).

Каботажні лінії в залежності від характеру проїзду та умов обслуговування можуть бути:

- транспортними;
- транспортними швидкісними, що обслуговуються суднами на підводних крилах або на повітряній подушці;
- поромними переправами;
- з комплексним обслуговуванням пасажирів.

Відповідно до чинного законодавства основними ознаками міжнародного (закордонного) сполучення (лінії) є наступні:

- визначення обов'язкових та факультативних зарубіжних і українських портів заходу;
- закріплення для роботи на лінії певних суден (субститутів);
- встановлення періодичності заходження закріплених суден в українські порти;

- реєстрація повідомлення (лінії) в центральному органі виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерстві інфраструктури України).

На туристських (круїзних) лініях і рейсах з перевезення організованих груп пасажирів судна працюють на умовах спеціальних договорів (угод) за особливим розкладом.

§8. Правомірність знаходження фізичної особи на судні підтверджується пред'явленням проїзного квитка або прирівняного до нього документа. Безквитковий проїзд не породжує договірних відносин, і особа, що не має квитка, не має права вимагати від перевізника доставлення його і його багажу в будь-який із зазначених ним пунктів призначення, які хоча б і є портами (пунктами) заходу судна, надання місця на судні і т. п. За проїзд без квитка накладається штраф, сплата якого не породжує договірних відносин між особою, з якої стягнуто штраф, і перевізником. Сплативши штраф така особа повинна придбати квиток на подальший проїзд в пункт прямування.

Правами пасажира користуються також діти, правом на безкоштовний провіз (або на провезення на інших пільгових умовах) яких користується пасажир. У тих випадках, коли разом з батьком їде дитина без надання їй окремого спального місця, вона вважається такою, що здійснює поїздку за договором, укладеним дорослим пасажиром для власного проїзду.

Пасажир зобов'язаний дотримуватися порядку, що діє на морському транспорті, правил користування суднами і пасажирськими приміщеннями та дбайливо ставитися до майна морського транспорту (див. статтю 67 *Загальних правил морського перевезення вантажів, пасажирів та багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»). Збиток, нанесений майну морського транспорту з вини пасажира, має бути відшкодований. Пасажир, якщо його поведінка на судні загрожує безпеці інших пасажирів, екіпажу, судовласнику, майну і судну, може бути висаджений в найближчому порту заходу судна без виплати йому різниці у вартості квитка від місця висадки до кінцевого порту, зазначеного у квитку (див. пункт 1.2.3 *Правил перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на суднах і в портах ММФ СРСР*, затверджених Міністерством морського флоту СРСР 28.02.1987 року).

§9. Основним обов'язком перевізника є обов'язок доставити пасажира і зданий ним багаж в пункт призначення.

Перевізник зобов'язаний надати пасажиру вказане у квитку місце на судні. У разі ненадання пасажиру місця зазначеної у квитку категорії пасажир має право за своїм вибором або відмовитися від поїздки і вважати, що договір не відбувся, або вимагати продовження терміну придатності квитка і надання права проїзду наступним рейсом. При розміщенні пасажира за його згодою на місці нижчої вартості складається акт, відповідно до якого пасажир повинна бути виплачена різниця у вартості проїзду.

Якщо з вини перевізника пасажир не використовує своє місце відповідно до квитка (наприклад, при продажу двох квитків на одне місце, при несправності місця, при заміні судна і т. п.), пасажир повинно бути надано за його згодою рівноцінне місце або місце більш високої категорії без справляння різниці у вартості проїзду.

Перевізник повинен забезпечити дотримання оголошеного розкладу та заходи в зазначені пункти в певні терміни. У тих випадках, коли запізнення приходу судна в пункт пересадки спричинить за собою перерву в поїзді транзитного пасажира, термін придатності квитка повинен бути продовжений на весь час його затримки до надання йому можливості продовжити поїздку.

§10. За договором морського перевезення пасажира перевізник зобов'язується у разі здачі пасажиром багажу доставити багаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі. Перевезення багажу багато в чому нагадує перевезення вантажу і відрізняється від останнього тим, що здійснюється у зв'язку з перевезенням пасажира при наявності у нього квитка. Багаж перевозиться на тому судні і тим рейсом, на які куплено квиток. Перевезення багажу на суднах на підводних крилах або повітряній подушці проводиться тільки при наявності спеціального багажного відділення.

Оскільки багаж перевозиться на тому ж судні, на якому знаходиться його власник – пасажир, і на перевізних документах пасажир робиться відмітка про здачу багажу до перевезення, це дозволяє зробити висновок про те, що перевезення багажу здійснюється за додатковим (акцесорним) до договору перевезення пасажиром зобов'язанням, що оформлюється видачею багажної квитанції.

Договір перевезення багажу, хоча і доповнює договір перевезення пасажиром, але не охоплюється його змістом. Пасажир має право на перевезення багажу, але цим правом він повинен скористатися, уклавши на додаток до договору перевезення його самого ще один договір. При перевезенні пасажиром і його багажу укладається два договори, різних за своєю юридичною природою. Якщо договір перевезення пасажиром – консенсуальний договір, для укладання якого досить одної угоди, то договір перевезення багажу – реальний договір, визнаний укладеним лише в момент здачі пасажиром відповідного майна перевізнику.

Як договір перевезення пасажиром, так і договір перевезення багажу є оплатним (возмездним). Провізна плата за багаж стягується при його відправленні.

§11. Визначення часу (періоду) перевезення (частини друга і третя статті 184 Кодексу) має важливе значення для встановлення відповідальності перевізника, обчислення провізної плати, стягнення штрафу за проїзд без квитка і т. д.

Підпунктом «а» пункту 8 статті 1 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями чітко встановлені періоди перевезення пасажиром та каютного багажу: початок посадки; час знаходження на борту судна; період висадки. У цей час включається також доставка пасажиром і каютного багажу водним шляхом з берега на судно або навпаки, але лише за умови, що така допоміжна доставка здійснюється перевізником.

Пасажир, який очікує посадки в порту або на причалі, ще не вступив в стадію перевезення і, можливо, не вступить, якщо відмовиться від поїздки або рейс не відбудеться з причин, які від нього не залежать. Тому знаходження пасажиром на морському вокзалі, пасажирському терміналі і т. п. в період перевезення не включається.

Для пасажиром, який прибув до борту судна на власному транспорті або на транспорті, найнятому їм самим, а не наданим перевізником, рейс і період перевезення розпочнуться з моменту його вступлення на трап судна перевізника. Тільки з цього моменту перевізник нести відповідальність за безпеку пасажиром і його доставку в певний пункт призначення.

Період перевезення не можна змішувати з терміном дії договору перевезення. Договір перевезення пасажиром діє з моменту видачі пасажиром квитка і охоплює час очікування подачі судна для посадки пасажиром, перерви, зроблені пасажиром в дорозі, а також і саме перевезення в тому сенсі, в якому воно розуміється в частині другій статті 184 КТМУ.

Період перевезення не збігається і з часом, протягом якого пасажир вважається застрахованим. Застрахованим пасажир вважається, у загальному випадку, з моменту оголошення посадки на судно і до залишення пасажиром території морського вокзалу, пасажирського терміналу або причалу в пункті кінцевого призначення, зазначеному в проїзному квитку.

§12. Для каютного багажу період перевезення може не збігтися з періодом перевезення пасажиром. Якщо пасажир сам доставляє свій багаж на борт судна і не передає його агентам або працівникам перевізника ані в момент посадки (висадки), ані в період доставки водним транспортом на (з) судно, ані в момент знаходження каютного багажу на борту судна, то періоди перевезення пасажиром і його каютного багажу збігаються. Якщо ж багаж, який пасажир має на увазі перевозити при собі (каютний багаж), передається перевізнику, його працівникам або агенту для доставки на борт судна або для доставки на пасажирський термінал, морський вокзал і т. п., то для каютного багажу період перевезення закінчиться з моменту, коли він виявиться у володінні пасажиром. Таке правило встановлене підпунктом «b» пункту 8 статті 1 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§13. Період перевезення для іншого багажу починається з моменту прийняття його в своє відання перевізником і не залежить від того, чи перебуває багаж на борту судна, на борту іншого судна, що доставляє його до борту судна або на берег. Закінчується період перевезення багажу і пов'язана з цим відповідальність перевізника за його збереження видачею багажу пасажиру. Таке правило встановлене підпунктом «с» пункту 8 статті 1 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

Стаття 185. «Сфера застосування договору морського перевезення пасажирів». **Правила цієї глави застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, якщо:**

- 1) судно плаває під Державним прапором України;**
- 2) договір перевезення укладено в Україні;**
- 3) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України.**

Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажирів, передбачені цією главою, є недійсними.

§1. Частина перша статті 185 Кодексу торговельного мореплавства України містить норму, яка визначає, що правила Глави 3 «Договір морського перевезення пасажирів» Розділу V «Морські перевезення» КТМУ застосовуються до перевезень пасажирів і багажу тільки за наявності таких трьох обов'язкових умов:

- якщо судно плаває під Державним прапором України;
- якщо договір перевезення укладено в Україні;
- якщо відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України.

§2. Що стосується правил перевезень пасажирів і багажу, які не підпадають під сферу дії Кодексу торговельного мореплавства України, то застосовуються положення міжнародного права, зокрема, *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§3. У той же час частина друга статті 185 Кодексу затверджує положення, в силу якого визнається недійсним будь-яка угода, що ущемляє права пасажирів, передбачені статтею 190 та іншими статтями Глави 3 «Договір морського перевезення пасажирів», у порівнянні із правилами КТМУ.

Стаття 186. «Недійсність умов договору». **Будь-яка умова договору, укладеного до виникнення події, що стала причиною смерті пасажирів або ушкодження здоров'я чи втрати або пошкодження багажу, яка має своєю ціллю звільнити перевізника від відповідальності перед пасажиром або встановити меншу, ніж зазначено у статті 194 цього Кодексу межу відповідальності, а також будь-яка умова, ціллю якої є перенесення тягаря доказу, покладеного на перевізника, є недійсною. Але недійсність цієї умови не тягне за собою недійсності договору перевезення, який продовжує регулюватися правилами цієї глави.**

§1. Статтею 186 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється загальне правило про неможливість зменшення відповідальності або звільнення від відповідальності перевізника в договорі порівняно із вимогами статті 194 «Межі відповідальності перевізника» Кодексу. Таке положення відповідає також вимогам статті 18 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§2. У будь-якому разі, встановлена в договорі перевезення пасажирів умова про зменшення відповідальності перевізника або про звільнення його від відповідальності згідно із законом – Кодексом торговельного мореплавства України, – є недійсною. Але визнання недійсною цієї умови не тягне за собою визнання недійсним всього договору, що відповідає положенням статті 217 «Правові наслідки недійсності окремих частин правочину» Цивільного кодексу України, відповідно до якої «недійсність окремої частини правочину не має наслідком недійсності інших його частин і правочину в цілому, якщо можна припустити, що правочин був би вчинений і без включення до нього недійсної частини».

Стаття 187. «Доказ укладення договору». Доказом укладення договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

§1. Вказівка закону на квиток і багажну квитанцію в значенні способу посвідчення укладення договору морського перевезення пасажирів дозволяє зробити висновок про те, що договір перевезення пасажирів укладається у письмовій формі, бо тільки письмова форма правочину вимагає в разі спору подання письмових доказів. Квиток підтверджує наявність між сторонами договору перевезення, а також внесення пасажиром плати за проїзд, якщо квиток не є безкоштовним.

У статті 187 Кодексу торговельного мореплавства України згадуються квиток пасажирів і багажна квитанція. Однак зміст зазначеної статті може мати розширене тлумачення (може бути истолковано распространительно), оскільки проїзд може бути здійснено, наприклад, туристом за путівкою, по інших документах, що дають право на проїзд, за пільговими, дитячим або безкоштовним квитками. Для організованих груп пасажирів, які прямують в одному напрямку, може бути виписаний один квиток (або один окремий квиток на кожну з груп пасажирів, які прямують в каютах певної категорії) із зазначенням прізвищ та імен членів групи, що прямують за цим квитком.

Продаж квитків на судна, що перевозять пасажирів в міжнародних сполученнях, починається з моменту оголошення розкладу і може здійснюватися перевізниками через судових агентів, турагентства, туроператорів і каси морських вокзалів (пасажирських терміналів) на території України і через відповідні іноземні агентські фірми за кордоном.

§2. У квитку для проїзду на суднах каботажного сполучення можуть вказуватися: прізвище та ініціали пасажирів, номер і серія паспорта або документа, що його замінює, порти відправлення і призначення, дата і час відходу, назва судна, номер каюти і місця, вартість проїзду, дата видачі квитка.

§3. Оформлення проїзних документів на суднах закордонного сполучення або в закордонному круїзному рейсі проводиться тільки при пред'явленні документа, що посвідчує особу пасажирів. Прямий квиток оформляється українською та англійською мовами, зворотний квиток – англійською мовою, помарки і виправлення не допускаються. Квиток завжди іменний. Якщо з пасажиром слідує дитина, вказується вік дитини (див. нижче, фото 64).

ПАСАЖИРСЬКИЙ КВИТОК / PASSENGER TICKET №				Дата і місце видачі/ Date and place of issue			
Судно Vessel	<input type="text"/>	Перевізник Carrier	<input type="text"/>	Агент/Agent			
Від порту/ From	<input type="text"/>	Дата відплиття/ Date of departure	<input type="text"/>	Час відплиття/ Time of departure	<input type="text"/>		
До порту/ To the port	<input type="text"/>	Дата відплиття/ Date of departure	<input type="text"/>	Час відплиття/ Time of departure	<input type="text"/>		
До порту/ To the port	<input type="text"/>	Дата прибуття/ Date of arrival	<input type="text"/>				
Прізвище та ім'я Пасажирів Name/ Full Name of Passenger	Дата народження Date of Birth	Категорія каюти Category of Cabin	Тариф Tariff	Знижки/ Rebates	Додаткові збори Taxes	Всього сплачено Total paid	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Каюта № Cabin №	<input type="text"/>	Підпис та печатка Перевізника Signature and stamp of the Carrier		З умовами договору перевезення ознайомлений і згодний I am familiarised and agree with conditions of the Contract of carriage.			
				Підпис Пасажирів/ Signature of Passenger			

Фото 64. Формат однієї із сторінок пасажирського квитка, на якій зазначені основні реквізити [на інших сторінках квитка надаються умови перевезення пасажирів і багажу (загальна кількість сторінок у квитку – 8)].

Якщо Зводом звичаїв порту і правилами агентської фірми, через яку здійснюється продаж квитків, не передбачено інше, то в квитку можуть зазначатися такі основні дані:

- назва судна;
- категорія місця;

- номери каюти і місця;
- прізвище пасажирів;
- порти відправлення і призначення;
- дата відправлення;
- вартість проїзду і найменування отриманої від пасажирів валюти.

Виписаний пасажирів квиток не підлягає передачі іншим особам, не зазначеним у квитку. У разі пред'явлення квитка іншою особою квиток анулюється без повернення вартості.

Квитки пасажирів зберігаються у обслуговуючого персоналу судна до кінця поїздки. Натомість квитків пасажирів залишаються посадочні талони або особливі жетони, які в разі потреби також розглядаються як доказ укладення договору перевезення пасажирів.

Проїзд пасажирів (туристів) на круїзних суднах здійснюється за туристичними путівками або квитками, форми яких встановлюються організаціями, що їх продають (туроператорами, турагентами, агентами судноплавних компаній).

§4. За перевезення пасажирів та його багажу стягується провізна плата, що встановлюється угодою сторін, якщо інше не передбачено законом або іншими нормативно-правовими актами (див. частину 1 статті 916 «Провізна плата» Цивільного кодексу України). Плата за перевезення пасажирів і багажу транспортом загального користування визначається на підставі тарифів, що затверджуються в установленому порядку (див. частину 2 статті 916 ЦКУ). Таким чином, встановлений двоякий порядок визначення провізної плати:

- за затвердженими тарифами на транспорті загального користування, і
- за угодою сторін – за іншими перевезеннями.

Обидва порядку, сформовані в якості загального положення, не виключають більш детального їх врегулювання в правилах роботи суден на певних лініях і напрямках.

§5. Розмір плати за проїзд залежить від відстані морського перевезення, виду плавання (каботажне, закордонне сполучення), від швидкості доставки пасажирів (експресною, швидкою або вантажопасажирською лінією), комфортабельності судна, а також від місця, займаного пасажиром (в каютах I, II, III класів і т. п.).

До перевезень пасажирів на суднах, що працюють на спільних з іноземними судовласниками лініях, застосовуються тарифи цих ліній.

§6. При перевезенні пасажирів і багажу застосовуються правила, тарифи і збори, які діють в день придбання квитка і видачі багажної квитанції.

Оплата перевезення дітей залежить від виду плавання (каботаж або закордонне сполучення) і віку дитини, який визначається на день початку перевезення в початковому порту відправлення, зазначеного у квитку, на підставі свідоцтва про її народження або позначки в паспорті батьків.

Пасажир має право на кожний повний або дитячий квиток провозити каютний багаж, норми якого визначаються прийнятими в установленому порядку правилами перевезення пасажирів і багажу транспортом загального користування або правилами роботи на лініях або договором при разових або нерегулярних рейсах.

Порядок і умови перевезення туристів в закордонних круїзах визначаються відповідними положеннями, передбаченими договорами. При проведенні круїзних рейсів на суднах, орендованих іноземними фірмами або українськими туристичними організаціями, порядок і умови перевезення туристів встановлюються окремими угодами.

§7. Визначення багажу засноване на пунктах 5 і 6 статті 1 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями. Основна відмінність режимів перевезення багажу і каютного багажу полягає в тому, що відповідальність за збереження багажу протягом всього періоду перевезення несе перевізник, а каютний багаж знаходиться під охороною і контролем пасажирів. Специфіка каютного багажу полягає також у тому, що пасажирів в межах допустимих норм дозволяється перевозити в якості каютного багажу такі предмети, які за своїми габаритами і властивостями без утруднення розміщуються в пасажирських приміщеннях і не створюють незручностей для інших пасажирів. Забороняється перевозити каютним багажем речі, які можуть пошкодити або забруднити

судно, речі або одяг інших пасажирів, смердючі, вогнебезпечні, легкозаймисті, вибухонебезпечні, радіоактивні та інші небезпечні речовини та предмети.

Каютний багаж – це речі пасажирів, що компактно упаковані і вільно розміщуються в каюті або на полицях в загальних місцях, які він перевозить при собі в межах встановленої кількості. Провезення каютного багажу не потребує укладання особливого договору, крім вже укладеного між сторонами договору морського перевезення пасажирів. Якщо за умовами договору морського перевезення пасажирів здійснюється перевезення автомашини, то каютним вважається також багаж, що знаходиться в автомашині або на ній.

§8. Каютний багаж знаходиться у володінні пасажирів і перевозиться під його охороною і контролем. Однак при наявності вини на перевізника може бути покладена відповідальність за небережливості каютного багажу, яка відбулася в період перевезення. Підстави і межі такої відповідальності визначаються договором перевезення пасажирів, в рамках якого перевозився каютний багаж.

§9. На відміну від «каютного багажу» «багаж», якщо він здається пасажиром, оформляється видачею багажної квитанції і передається у володіння перевізника під його відповідальність. Кожне місце багажу повинно бути підготовлено до перевезення виходячи з вимог забезпечення безпеки при зберіганні, навантаженні, транспортуванні та вивантаженні. Упаковані або не упаковані місця повинні мати пристосування для їх перевезення. Кожен предмет, що здається в багаж, приймається окремо. Пасажир може оголосити його цінність – як загальну для всіх місць, так і кожного місця окремо. Сума оголошеної цінності вноситься в багажну квитанцію. У порту призначення багаж видається пасажиру за пред'явленням багажної квитанції.

Адміністрація пасажирського судна, пасажирського накатного судна і круїзного судна, що перевозить туристів, а також уповноважений персонал служби морської безпеки адміністрації порту та уповноважений персонал портового засобу (пасажирського терміналу, морського вокзалу) повинні забезпечувати всі необхідні дії з контролю посадки і висадки пасажирів і туристів, багажу і постачання, що перевантажується, передбачені планами охорони судна і портового засобу відповідно до встановленого рівня охорони згідно із вимогами і рекомендаціями *Міжнародного кодексу щодо охорони суден і портових засобів (Кодексу ОСПЗ)* та Директиви 2005/65 /ЄС від 26.10.2005 року про посилення безпеки в портах.

Пасажиру дозволяється брати з багажу, що знаходиться в багажному відділенні судна, необхідні йому в рейсі речі тільки в присутності судового охоронного персоналу відповідно до вимог *Плану охорони судна* і встановленого рівня охорони.

Стаття 187-1. «Особливості виконання договору міжнародного морського перевезення пасажирів». **Під час міжнародного морського перевезення пасажир зобов'язаний мати належним чином оформлені документи для в'їзду до держави прямування, транзиту та пред'явити їх перевізнику на його вимогу.**

Перед початком міжнародного морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язаний перевірити наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, та відмовити у перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив необхідні документи.

Відмова перевізника у міжнародному морському перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив документи, необхідні для в'їзду до держави прямування, транзиту, не тягне за собою обов'язок перевізника відшкодувати пасажиру заподіяну у зв'язку з цим шкоду.

§1. У порівнянні з нормами КТМ СРСР 1968 року і Кодексу торговельного мореплавства України попередніх видань стаття 187-1 нової редакції Кодексу є новоствореною нормою, яка визначає особливості виконання договору міжнародного морського перевезення пасажирів. Кодекс доповнено статтею 187-1 згідно із Законом України від 02.12.2010 року № 2753-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності перевізників, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення».

§2. Стаття 187-1 Кодексу приводить виконання договору міжнародного морського перевезення пасажирів фізичними і юридичними особами – резидентами України у

відповідність міжнародному праву, зокрема, вимогам *Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL-65)*.

§3. У Частині А «Вимоги і процедури при прибутті і відправленні» Розділу 3 «Прибуття і відбуття осіб» Конвенції FAL-65 визначається, що:

«...3.2 Державна влада проводить заходи, в силу яких паспорти пасажирів судна або прийняті замість них офіційні документи, що засвідчують особу, підлягають перевірці імміграційною службою тільки один раз при прибутті і один раз при відході судна. На додаток до цього пред'явлення цих паспортів або офіційних документів, що засвідчують особу, може знадобитися для перевірки або посвідчення особи у зв'язку з митними або іншими формальностями при прибутті або відправленні судна...»;

«...3.3.1 Кожна договірна держава забезпечує, щоб державна влада вилучала сфабриковані, підроблені або фальшиві проїзні документи осіб, які не отримують дозволу на в'їзд. Такі документи вилучаються з обігу і повертаються відповідній владі, коли це практично може бути здійснено. Замість вилученого документа держава, яка видворяє, оформляє супровідний лист, до якого додається фотокопія підроблених проїзних документів, якщо вона є, а також будь-яка важлива інформація. Супровідний лист і додаток до нього передаються оператору, який здійснює видворення особи, яка не отримує дозволу на в'їзд. Цей лист буде використовуватися для надання інформації владі в транзитному та/або первісному пункті посадки...».

«...3.3.6 Якщо особі відмовлено у в'їзді, державна влада без зайвих затримок інформує судовласника і консультується з ним щодо заходів з переміщення. Судновласник несе відповідальність за витрати з переміщення особи, якій було відмовлено в дозволі на в'їзд, і в тому випадку, якщо особа повертається під опіку судовласника, останній несе відповідальність за її швидке переміщення:

- в країну посадки, або
- в будь-яке інше місце, в яке особі дозволяється в'їзд...».

§4. Таким чином, на виконання вимог норм міжнародного права стаття 187-1 Кодексу торговельного мореплавства України зобов'язує:

- пасажир під час міжнародного морського перевезення мати належним чином оформлені документи для в'їзду до держави прямування, транзиту та пред'явити їх перевізнику на його вимогу;
- перевізника перед початком міжнародного морського перевезення пасажир перевірити наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, та відмовити у перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив необхідні документи.

§5. Разом з тим частина третя статті 187-1 Кодексу визначає, що відмова перевізника у міжнародному морському перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив документи, необхідні для в'їзду до держави прямування, транзиту, не тягне за собою обов'язок перевізника відшкодувати пасажирів за пошкодження у зв'язку з цим шкоду.

Стаття 188. «Відмова пасажирів від договору». **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 в порядку і терміни, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

Якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше терміну, встановленого правилами перевезення, або не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився до відходу судна від перевезення з цієї ж причини з пред'явленням відповідного документа або з причин, що залежать від перевізника, пасажир повертається вся внесена ним плата за проїзд і провіз багажу.

§1. Купуючи квиток з метою використання послуг певного перевізника, пасажир бронює для себе місце на судні цього перевізника. Він може також скористатися правом перевезти з собою дитину, каютний багаж, багаж або тварину. Момент купівлі квитка і початок рейсу відокремлюються зазвичай один від одного періодом, різним за своєю тривалістю. За цей час може статися багато, що змінить плани і наміри пасажирів. Закон надає пасажирові право в будь-який час відмовитися від договору морського перевезення. Тому відмова пасажирів від договору морського перевезення може бути зроблена або в порту відправлення до відходу судна, або в проміжному порту заходу судна.

§2. Відмова як спосіб розірвання договору морського перевезення пасажирів припускає скоєння пасажиром дії, спрямованої на оформлення цієї відмови. Якщо пасажир, який не відмовився від договору, не з'явиться на борту судна до початку рейсу, за ним зберігається право використовувати оплачене їм місце в будь-якому іншому порту заходу судна, якщо за умовами перевезення перевізник не обумовив право на використання не зайнятого пасажиром в порту відправлення місця на свій розсуд. Пасажир, який не використав куплений ним квиток і не заявив про відмову від договору, позбавляється права на отримання від перевізника будь-яких виплат. Надання пасажирові права на односторонню відмову від договору в будь-який час до відходу судна з порту відправлення, а після початку рейсу – в будь-якому порту заходу, де дозволена посадка пасажирів, є пільгою, наданою пасажирові як споживачеві.

§3. Правові наслідки розірвання договору з ініціативи пасажирів залежать від того, чи повідомив пасажир перевізника або його агента про намір розірвати договір, коли він це зробив, якими причинами викликана відмова пасажирів від договору перевезення.

При каботажних перевезеннях пасажирові повертається вся внесена плата за проїзд (за квиток, плацкарту і швидкість) і провезення багажу:

- якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше терміну, встановленого правилами морського перевезення пасажирів, затвердженими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту (Міністерством інфраструктури України);
- якщо пасажир не з'явився до відходу судна через хворобу, що підтверджується складанням акта, який є підставою для виплати грошей;
- якщо пасажир до відходу судна відмовився від договору морського перевезення внаслідок хвороби.

Оскільки пасажирові, який відмовився від перевезення до відходу судна, але не пізніше встановленого терміну повертається внесена плата незалежно від причин відмови, то в даному випадку обумовлюються ті ж наслідки розірвання договору і на випадок, коли пасажир відмовляється від договору, хоча і до відходу судна, але за період часу менший, ніж встановлений правилами термін, а причиною відмови стала його хвороба, а також якщо відмова від договору відбувається з причин, залежних від перевізника. Такою причиною може виявитися перенесення відходу судна на інший термін, скасування рейсу.

§4. Якщо відмова пасажирів відбувається не менше ніж за 30 діб до початку рейсу, завдаток повертається йому повністю. Якщо пасажир відмовляється від поїздки менше ніж за 30 діб до початку рейсу, то завдаток йому не повертається (див., наприклад, підпункт 3.6.1 *Правил перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на суднах і в портах ММФ*, затверджених Міністерством морського флоту СРСР 28.02.1987 року). Завдаток в повному розмірі повертається також у разі, якщо відмова від заброньованого місця викликана хворобою, смертю, залученням пасажирів до виконання державних обов'язків або на вимогу органів влади, якщо з зазначених причин не може здійснити заплановану поїздку один з членів сім'ї.

Конкретні правила відмови від договору і порядок оформлення повернення сплаченого проїзду встановлюються відповідно до правил і тарифів перевізника, а в каботажних перевезеннях – правилами, яким підпорядковується публічний перевізник.

§5. Правилами зазвичай встановлюються умови, при яких можливе часткове повернення плати за проїзд. Це відбувається у випадках, коли пасажир через хворобу або ненадання йому місця згідно з квитком залишає судно після початку рейсу [в цьому випадку йому

повертається різниця між повною вартістю проїзду (провозу багажу) і вартістю проїзду (провозу багажу) за фактично прослідувану ним відстань] або при поверненні квитка в касу менш ніж за встановлену правилами кількість годин до відправлення судна, або при поверненні квитка для поїздки на судні міжнародних ліній або в закордонному круїзному рейсі з причини, не пов'язаної з хворобою, дією непереборної сили, або іншої, не названої в якості підстави для повернення плати за проїзд.

Стаття 189. «Відмова перевізника від договору». Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.

Договір морського перевезення пасажирів припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої статті 158 цього Кодексу.

У разі припинення договору морського перевезення пасажирів до відходу судна пасажир повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу - частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося.

Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажирів, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажирів.

§1. Стаття 189 Кодексу торговельного мореплавства України закріплює право перевізника на відмову від виконання договору і умови, при яких вона допускається. Зазначена стаття поширюється на ситуації, коли відмова від виконання договору перевезення пасажирів не пов'язана з порушенням сторонами зобов'язань за таким договором.

Хоча в статті 189 Кодексу не йдеться про конкретний час, протягом якого перевізник має право відмовитися від виконання договору, розуміється, що він може це зробити в будь-який час до завершення перевезення. Наслідки ж залежать від того, перебував пасажир у процесі перевезення або рейс ще не почався. Якщо перевізник відмовився від виконання договору за обставинами, які від нього не залежать, до відходу судна, то він зобов'язаний повернути пасажирів всю суму плати за провезення пасажирів і плату за провезення його багажу. Передбачається, що цієї суми буде достатньо, щоб пасажир, вдавшись до послуг іншого перевізника, забезпечив задоволення своєї потреби в переміщенні до певного пункту призначення.

Якщо пасажир на судні перевізника вже пройшов певну відстань і перевізник через незалежні від нього обставини змушений відмовитися від подальшого виконання договору, то він зобов'язаний повернути пасажирів частину плати за провезення пасажирів і плати за провіз його багажу, але пропорційно відстані, на яку перевезення пасажирів не було здійснене. Іншими словами, перевізник в цьому випадку зберігає за собою право на отримання винагороди за виконану частину перевезення.

§2. Оскільки пасажир, покинувши пункт відправлення, не досяг пункту призначення, перевізник, який відмовився від виконання договору, зобов'язаний за свій рахунок доставити пасажирів в пункт відправлення. Однак цей обов'язок виникає у перевізника в якості додаткового до повернення плати за невиконання частини перевезення, якщо пасажир має намір повернутися в пункт відправлення і вимагає відшкодування реально понесених ним витрат або доставки його в пункт відправлення за рахунок перевізника. Реально понесені ним витрати – це витрати, підкріплені відповідними документами з транспортування пасажирів і його багажу від пункту, в якому було перерване первісне перевезення у зв'язку з відмовою перевізника від виконання договору з підстав частини першої статті 189 Кодексу торговельного мореплавства України (див. також пункти 1-4 статті 156 КТМУ «Відмова сторін від договору до відходу судна»), до пункту відправлення за не виконаним перевізником договором.

§3. Кодекс торговельного мореплавства України дає вичерпний перелік обставин, посилаючись на які перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення

пасажира. Слід зазначити, що обставини, на які посилається частина перша статті 189 Кодексу, зазначаються також у статті 156 при відмові від виконання договору морського перевезення вантажу, в якій право відмовитися від виконання не обумовлено незалежними від перевізника обставинами. Що стосується обставин, зазначених у пунктах 1-2 статті 158 «Припинення договору без відмови сторін» Кодексу, на які посилається частина друга статті 189, то тут припинення договору може бути викликано неможливістю його виконання, в тому числі і за обставинами, що залежать від перевізника (див. коментар до статей 156 і 158 КТМУ).

§4. Загибель судна або його захоплення роблять неможливим продовження рейсу. У зв'язку з об'єктивною неможливістю виконання договір повинен бути припинений з ініціативи перевізника. Загибель судна не завжди призводить до наслідків, передбачених статтею 189 Кодексу торговельного мореплавства України. Залежно від причин загибелі судна, а також від того, кому судно належало і хто їм (перевізник або фактичний перевізник) володів і управляв, можуть виникнути правовідносини, пов'язані з відшкодуванням заподіяної шкоди як пасажиру, так, можливо, і перевізнику, що зазнав збитки у зв'язку з достроковим припиненням договору перевезення пасажира.

Захоплення судна слід відрізнити від затримання судна. Затримання судна має формальну підставу у вигляді розпорядження відповідних органів влади. Захоплення судна таких підстав не має і відбувається фактично у зв'язку з військовими діями, загрозою військових дій, піратством або терористичними актами.

Визнання судна непридатним до плавання може служити підставою для відмови від виконання договору морського перевезення пасажира, оскільки продовження рейсу на непридатному до плавання судні небезпечно для пасажира або може бути технічно нездійсненним. Непридатність судна до плавання повинна настати за обставинами, не залежними від перевізника. Якщо непридатність судна до плавання сталася у зв'язку з тим, що перевізник не виявив належної дбайливості щодо приведення судна в морехідний стан, то перевізник не може посилатися на статтю 189 Кодексу торговельного мореплавства України і повинен нести відповідальність за неналежне виконання договору.

§5. Норма, визначена у прикінцевій частині статті 189 Кодексу, закріплює за перевізником право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажира, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажира.

Такими обставинами стають найчастіше стихійні явища, які можуть мати характер непереборної сили в силу своєї надзвичайності і нездоланності, але можуть виражатися також у небезпеках і випадковості на морі, що виникають із специфіки природних умов, в яких здійснюється морське судноплавство, і особливостей професійної діяльності морського перевізника.

§6. Для віднесення того чи іншого явища, притаманного морській стихії, до обставин, що дає перевізнику право на відмову від договору морського перевезення пасажира, не має значення його інтенсивність. Необхідно, щоб воно виникло випадково, несподівано і не з вини перевізника і його службовців. Оскільки стихійне явище виникло несподівано, перевізник не може запобігти його шкідливим впливам і змушений тому змінити час або маршрут перевезення пасажира. Явища стихійного характеру, що змусили перевізника до відмови від договору, можуть виникнути не тільки в період самого перевезення, але і до початку рейсу або після оголошення посадки.

Несприятливі санітарно-епідеміологічні умови розуміються як спалахи епідемії інфекційних захворювань, небезпечних для пасажирів і членів екіпажу судна, яке використовується для перевезення. Для забезпечення безпеки перевізник змушений змінити пункт відправлення, пункт призначення або оголошений маршрут прямування судна.

§7. Зміни часу, маршруту прямування, пунктів посадки і висадки, природно, не відповідають планам пасажира, тому останній, не погодившись зі зміною умов перевезення,

може відмовитися від договору морського перевезення. Розмір суми, що підлягає поверненню при цьому пасажиру, залежить від того, коли надійшла відмова пасажирів від договору, і встановлюється за правилами частини третьої статті 189 Кодексу торговельного мореплавства України.

Якщо зміну умов перевезення перевізник змушений зробити після відходу судна з пункту відправлення, пасажир також має право відмовитися від договору і при цьому вимагати доставити його в пункт відправлення за рахунок перевізника або відшкодувати йому фактично понесені витрати з повернення в пункт відправлення.

Стаття 190. «Права пасажирів». **Пасажир має право:**

1) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;

2) перевозити з собою каютний багаж безкоштовно в межах установлених норм;

3) здавати для перевезення багаж за плату за тарифом.

Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту:

а) у випадку явного пошкодження каютного багажу - до або в момент висадки пасажирів;

б) у випадку явного пошкодження іншого багажу - до або в момент його видачі;

в) у випадку втрати багажу або його пошкодження, яке не є явним, - протягом п'ятнадцяти днів з дня висадки або з дня видачі багажу, чи з того моменту, коли він повинен бути виданий.

Якщо пасажир не виконав вимог цієї статті, то вважається, оскільки не доведено протилежне, що пасажир одержав свій багаж непошкодженим.

Письмове повідомлення не потрібне, якщо стан багажу було спільно визначено або перевірено в момент його отримання.

Багаж, не запитаний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

§1. Частиною першою статті 190 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються загальні права пасажирів, які користуються послугами морського транспорту, що співпадає із положеннями статті 911 «Права пасажирів» Цивільного кодексу України, в якій, однак, права пасажирів визначені детальніше, а саме:

- одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;
- провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;
- купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;
- перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами);
- зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби;
- відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);
- отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.

Проте, кожним перевізником затверджуються власні правила перевезення пасажирів, якими більш детально можуть визначатися права пасажирів. Але в будь-якому разі, враховуючи вимоги частини другої статті 185 «Сфера застосування договору морського перевезення пасажирів» Кодексу, перевізник не може обмежувати права пасажирів у порівнянні з тими, що визначені правилами Глави 3 «Договір морського перевезення пасажирів» Розділу V КТМУ.

§2. Порядок і норми перевезення багажу визначається *Правилами перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на суднах і в портах ММФ СРСР*, затвердженими Міністерством морського флоту СРСР 28.02.1987 року (далі – *Правила*), які є чинними на підставі постанови Верховної Ради України від 12.09.1991 року № 1545-ХІІ «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР». Відповідно до *Правил* пасажир має право на кожний повний або дитячий квиток взяти з собою безоплатно ручну поклажу розміром не більше 700x400x300 мм, загальною вагою не більше 50 кг. Провезення ручної поклажі не потребує укладання особливого договору, крім вже укладеного між сторонами договору перевезення. Турбота про збереження ручної поклажі, не зданої в суднове багажне відділення (камеру зберігання), покладається на пасажирів, а зданої на зберігання – на перевізника.

Провезення ручної поклажі понад встановлену норму здійснюється за додаткову оплату за багажним тарифом. Але і в цьому випадку турбота про збереження ручної поклажі, яку провозять при пасажирів, покладається на нього.

§3. У загальному випадку багажем вважаються речі пасажира, що здаються їм до перевезення при пред'явленні проїзного квитка. Пасажирський багаж перевозиться окремо від пасажира, але на тому судні і в тому рейсі, на який придбаний квиток. Багаж слід відрізнити від ручної поклажі і від вантажу, що здається до перевезення на загальних підставах, за договором перевезення вантажу (див. також §§7, 8, 9 коментаря до статті 187 «Доказ укладення договору» КТМУ).

При виявленні в зданому до перевезення багажі предметів, перевезення яких багажем заборонено, з власника багажу стягується штраф у розмірі, встановленому тарифом, а перевізник має право діяти з цими предметами відповідно до статті 153 «Неправильно зазначений вантаж» Кодексу торговельного мореплавства України (див. статтю 74 *Загальних правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

Провізна плата за багаж, а також збір за оголошену цінність багажу стягуються при відправленні за встановленими тарифами.

На посвідчення прийняття багажу до перевезення пасажира видається багажна квитанція, яка слугує доказом укладення договору перевезення багажу. У багажній квитанції зазвичай вказується вага багажу, кількість місць без найменування речей, номер квитка. При оголошенні цінності багажу в квитанцію вноситься оголошена цінність. Багажна квитанція не містить в собі найменування особи, якій належить видати багаж. У порту призначення багаж видається пред'явнику багажної квитанції. У разі її втрати багаж видається пасажиру тільки після пред'явлення ним доказів, що багаж належить йому.

Перевезення автомашин оформляється як перевезення вантажу за тарифом, в який включається вартість їх навантаження в порту відправлення і вивантаження в порту призначення. Всі платежі, пов'язані з перевезенням автомашин, мотоциклів та ін., в тому числі за використання барж, ліхтерів, якщо вони будуть потрібні для навантаження або вивантаження цих транспортних засобів, здійснюються пасажиром.

§4. Хоча стаття 190 Кодексу торговельного мореплавства України називається «Права пасажира», частина друга цієї статті визначає обов'язок і порядок повідомлення пасажиром перевізника в разі пошкодження каютного багажу та втрати і пошкодження іншого багажу. Зазначений обов'язок пасажира пов'язаний із правом пасажира на отримання відшкодування за втрату або пошкодження його багажу. Однак, таке право може бути втрачене пасажиром в разі недотримання ним встановленого законодавством порядку, що визначений даною статтею та який діє і на інших видах транспорту.

§5. Стаття 190 Кодексу розрізняє явні дефекти, тобто ті, які можна виявити при звичайній обачності під час приймання багажу (або при підготовці пасажира до висадки в пункті призначення, коли каюта повинна бути звільнена від речей пасажира), і приховані дефекти, які не помітні при звичайному огляді.

Про явне пошкодження каютного багажу пасажир повинен заявити перевізнику негайно після його виявлення: безпосередньо перед висадкою або в момент висадки; форма заяви – письмова.

Інший багаж, який видається пасажиру за пред'явленою їм квитанцією, повинен бути оглянутий пасажиром під час видачі. Якщо перевізник буде не в змозі видати багаж або видає пасажиру багаж з явними пошкодженнями, пасажир повинен письмово заявити про це перевізникові.

§6. Якщо багаж при його видачі оглядається або стан його перевіряється пасажиром спільно з представником перевізника, ніяких письмових заяв від пасажирів не потрібно. У разі виявлення в ході огляду або перевірки дефектного стану багажу (пошкодження та ін.) повинен бути складений двосторонній акт, який згодом може бути використаний як доказ при вирішенні в суді можливого спору. Слід зауважити, що тільки з оформленням відповідного акту (комерційного або акту загальної форми) пасажир набуває права заявлення претензії та позову перевізникові з приводу втрати або пошкодження свого багажу.

Огляд багажу або перевірка його стану перевізником спільно з пасажиром, що не виявили його пошкодження, не вимагають складання додаткових документів, крім розписки пасажирів в його отриманні.

§7. Про приховані дефекти багажу пасажир повинен письмово повідомити перевізника протягом 15 днів з дня висадки пасажирів або видачі багажу. Цей строк обчислюється з дня, наступного за днем висадки пасажирів або видачі багажу (див. статтю 253 «Початок перебігу строку» Цивільного кодексу України).

§8. Повідомлення про втрату чи пошкодження багажу претензією не є: чинне транспортне законодавство не встановлює претензійного порядку під час урегулювання спорів, що впливають з перевезення багажу. Відсутність заяви пасажирів лише створює презумпцію, оскільки не доведено протилежне – що пасажир одержав свій багаж непошкодженим.

Частина друга статті 190 Кодексу торговельного мореплавства України, де йдеться про заходи, які пасажир повинен заподіяти в разі втрати або пошкодження багажу, відповідає положенням статті 15 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§9. Остання частина статті 190 Кодексу закріплює право перевізника на реалізацію багажу, не запитаного протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення у порядку, визначеному чинним законодавством України. Якщо після реалізації багажу його власник звернувся за його отриманням до перевізника, останній зобов'язаний виплатити йому виручену за багаж суму за виключенням тих сум, що були витрачені перевізником на зберігання, реалізацію та здійснення інших дій відносно цього багажу.

Стаття 191. «Страховання пасажирів». Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка.

§1. У порівнянні з нормами КТМ СРСР 1968 року стаття 191 Кодексу торговельного мореплавства України є новоствореною нормою, яка затверджує обов'язкове страхування пасажирів від нещасного випадку за договором морського перевезення, що відповідає положенням Закону України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування» із змінами (далі – *Закон*) та нормам цивільного права, зокрема, статті 927 «Страховання вантажів, пасажирів і багажу» Цивільного кодексу України.

Примітка. *Страховання* – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів (див. статтю 1 Закону України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування»).

§2. Положення статті 191 Кодексу відповідає вимогам пункту 8 частини 1 статті 7 *Закону*, якою серед видів обов'язкового страхування в Україні визначено страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського

транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам.

§3. Страхування пасажирів здійснюється перевізником на підставі укладеного між ним та страховою компанією договору. В придбаному пасажиром квитку мають визначатися найменування страхової компанії в якій здійснено страхування, страхова сума, страховий тариф та страхова премія, що включається у вартість квитка.

Стаття 192. «Морехідний стан судна». 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.

§1. В цілях забезпечення належного виконання договору морського перевезення пасажирів статтею 192 Кодексу торговельного мореплавства України на перевізника покладається обов'язок 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, а також утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

§2. Перевезення пасажирів і багажу морськими шляхами сполучення здійснюється на пасажирських суднах і пасажирських накатних суднах (пасажирських суднах ро-ро) [див. §7 коментаря до статті 15 КТМУ «Поняття судна» стосовно визначення понять «пасажирське судно» і «пасажирське накатне судно»]. Перевезення людей і багажу допускаються на окремих вантажних суднах, що мають місця для розміщення людей.

При цьому обладнання (переобладнання) вантажного судна під перевезення людей не дає підстави вважати це судно пасажирським або пасажирським накатним, якщо тип і спеціалізація такого судна визначені як вантажне судно або вантажне накатне (вантажне ро-ро) наступними основними судовими документами:

- Свідоцтвом про право власності на судно (для іноземних суден – Certificate of Registry);
- Свідоцтвом про право плавання під державним прапором (судновим патентом);
- Класифікаційним свідоцтвом.

Перевізник повинен враховувати, що до конструкції, обладнання та постачання суден, призначених для перевезення пасажирів пред'являються підвищені вимоги безпеки. Судна, що перевозять пасажирів, і організація управління ними повинні відповідати поставленим вимогам:

- відповідних правил МК СОЛАС-74 з поправками і доповненнями щодо пасажирських і пасажирських накатних суден;
- Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню (МКУБ);
- Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодексу ОСПЗ);
- Директив 98/18/ЄС від 17.03.1998 року, 2003/25/ЄС від 14.04.2003 року та 2009/45/ЄС від 06.05.2009 року про вимоги до пасажирських суден (для суден, які плавають під прапорами держав – членів ЄС та будь-яких інших суден, які мають намір здійснювати перевезення пасажирів між портами держав – членів ЄС);
- Правил класифікаційних товариств, під технічним наглядом яких перебувають судна, що перевозять пасажирів.

Судна, що перевозять пасажирів, повинні мати на це відповідний документально оформлений дозвіл (*Свідоцтво про безпеку пасажирського судна – Passenger Ship Safety Certificate*) класифікаційного товариства, під технічним наглядом якого вони знаходяться. Якщо судно не знаходиться під технічним наглядом класифікаційного товариства, то повинен бути рівноцінний документ іншого наглядового органу, уповноваженого державою прапора.

§3. Визначений статтею 192 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язок перевізника щодо забезпечення морехідного стану судна кореспондується капітану

відповідного судна згідно із статтею 58 «Управління судном» Кодексу (див. коментар до зазначеної статті). У зв'язку з цим капітан судна, що перевозить пасажирів, зобов'язаний:

- забезпечити своєчасну підготовку судна до посадки / висадки пасажирів;
- до початку посадки / висадки пасажирів забезпечити підготовку всіх служб, пов'язаних з їх прийманням / випуском і обслуговуванням;
- забезпечити повну готовність судна до виходу в рейс (див. коментар до статті 143 КТМУ «Морехідний стан судна»);
- в процесі всього періоду морського перевезення пасажирів і стоянки судна біля причалу морського вокзалу (пасажирського комплексу або терміналу) забезпечувати:
 - безпечну експлуатацію судна і запобігання забрудненню, передбачені системою управління безпекою (СУБ) відповідно до вимог та рекомендацій МКУБ,
 - охорону судна, передбачену *Планом охорони судна* відповідно до встановленого рівня охорони згідно із вимогами Міжнародного кодексу ОСПЗ.

Капітан судна зобов'язаний приймати на борт пасажирів тільки відповідно до норми пасажиромісткості, встановленої для даного судна.

§4. Слід також зазначити, що обов'язок перевізника щодо приведення судна, призначеного для перевезення пасажирів, в морехідний стан носить імперативний характер і не може бути змінений угодою сторін.

Стаття 193 «Відповідальність перевізника». **Перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в 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.

Перевізник зобов'язаний забезпечити схоронність валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорогоцінностей та грошей), які пасажир перевозить у відведеному місці.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з 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 частиною четвертою статті 194 цього Кодексу.

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

За невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного морського перевезення пасажирів наявність у нього документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, перевізник несе відповідальність, передбачену законом.

§1. Стаття 193 Кодексу торговельного мореплавства України носить відсильний характер і відповідно до статті 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України (ЦКУ) поширює на морського перевізника загальні правила цивільного права про відповідальність за майнову шкоду внаслідок заподіяння смерті або ушкодження здоров'я громадянина (див. також статтю 928 ЦКУ «Відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів»).

Діяльність транспортних організацій пов'язана з підвищеною небезпекою для оточуючих. Тому відповідальність перевізника перед пасажиром за пошкодження його здоров'я і перед членами сім'ї загиблого пасажирів за смерть годувальника для юридичних і фізичних осіб – резидентів України визначається правилами цивільного законодавства про відповідальність за

шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки (див. статтю 1187 ЦКУ «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки»).

Загальне правило щодо відповідальності перевізника за смерть пасажирів або пошкодження його здоров'я, а також за втрату або пошкодження багажу відповідає статті 3 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§2. Перевізник несе відповідальність, передбачену статтею 193 Кодексу у випадку, якщо подія виникла під час перевезення пасажирів і його багажу (див. коментар до статті 184 КТМУ «Поняття договору морського перевезення пасажирів» відносно визначення періоду перевезення пасажирів і його багажу).

§3. В транспортних правовідносинах, в тому числі і тих, що впливають з договору морського перевезення пасажирів діє принцип вини перевізника або його працівників чи агентів, що діяли в межах своїх повноважень. Вина перевізника, його працівників або агентів, що діяли в межах своїх обов'язків (повноважень), передбачається, якщо не доведено інше, у випадках, коли смерть пасажирів або пошкодження його здоров'я відбулися в результаті корабельної аварії, зіткнення, посадки судна на мілину, вибуху чи пожежі на судні або недоліків судна. Обов'язок доведення відсутності своєї вини відповідно до законодавства покладається на перевізника. Стаття 193 Кодексу досить детально розподіляє тягар доказування між учасниками процесу. За загальним правилом позивач доводить обставини, на які він посилається, зокрема, позивач повинен довести розмір заподіяної йому шкоди і те, що шкода заподіяна під час перевезення.

§4. При вирішенні питання про відшкодування за втрату або пошкодження багажу має значення, в чиєму володінні і під чиїм наглядом перебував багаж. Вина перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу у вигляді валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорогоцінностей та грошей) виникає у випадку, якщо пасажир перевозить їх у відведеному місці (судновому багажному відділенні чи камері зберігання). Така відповідальність може мати місце також у випадку, коли каютний багаж знаходився під наглядом пасажирів, однак через недбалість перевізника або його судового екіпажу виникла екстремальна ситуація, наприклад, вибух, пожежа, посадка судна на мілину, недоліки, пов'язані з морехідним станом судна тощо. В такому випадку, відсутність своєї вини повинен довести перевізник.

Якщо багаж був переданий пасажиром перевізнику для перевезення тим же судном, тобто знаходився під контролем перевізника та був втрачений, пошкоджений, або мало місце прострочення в його доставці, перевізник також несе відповідальність за це перед пасажиром. Перевізник може бути звільнений від такої відповідальності за умови доведення відсутності своєї вини в нестачі, пошкодженні або простроченні в доставці багажу.

В інших випадках пошкодження або втрати майна пасажирів провину перевізника повинен довести позивач.

§5. Умови відповідальності перевізника за втрату або пошкодження цінностей відповідають вимогам статті 5 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями. Якщо з перевізником або організованою їм службою договір про зберігання цінностей не укладено і речі пасажирів у вигляді грошей, цінних паперів, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей знаходяться в каюті, на перевізника поширюються загальні правила відповідальності за каютний багаж.

Перевізник відповідає перед пасажиром за збитки, завдані втратою чи пошкодженням цінностей, за правилами загальноправової відповідальності, передбаченої статтями 614 «Вина як підстава відповідальності за порушення зобов'язання» і 906 «Відповідальність виконавця за порушення договору про надання послуг» ЦКУ, тобто за провину, якщо немає підстав для визнання його професійним зберігачем. Професійним він може бути визнаний, якщо заняття зберіганням є його підприємницькою діяльністю, тобто систематичною, самостійною і спрямованою на одержання прибутку. Тоді відповідальність перевізника за збереження прийнятих на зберігання цінностей повинна ґрунтуватися на правилах статті 950 ЦКУ «Відповідальність зберігача за втрату (нестачу) або пошкодження речі».

§6. Розмір відповідальності зберігача – перевізника визначається в залежності від того чи є зберігання оплатним (возмездним) або безоплатним (безвозмездним). У випадку оплатного

зберігання зберігач відповідає за завдані збитки в повному обсязі, якщо договором не передбачено інше. При безоплатному зберіганні відповідальність обмежується дійсними збитками пасажирів. При цьому межа відповідальності за втрату або пошкодження такого багажу не може бути вище ніж 2700 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому, про що визначає частина четверта статті 194 Кодексу торговельного мореплавства України та *Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями.

§7. Остання частина статті 193 Кодексу торговельного мореплавства України відповідає загальній нормі, визначеній в частині 1 статті 1193 ЦКУ «Урахування вини потерпілого і матеріального становища фізичної особи, яка завдала шкоди», відповідно до якої шкода, завдана потерпілому внаслідок його умислу, не відшкодовується.

При грубій необережності, коли пасажиром порушуються звичайні, очевидні для всіх вимоги, необхідні для його безпеки, застосовується принцип змішаної вини, коли розмір шкоди, що відшкодовується перевізником пасажирів, може бути зменшений.

Проста необережність пасажирів, при якій не дотримуються деякі підвищені вимоги, при визначенні розміру відшкодування в розрахунок не береться. При розмежуванні простої і грубої необережності пасажирів враховуються не тільки його поведінка, але і ступінь передбачення ним наслідків порушення, що допускається. Передбачаючи наслідки у вигляді неминучості шкоди і легковажно розраховуючи їх уникнути, пасажир може бути визнаний таким, що діяв грубо, необережно, і в цьому випадку розмір шкоди, що йому відшкодовується, також може бути зменшений.

Питання про те, чи допущена пасажиром проста або груба необережність, що призвела до настання шкоди, має вирішуватися в кожному конкретному випадку з урахуванням фактичних обставин справи (характеру поведінки потерпілого, обстановки заподіяння шкоди, індивідуальних особливостей потерпілого. Стосовно до втраченого або пошкодженого багажу слід враховувати дії і упущення пасажирів, пов'язані з неналежною упаковкою багажу, неправильною або неповною інформацією про властивості вантажу, багажу, майна тощо).

§8. Наявність грубої необережності може мати подвійний наслідок. Якщо груба необережність пасажирів сприяла виникненню шкоди або збільшувала її розмір, але при цьому мала місце вина перевізника, суд зобов'язаний застосувати принцип змішаної вини. Якщо ж груба необережність пасажирів допущена в умовах відсутності вини перевізника, але перевізник як власник джерела підвищеної небезпеки відповідає безвинно, розмір відшкодування зменшується. У випадках заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів повна відмова у відшкодуванні не допускається навіть за наявності грубої необережності самого потерпілого.

§9. Наявність причинно-наслідкового зв'язку між протиправною поведінкою пасажирів і шкодою при відсутності вини перевізника у втраті або пошкодженні багажу може привести до звільнення перевізника від відповідальності за незбережну доставку багажу. Презумпції вини пасажирів не існує. На перевізника покладається тягар доведення того, що умисел або груба необережність пасажирів сприяли втраті чи пошкодженню його багажу.

Стаття 194. «Межі відповідальності перевізника». **У випадку смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.**

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, ні в якому разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено в частинах другій і третій цієї статті, ні в якому разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому.

Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені частинами 1-4 цієї статті.

Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, встановленими в цій статті, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку.

§1. Стаття 194 Кодексу торговельного мореплавства України має загальний характер та встановлює межі відповідальності перевізника за шкоду, завдану особисто пасажиру або його багажу. Положення даної статті відповідають вимогам *Конвенції про обмеження відповідальності щодо морських вимог 1976 року*. Таким чином, як правило, стаття 194 Кодексу застосовується при перевезеннях пасажирів і багажу в закордонному сполученні, коли і перевізник і пасажир не є юридичними чи фізичними особами – резидентами України. Якщо ж здійснюється каботажне (внутрішнє) перевезення або перевезення в закордонному сполученні, але його учасниками (перевізником і пасажиром) є юридичні чи фізичні особи – резиденти України, відповідальність перевізника за шкоду, завдану життю та здоров'ю пасажирів визначається у відповідності із вимогами цивільного законодавства України (див. також §1 коментаря до статті 193 КТМУ «Відповідальність перевізника»).

§2. Положення передостанньої частини статті 194 Кодексу відповідають правилам статті 10 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів і їх багажу 1974 року*, згідно із якими перевізник та пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що визначені попередніми частинами зазначеної статті КТМУ.

§3. Вина перевізника, його працівника або агента є необхідною умовою їх відповідальності за шкоду, завдану пасажиру та його багажу. Форма вини перевізника, його працівника або агента не впливає на виникнення зобов'язання з відшкодування завданої шкоди. Однак розмір відшкодування цілком залежить від форми вини особи, що завдала шкоду і самого потерпілого. Так, якщо буде доведено, що шкода завдана пасажиру в результаті власної дії або упущень (бездіяльності) перевізника, його працівника або агента, скоєних з наміром заподіяти цей збиток або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку, ніхто з вказаних осіб не можуть посилатися на межі відповідальності, що визначені статтею 194 Кодексу торговельного мореплавства України.

Глава 4. Договір морського круїзу

Стаття 195. «Поняття договору 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.**

§1. Одним із різновидів договору морського перевезення пасажирів є договір морського круїзу. *Круїз* (англ. cruise – рейс, плавання) – перевезення пасажирів на пасажирських (круїзних) судах з метою туризму, відпочинку та розваг з поверненням судна в пункт відправлення. Круїзи проводяться за найбільш привабливим маршрутом із заходом в один або більше портів, де під час стоянок організуються екскурсії. Пасажири на судні мають повний пансіон, для них влаштовуються різноманітні розваги. Круїзи є однією із складових частин туризму і тісно пов'язані з його розвитком. На сьогодні символом круїзного флоту стали комфорт і комплексність обслуговування туристів. На круїзних судах рівень забезпечення туристів різноманітними послугами може бути порівняний лише з дорогими курортами. Круїзи нерідко проводяться з будь-якою спеціальною метою: засідання конгресів, оздоровчі заходи, фестивалі і т. п.

§2. Такий інститут українського морського права як договір круїзу з'явився у Кодексі торговельного мореплавства України вперше. Вперше на законодавчому рівні статтею 195 Кодексу визначається поняття договору морського круїзу як договору, за яким 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.

Організаторами круїзу можуть виступати як безпосередньо судовласник – перевізник, так і відповідна організація (туроператор, турагент), що проводить круїз на відповідних туристських напрямках (лініях). Організатор круїзу укладає з перевізником договір щодо організації круїзів, у тому числі на умовах фрахтування судна або на проїзд окремої групи відпочиваючих пасажирів.

§3. Відповідно до визначення, наданого в Розділі 1 «Визначення і загальні положення» Додатку до Конвенції FAL-65 *круїзне судно* – це судно, яке здійснює міжнародний рейс і перевозить пасажирів, що беруть участь в груповій програмі і розміщених на судні, з метою короткочасних заходів з туристичними цілями відповідно до розкладу в один або кілька різних портів, яке під час такого рейсу зазвичай не здійснює:

- посадки або висадки будь-яких інших пасажирів;
- навантаження або розвантаження вантажів.

Сучасний морський круїзний лайнер – це плавуче місто в мініатюрі (див. нижче, фото 65).



Фото 65. Довжина одного з найбільших у світі круїзних пасажирських суден «*ALLURE of the SEAS*» становить 360 м, ширина 60 м, а місткість – 6 400 пасажирів, при цьому чисельність екіпажу становить 2 100 осіб.

На круїзних суднах створені всі умови для комфортного відпочинку туристів: ресторани і бари, магазини, кінозали, театральні-концертні зали та музичні салони, басейни, тенісні корти, спортзали та інші сервісні служби. Крім того, туристам пропонується відповідна культурна програма, що включає в себе не тільки наземні і водні екскурсії в місцях стоянки судна, а також розважальні заходи, свята на борту судна тощо.

Перелік всіх заходів, а також перелік послуг, що надаються туристам в морському круїзі зазначаються у програмі круїзу. Підготовлена організатором круїзу програма морського круїзу узгоджується із судовою адміністрацією. Послуги туристам повинні бути надані у відповідності із вказаною програмою, як це визначається статтею 195 Кодексу торговельного мореплавства України.

Стаття 196. «Докази укладення договору морського круїзу». **Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу.**

§1. Вказівка закону – Кодексу торговельного мореплавства України (статті 196), – на іменну путівку або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу, в значенні способу посвідчення укладення договору морського круїзу дозволяє зробити висновок про те, що такий договір укладається у письмовій формі, бо тільки письмова форма правочину вимагає в разі спору подання письмових доказів. Іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу, підтверджує наявність між сторонами договору, а також внесення учасником круїзу (туристом) плати за мандрівку (перевезення) і надання послуг, визначених програмою круїзу.

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, також може бути, наприклад, групова путівка, яка містить відповідний перелік туристів і знаходиться у представника організатора круїзу.

§2. В документах, що посвідчують наявність договору морського круїзу, зазвичай можуть зазначатися прізвище, ім'я та по батькові туриста, його паспортні дані, номер каюти, номер місця, дата, час та порт відправлення та призначення, категорія харчування, відомості про те, які послуги включені до цієї путівки та інша необхідна інформація, що стосується певного круїзу, якщо інші дані не передбачені формою, яка використовується будь-яким організатором круїзу (туроператором, турагентом).

Стаття 197. «Сфера застосування договору морського круїзу». **Наступні правила цієї глави застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу, передбачені в цій главі, недійсна.**

§1. Сторонам договору морського круїзу статтею 197 Кодексу надається право врегулювати свої відносини іншим чином, ніж це передбачено правилами Глави 4 «Договір морського круїзу» Розділу V КТМУ, а саме шляхом укладання відповідної угоди.

§2. При цьому, оскільки договір морського круїзу є різновидом договору морського перевезення пасажирів, статтею 197 по аналогії зі статтею 185 «Сфера застосування договору морського перевезення пасажирів» Кодексу не допускається обмеження прав учасника круїзу, порівняно із тими, які визначені правилами зазначеної глави.

Стаття 198. «Морехідний стан судна». **Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов статті 192 цього Кодексу та утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.**

§1. Статтею 198 Кодексу торговельного мореплавства України, по аналогії зі статтею 192 «Морехідний стан судна» Кодексу (див. коментар до зазначеної статті), на організатора круїзу, який виступає стороною договору морського круїзу покладається обов'язок до початку круїзу привести судно в належний стан та утримувати це судно в такому стані протягом всього часу круїзу.

§2. При цьому, зазначене правило застосовується і в тому випадку, коли організатор круїзу не є одночасно судновласником. В подальшому, якщо з'ясується, що порушення вимог статті 198 Кодексу сталося з вини судновласника, внаслідок чого організатор круїзу поніс відповідні збитки, останній має право пред'явити до судновласника регресну вимогу.

Примітка. Регресна вимога – специфічний вид права, при якому особа (регресант), яка компенсує шкоду, заподіяну іншою особою (винуватцем), має можливість вимагати від винуватця фінансове відшкодування своїх збитків.

Стаття 199. «Відмова від договору учасника круїзу». **Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. Учасник круїзу, який заздалегідь повідомив організатора круїзу про відмову від договору, має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і терміни, встановлені договором морського круїзу.**

У випадку, коли організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, яке передбачено договором, або за згодою учасника круїзу таке ж місце на іншому судні,

що за своїми характеристиками і комфортабельністю не нижче обумовленого, учасник круїзу вправі відмовитися від договору і повністю отримати назад плату за круїз.

§1. Право учасника круїзу в будь-який момент відмовитися від договору морського круїзу, визначене статтею 199 Кодексу торговельного мореплавства України, впливає з загального правила про право пасажирів на відмову від договору перевезення, встановленого статтею 188 «Відмова пасажирів від договору» Кодексу (див. коментар до зазначеної статті).

§2. Правові наслідки такої відмови залежать від того коли учасник круїзу повідомив організатора круїзу про свій намір відмовитися від договору. У випадку, якщо він це зробив заздалегідь, йому повертається плата за круїз у відповідному розмірі, передбаченому договором морського круїзу. Якщо ж така відмова сталася вже після початку круїзу, як правило, плата за круїз не повертається, якщо інше не передбачено договором або не викликано поважними причинами, які позбавили учасника круїзу можливості завчасно повідомити про свій намір організатора круїзу. Такими обставинами, зокрема, можуть бути хвороба або госпіталізація учасника круїзу, смерть близьких родичів тощо. У будь-якому випадку, навіть якщо організатор круїзу визнає таку обставину поважною, учаснику круїзу може бути повернута лише частина суми, яку він сплатив за круїз. Розмір цієї частини визначається перш за все в залежності від того, коли учасник круїзу заявив про відмову від договору, а також з урахуванням умов відповідного договору.

§3. Відповідно до частини другої статті 199 Кодексу безумовне право на повне відшкодування вартості круїзу виникає в учасника круїзу у тому випадку, якщо організатор круїзу не в змозі надати учасникові круїзу місце на судні, яке передбачено договором, або за згодою учасника круїзу таке ж місце на іншому судні, що за своїми характеристиками і комфортабельністю не нижче обумовленого. При цьому, договором морського круїзу також може бути передбачена відповідальність за порушення організатором круїзу такого обов'язку.

Стаття 200. «Відмова від договору організатора круїзу». **Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.**

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.

§1. Стаття 200 Кодексу торговельного мореплавства України носить відсильний характер, так як статтею 156 «Відмова сторін від договору до відходу судна» Кодексу визначене загальне правило щодо права сторін відмовитися від договору перевезення без відшкодування іншій стороні пов'язаних з цим збитків у випадках, які в ній зазначені. Крім того, статтею 189 «Відмова перевізника від договору» Кодексу встановлено право перевізника відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, що визначені пунктами 1 - 4 статті 156 Кодексу, а саме у таких випадках, що виникли до відходу судна з порту:

- воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;
- блокади порту відправлення або призначення;
- затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору;
- залучення судна для спеціальних потреб держави.

§2. Аналогічно визначається питання щодо права організатора круїзу відмовитися від договору морського круїзу. При цьому, правила, що встановлені указаними статтями Кодексу (див. коментар до статей 156 та 189 КТМУ) застосовуються лише в тому випадку, якщо зазначені в них обставини виникли до початку круїзу.

§3. Однак, вказані у пунктах 1 - 4 статті 156 Кодексу обставини можуть скластися і під час круїзу. В такому випадку, у відповідності до частини другої статті 200 Кодексу торговельного мореплавства України договір морського круїзу анулюється, а учаснику круїзу повертається плата за невикористану частину круїзу.

При цьому, оскільки учасник круїзу, який покинув пункт відправлення не досяг пункту призначення, організатор круїзу, який відмовився від договору морського круїзу, зобов'язаний на вимогу учасника круїзу доставити його в пункт відправлення. Цей обов'язок виникає у організатора круїзу як додатковий до повернення плати за невикористану частину круїзу, якщо учасник круїзу має намір повернутися до пункту призначення. Якщо ж учасник круїзу вимушений був самостійно повертатися до пункту відправлення, організатор круїзу повинен відшкодувати йому транспортні витрати від пункту, в якому перевезення було перервано до пункту відправлення за невиконаним організатором круїзу договором.

Стаття 201. «Витрати у разі збільшення продовження терміну круїзу». У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

§1. Статтею 201 Кодексу торговельного мореплавства України на організатора круїзу покладається обов'язок нести всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учаснику круїзу, в разі збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини.

Зазвичай під «непередбаченими обставинами» розуміється зміна ситуації під впливом умов (непереборної сили або скрутних обставин), які не можна було передбачити. «Непередбачені обставини» унеможливають повністю або частково виконання прийнятих зобов'язань у встановлений договором термін, що, як правило, обумовлюється в договорах.

§2. У сучасній договірній практиці широко застосовуються договірні умови про звільнення від відповідальності при невиконанні договору – «форс-мажор» або «hardship clause» (застереження про скрутні обставини). «Форс-мажор» умовно можна розділити на непереборну силу і юридичний «форс-мажор». Непереборна сила виражається в наступі об'єктивних і абсолютних за характером обставин, тобто неможливість виконання повинна бути абсолютною, а не скрутною для боржника. До непереборної сили в законодавстві і договірній практиці відносять стихійні лиха (землетруси, повені тощо) або інші обставини, які неможливо передбачити або запобігти (або можливо передбачити, але неможливо запобігти) при сучасному рівні людського знання і можливостей. У всіх цивільно-правових системах непереборна сила є обставиною, що звільняє від відповідальності. До юридичного «форс-мажору» відносять інші за характером дії, наприклад, рішення вищих державних органів (заборона імпорту або експорту, валютні обмеження та ін.), страйки, війни, революції і т. п.

Однак необхідно пам'ятати, що не визнаються «форс-мажором» обставини, які є комерційним ризиком, наприклад, труднощі у зв'язку з несприятливою кон'юнктурою ринку, зміна цін і т. д. Поняття юридичного «форс-мажору» не має чіткого юридичного визначення, як правило, такі випадки непередбачених обставин і їх правові наслідки сторони самі встановлюють у договірному порядку.

§3. Все частіше використовується так звана «hardship clause» (застереження про скрутні обставини), метою якої є збереження договору за рахунок його адаптації до зміни обставин, що істотно ускладнюють виконання зобов'язання або збільшують термін виконання умов договору. При такому застереженні при настанні певних обставин сторони зобов'язуються вступити в переговори для перегляду договору. Універсальної умови немає, але узгодити найбільш підходящу умову (застереження) для даного виду договору можна. Необхідно тільки враховувати і норми майнового права країни підтвердження «форс-мажору» імперативний характер яких може вплинути на обсяг обставин, що згадуються в зазначених застереженнях.

§4. Однак, звільнення від відповідальності за невиконання умов договору в установленій термін на підставі «форс-мажору» або «hardship clause» не звільняє сторону, відповідальну за виконання договору в строк, від обов'язку нести додаткові витрати з надання послуг, покладених на неї умовами договору, які виникли внаслідок збільшення терміну виконання договору, що і підтверджується статтею 201 Кодексу торговельного мореплавства України.

Стаття 202. «Відповідальність організатора круїзу». Організатор круїзу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учасника круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей відповідно до правил статей 193, 194 цього Кодексу.

§1. Стаття 202 Кодексу торговельного мореплавства України носить відсильний характер і

відповідно до статті 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України поширює на організатора круїзу загальні правила цивільного права про відповідальність за майнову шкоду внаслідок заподіяння смерті або ушкодження здоров'я фізичної особи (учасника круїзу).

§2. Відповідальність організатора круїзу, а також межі його відповідальності за шкоду, завдану особисто учаснику круїзу або його речам визначені статтею 202 Кодексу по аналогії з правилами статей 193 «Відповідальність перевізника» (див. коментар до зазначеної статті), положення якої відповідають вимогам статті 3 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року з доповненнями, і 194 КТМУ «Межі відповідальності перевізника» (див. коментар до зазначеної статті), положення якої в свою чергу відповідають як вимогам статті 10 *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року, так і вимогам *Конвенції про обмеження відповідальності щодо морських вимог* 1976 року.

Розділ VI. ФРАХТУВАННЯ СУДЕН

Глава 1. Договір чартеру (фрахтування) суден на певний час

Стаття 203. «Поняття договору чартеру (фрахтування) суден». **За договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.**

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

§1. Стаття 203 Кодексу торговельного мореплавства України встановлює легальне визначення договору чартеру (фрахтування) суден. Договір фрахтування судна на час являє собою один із різновидів договору майнового найму (оренди) – оренди транспортного засобу з екіпажем. Тому відносини, що виникають з такого договору, визначаються правилами, що містяться в §5 «Найм (оренда) транспортного засобу» Глави 58 «Найм (оренда)» Цивільного кодексу України (див., зокрема, статтю 798 ЦКУ «Предмет договору найму»). Крім того, особливості оренди такого транспортного засобу, як морське судно з екіпажем або не укомплектоване екіпажем, відображені в статтях Глави 1 Розділу VI КТМУ.

§2. У визначенні договору названі насамперед його сторони – носії правомочностей і суб'єктивних обов'язків. Сторони договору – це судновласник і фрахтувальник. Згідно із статтею 20 КТМУ «Поняття судновласника і власника судна» судновласником визнається власник судна або інша особа, що експлуатує його на іншій законній підставі, зокрема, судновласником, крім власника, є будь-яка юридична чи фізична особа, яка експлуатує судно на праві оренди, господарського відання, оперативного управління і т. д. (див. коментар до статті 20 КТМУ).

Судновласник від свого імені тимчасово відфрахтовує судно іншій особі – фрахтувальнику. Останній потребує судна і тому від свого імені фрахтує його на певний термін для здійснення цілей торговельного мореплавства.

Не дивлячись на те, що договір чартеру (фрахтування) судна відноситься до договорів майнового найму, вживання в статті 203 Кодексу таких характерних для морського права понять, як «судновласник», «фрахтувальник», на відміну від загальноправових термінів «наймодавець» і «наймач», свідчить про те, що договір фрахтування судна на час має свої особливості порівняно із договором майнового найму.

У той же час в міжнародному торговельному мореплавстві договір чартеру (фрахтування) укладається, як правило, на основі заздалегідь розроблених форм, застосування яких вельми зручно, так як в кожному конкретному випадку доводиться погоджувати лише окремі його умови, а не весь договір. Сформовані в міжнародному торговельному мореплавстві умови договору чартеру (фрахтування) надають йому своєрідну юридичну природу і роблять його самостійним і особливим договором морського права.

§3. Відповідно до частини першої статті 203 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язком судновласника є надання судна фрахтувальнику. Під цим, перш за все, розуміється передача фрахтувальнику права володіння та користування судном від власного імені. Судно надається фрахтувальнику тимчасово, тобто на обумовлений договором строк зі спливом якого фрахтувальник зобов'язаний повернути судновласнику судно. Цей термін може виражатися в календарному періоді від декількох місяців до декількох років (іноді до 10 - 15 років) або в часі, необхідному для виконання одного або декількох рейсів.

На практиці часто буває, що час закінчення останнього рейсу зафрахтованого на певний час судна не збігається із закінченням терміну договору і рейс не може бути закінчений в строк, на який був укладений договір. У зв'язку з цим виникає питання про право судновласника відкликати судно після закінчення терміну найму (оренди). У подібних випадках слід виходити з того, що термін дії найму (оренди) не може становити рівно ту кількість місяців, яку зазначено в договорі, і в розумних межах допустимо його збільшення.

Судова практика більшості іноземних держав зазвичай визнає за фрахтувальником право затримати повернення судна фрахтівнику в межах терміну, необхідного для завершення останнього рейсу. Так, наприклад, зафрахтоване на 3 місяця судно незадовго до закінчення цього терміну було направлено в рейс, хоча було ясно, що він не міг бути завершений у встановлений термін. Суд дійшов висновку, що дії фрахтувальника не можна розглядати як порушення договору («Морське право і практика», 1965, № 30, с. 28). В іншому випадку суд також визнав, що фрахтувальники не порушували договір, хоча судно було затримано понад установлений договором строк на 2 місяці (див. там же). При розгляді таких суперечок суди зазвичай враховують район плавання судна, тривалість окремих рейсів, тривалість терміну найму і тільки з урахуванням цих конкретних обставин визнають можливим продовжити в межах розумного строку дію договору (див. §4 коментаря до статті 178 КТМ СРСР 1968 року).

Якщо ж термін повернення судна визначено в договорі у вигляді інтервалу між двома датами (наприклад, «... між 10 і 30 серпня»), то зазвичай вважається, що фрахтувальник порушує договір, якщо повертає судно пізніше зазначеної в ньому кінцевої дати. Так, судно було зафрахтоване з 18-30 травня по 15-31 жовтня. 31 жовтня судно ще знаходилося в рейсі і було повернуто судовласнику зі значною затримкою (в середині листопада). Англійський суд визнав, що фрахтувальник порушив договір, не повернувши судно 31 жовтня, і зобов'язав фрахтувальника сплатити винагороду за час затримки за ставками фрахтового ринку, що діяли в той час, але не нижче тих, які встановлені в договорі («Морське право і практика», 1965, № 30, с. 29).

§4. Зафрахтоване на певний час судно, перш за все, може використовуватися для перевезення пасажирів або вантажів. Тому стандартні проформи тайм-чартерів побудовані з урахуванням того, що на судні буде перевозитися певний вантаж.

Основою договору на фрахтування пасажирського судна є інтерес судовласника і туроператора (турагента) зберегти свій комерційний престиж і конкурентоспроможність на ринку. Тому і та і інша сторони покладають одна на одну зобов'язання високоякісного обслуговування пасажирів у сфері компетенції судна або туроператора (турагента): упущення одної сторони – підривають репутацію іншої, так як пасажир сприймає круїз як єдине підприємство. Для проведення круїзу туроператори (турагенти) фрахтують (беруть в оренду на час круїзу) пасажирські судна у судовласника на комерційних умовах, близьких до умов договору найма (оренди) вантажних суден.

Крім того, як визначається у частині першій статті 203 Кодексу, судно також може використовуватися фрахтувальником для інших цілей торговельного мореплавства. Зокрема, це можуть бути промисли водних біологічних ресурсів, розвідка і розробка мінеральних та інших неживих ресурсів морського дна і його надр, лоцманське і криголамне проведення, здійснення науково-дослідних робіт тощо.

При цьому судно, зафрахтоване за договором чартеру (фрахтування) може використовуватися виключно в цілях торговельного мореплавства і не може використовуватися як готель, склад, ресторан тощо. Саме ця особливість відрізняє даний договір від договору майнового найму.

§5. Передаючи судно фрахтувальнику у користування, судовласник також надає фрахтувальнику послуги з управління судном і його технічної експлуатації. Строго формально надання таких послуг виходить за межі предмета оренди і зближує тайм-чартер з договорами про надання послуг, результати яких не мають речової форми. Однак у Цивільному кодексі України договори про найм (оренду) транспортних засобів з наданням послуг з управління та технічної експлуатації віднесені до одного з видів договору найму (оренди). Тим самим в законодавстві остаточно вирішене питання про правову природу тайм-чартеру, питання стосовно якої раніше було дискусійним.

§6. У визначенні договору чартеру (фрахтування) закріплений обов'язок фрахтувальника сплатити фрахт, оскільки судно надається йому за обумовлену плату. Таким чином, даний договір має оплатний (возмездний) характер, що відносить його до господарських договорів, правове регулювання яких визначається загальними нормами Господарського кодексу

України (ГКУ). Договір чартеру (фрахтування) відноситься до консенсуальних договорів, тобто вважається укладеним з моменту досягнення сторонами згоди з усіх його істотних умов.

§7. Частина друга статті 203 Кодексу торговельного мореплавства України визначає два види договору чартеру (фрахтування): *тайм-чартер* і *бербоут-чартер*.

Договір тайм-чартеру має всі основні ознаки договору чартеру (фрахтування) судна. Особливістю даного виду договору є те, що не дивлячись на те, що судно переходить тимчасово у користування та володіння фрахтувальника, воно одночасно не виходить із володіння судовласника. Так, члени екіпажу залишаються службовцями судовласника, його розпорядження щодо управління судном обов'язкові для всіх членів екіпажу. Таким чином, в даному випадку можна говорити про те, що судно тимчасово знаходиться в подвійному володінні або співволодінні судовласника та фрахтувальника.

Не дивлячись на значну схожість договору тайм-чартеру з договором бербоут-чартеру, останній має свою специфіку. Дуже часто в торговельному мореплаванні договір бербоут-чартеру визначається як *дймайз-чартер*. Проте, бербоут-чартер являє собою договір фрахтування судна, у формуванні екіпажу якого судовласник не приймає ніякої участі. В свою чергу, дймайз-чартер охоплює як договір, за яким до фрахтувальника переходить тільки судно, так і договір, на підставі якого до фрахтувальника переходить не тільки судно, але й поступає на роботу екіпаж або його частина. В будь-якому із цих варіантів всі члени попереднього екіпажу розглядаються в якості службовців фрахтувальника.

§8. Предметом договору бербоут-чартеру є передача фрахтувальнику судна на певний час без надання послуг екіпажу. У визначенні договору бербоут-чартеру вказується, що за цим договором надається не споряджене, тобто не забезпечене будь-якими запасами, судно. Однак, практика міжнародного торговельного мореплавства виходить з того, що за цим договором може бути передбачене надання як не спорядженого, так і частково спорядженого судна.

Так, як і за договором тайм-чартеру, при фрахтуванні судна за бербоут-чартером судовласник зобов'язаний надати судно фрахтувальнику за обумовлену плату і на визначений термін.

В правовому регулюванні відносин за тайм-чартером і бербоут-чартером багато спільного, про що свідчить той факт, що ці договори регулюються однією главою Кодексу торговельного мореплавства України. Зокрема, це стосується форми договору [стаття 204 «Докази укладення договору чартеру (фрахтування) суден»], змісту договору [стаття 205 «Реквізити договору чартеру (фрахтування) суден»], укладання субдоговорів (стаття 206 «Суборенда») тощо.

Стаття 204. «Докази укладення договору чартеру (фрахтування) суден». **Договір чартеру (фрахтування) судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі.**

Наявність і зміст договору чартеру (фрахтування) судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

§1. Статтею 204 Кодексу торговельного мореплавства України визначається обов'язкове («...повинен бути укладений...») укладання договору чартеру (фрахтування) судна на певний час у письмовій формі, що відповідає вимогам статті 799 «Форма договору найму транспортного засобу» Цивільного кодексу України.

§2. На основі практики міжнародного торговельного мореплавства розроблені типові форми (проформи) тайм-чартерів і бербоут-чартерів. При цьому проформ тайм-чартерів порівняно небагато, так як на відміну від рейсового чартеру, тайм-чартер перекладає комерційні ризики з судовласника на фрахтувальника і відпадає необхідність детального пристосування типових проформ до умов рейсу, звичаїв портів, транспортних особливостей вантажів і т. п. Найбільш універсальною проформою тайм-чартеру є «BALTIME», розробленою *Балтійською і міжнародною морською радою (БІМКО)* в 1909 році і схваленою Палатою судноплавства Великоїбританії. Вона неодноразово піддавалася корегуванням, останнє з яких було здійснено в 1974 році.

До суден, орендованих на час для експлуатації на регулярних лініях, пред'являються підвищені вимоги, зокрема, до вантажних пристроїв, а при оренді контейнеровозів особливі

вимоги пред'являються до забезпечення контейнеромісткості і розміщення контейнерів на палубі. Для тайм-чартерного фрахтування таких суден БІМКО розроблені проформи:

- «LINERTIME» – для лінійних суден;
- «BOXTIME» – для контейнеровозів,

а при оренді суден під перевезення особливих вантажів використовуються спеціалізовані проформи:

- «INTERTANKTIME», «OILTANK», «VESSELTIME», «SHELLTIME» – для перевезення наливних вантажів;
- «GAZTIME» – для перевезення зріджених газів;
- «REFTIME» – для перевезення режимних вантажів;
- «NYPE» («The New York Produce Exchange Form») – проформа Нью-Йоркської товарної біржі для перевезення сільськогосподарської продукції, худоби і суховантажів.

Тривалий досвід застосування проформ «BALTIME» і «NYPE», численні судові розгляди з приводу виконання цих договорів виявили їх істотні недоліки: нечіткість, подвійність і невизначеність формулювань, невідповідність умов договору комерційній практиці, яка склалася. Неодноразові коригування цих проформ не усунули їх недоліки, закладені від самого початку. Рішенням проблеми повинна стати, запропонована в результаті п'ятирічної роботи БІМКО і прийнята в 1999 році проформа «GENTIME», покликана замінити в комерційній практиці проформи «BALTIME», «NYPE», «LINERTIME», так як відрізняється від них значно більшою деталізацією і зручністю використання.

При фрахтуванні пасажирських суден у тайм-чартер, як правило, використовується проформа «INCHARPASS» (Passenger Charter Party), видана в 1967 році *Інститутом фрахтових брокерів Великоїбританії (Institute of Chartered Shipbrokers)*. Багато в чому проформа аналогічна звичайним умовам договору тайм-чартеру, але в достатній мірі враховує специфіку виконання круїзних рейсів і перевезень пасажирів.

До найбільш використовуваних типових проформ бербоут-чартеру відносяться:

- «BARECON A» – застосовувана для бербоутного фрахтування суден, що перебувають в експлуатації (видана БІМКО в 1974 році);
- «BARECON B» – застосовувана для бербоутного фрахтування суден, що будуються (видана БІМКО в 1974 році);
- «BARECON 89», у якій БІМКО в 1989 році об'єднала дві вищезазначені форми в єдину. У даний час використовується нова версія проформи «BARECON 2001».

§3. Відповідно до частини 1 статті 218 «Правові наслідки недодержання вимоги щодо письмової форми правочину» Цивільного кодексу України недодержання сторонами письмової форми правочину, яка встановлена законом, не має наслідком його недійсність, крім випадків, встановлених законом. Стаття 204 Кодексу торговельного мореплавства України також не передбачає визнання договору недійсним внаслідок недотримання письмової форми. Тому, порушення вимог закону відносно простої письмової форми договору пов'язується виключно з процесуально-правовими наслідками: наявність і зміст договору чартеру (фрахтування) судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами. Тобто, недотримання сторонами договору вимог статті 204 Кодексу позбавляє їх права у випадку виникнення спору посилаючись на показання свідків, але не позбавляє їх можливості надавати інші письмові докази.

§4. Умови договору чартеру (фрахтування) визначаються насамперед угодою сторін. Отже, положення договору мають пріоритет над нормами Глави 1 Розділу VI КТМУ. Таким чином, правила, що містяться в зазначеній главі Кодексу (за винятком статті 204), носять диспозитивний характер. Це означає, що вони підлягають застосуванню, якщо не суперечать договору між сторонами або регулюють відносини, не вирішені або не до кінця вирішені в такому договорі.

Стаття 205. «Реквізити договору чартеру (фрахтування) суден». **У договорі чартеру (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.

§1. Статтею 205 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються ті умови, які обов'язково повинні бути вказані в договорі чартеру (фрахтування) судна. Дане положення застосовується як для договорів тайм-чартеру, так і для договорів бербоут-чартеру. Однак, цей перелік не є вичерпним; в проформах договору міститься більш широке коло даних, що включаються в договір (див. нижче, фото 66).

Судовий брокер		БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (БИМКО) ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ТАЙМ – ЧАРТЕР КODOBEE НАЗВАНИЕ : «ГЕНТАЙМ» ЧАСТЬ I	
2. Судовладельцы / Диспониентные владельцы / Местонахождение конторы (указать полное название, адрес, номер телекса и факса)		3. Фрахтователи / Местонахождение конторы (указать полное название, конторы, адрес, номер телекса и факса)	
4. Название судна		5. Описание судна:	
6. Срок действия чартера (Ст. 1(a))		Флаг:	
6(a). Маржин на конечный период действия чартера (Ст. 1(a))		Год постройки:	
7. Опциональный срок и подача нотиса (Ст. 1(a))		Класс:	
8. Порт/ место или рэндж сдачи (Ст. 1(b))		Дедвейт в метрических тоннах(по летнюю марку):	
9. Наиболее ранняя дата/время сдачи (Ст. 1(c))		БТ/НТ:	
10. Дата/время канцелинга (Ст. 1(e)(d))		Зерновая /Киповая вместимость:	
11. Нотисы о сдаче (Ст. 1(e))		Возможная скорость в узлах (приблизительно):	
12. Предполагаемый первый груз (Ст. 1(f))		Расход топлива в м/тоннах при выше указанной скорости(приблизит.):	
13. Районы использования судна и исключения страны (Ст. 2(a))		(скорость и расход топлива при легнем дедвейте в благоприятную погоду при максимальной скорости ветра 4 балла)	
14. Исключаемые страны (Ст. 2(b))		15. Исключаемые грузы (Ст. 3(b))	
		16. Пределы опасных грузов (Ст. 3(c))	17. Порт/место или рэндж возврата судна. (Ст. 4(a))
		18. Нотисы о возврате судна (Ст. 4(c))	19. Качество топлива при сдаче судна(Ст.6(a))
		20. Качество топлива при возврате судна (Ст.6(a))	21. Цена топлива при сдаче судна (Ст.6(c))
		22. Цена топлива при возврате судна (Ст.6(c))	23. Спецификации топлива(Ст.6(d))
		24. Арендная плата (Ст.8(a))	25. Банковский счет судовладельцев (Ст.8(b))
		26. Отсрочка Платежа (Ст.8(c))	27. Максимальный период реквизиции (Ст.9(c))
		28. Регулирование общей аварии (Ст.14(b))	29. Суперкарго (Ст.15(f))
		30. Питание (Ст.15(g))	31. Представительство (Ст.15(h))
		32. Зачетка трюмов экипажем (Ст.15(m))	33. Оплата лямпусом за зачистку трюмов экипажем при возврате судна (Ст.15(m))
		34. Страховая компания судна (Ст.20(a))	35. Право и арбитраж (следует указать ст. 22(a), 22(b) или ст. 22(c), как согласовано; если согласовано ст. 22(c), то необходимо указать место арбитража (ст. 22))
		36. Комиссия и кому причитается (Ст. 23)	37. Дополнительные статьи
Согласовано, что настоящий договор будет выполняться в соответствии с условиями содержащимися в настоящем чартере, состоящем из Части I, включающей дополнительные статьи, согласованные и указание в Боксе 37, и Части II, а также Приложения А к настоящему чартеру. В случае противоречия в условиях – положения Части I и Приложения А превалят над условиями Части II в пределах таких противоречий, но не более.			
Подпись (Судовладельца)		Подпись (Фрахтователя)	

Фото 66. Частина I проформи БІМКО генерального тайм-чартеру «GENTIME».

Примітка. У боксах частини I в дужках вказані номери статей тайм-чартеру, детально наведених у частині II проформи тайм-чартеру «GENTIME».

Відсутність в договорі будь-яких даних з числа зазначених у статті 205 Кодексу не тягне недійсності договору, але може знизити доказову цінність документа, що оформляє зобов'язання.

§2. У договорі вказуються найменування сторін – судовласника і фрахтувальника та їх адреси. Точне найменування потрібно для їх подальшого повідомлення в усіх необхідних випадках, а також для відмежування їх від агентів (повірених), які підписують договір від імені їх довіритель, але не вступають в будь-які правовідносини за договором. Відомо, що визначення найменування сторін є обов'язковим реквізитом для будь-якого договору і не відноситься до його умов.

§3. Назва судна служить способом його індивідуалізації. Якщо судно названо, судовласник може замінити його лише за наявності в договорі відповідного застереження про заміну (субституту) або згоди фрахтувальника на таку заміну. У разі, коли в договорі немає відповідного застереження і фрахтувальник не згоден на заміну судна, загибель останнього до надання його фрахтувальнику або у період користування ним означає припинення договору. У такому випадку, судовласник не може вимагати від фрахтувальника прийняття іншого судна, ніж те, що зазначено в договорі, навіть за наявності його схожості з попереднім за своїми технічними та іншими показниками.

§4. Оскільки за договором чартеру (фрахтування) комерційна експлуатація судна здійснюється фрахтувальником, його інтересує у порівнянні з перевезеннями за договором морського перевезення вантажу більш широке коло показників, що характеризують судно і можуть впливати на рівень експлуатаційних витрат. Так, для визначення провізної здатності судна і калькуляції експлуатаційних витрат у договорі вказуються: дедвейт судна, включаючи

запаси бункера, інших матеріалів і води для котлів, місткість його вантажних і бункерних приміщень, реєстрова місткість, швидкість при сприятливих погодних умовах, клас, рік побудови, потужність двигунів, добовий розхід і рід палива. При фрахтуванні судна в цілях його використання для перевезення вантажу чимале значення набувають дані про кількість трюмів, твіндеків, танків, палуб, розміри люків, наявність кранів, стріл і інших вантажних механізмів, осадки судна з вантажем і в баласті. З політичної та комерційної точок зору для фрахтувальника важливо також, який прапор несе судно, так як від цього в певний час (наприклад, під час війни) залежить безпека судна або можливість здійснення фрахтувальником торгових операцій.

Невідповідність між даними про судно, зазначеними в договорі, і його фактичним станом може мати негативні наслідки для судновласника.

У міжнародній практиці фрахтування суден на певний час фрахтувальник вправі скасувати договір і стягнути понесені ним збитки внаслідок неправильного опису судна при наявності однієї з трьох умов:

- неправильний опис судна впливає на суть договору і призводить до позбавлення фрахтувальника прибутку в значній частині;
- судновласник не може виконати вимогу про придатність або готовність судна до дати канцелінгу (див. §12 коментаря до статті 148 КТМУ «Сталійний час») і тим самим усунути невідповідність між описом судна і його фактичним станом;
- судновласник не може привести судно у стан, який відповідає його опису за договором, або відмовляється зробити це.

При цьому, навіть за відсутності підстав для скасування договору, фрахтувальник вправі стягнути з судновласника збитки, понесені ним внаслідок неправильного опису судна в договорі. Отже, у такому разі, тягар доведення наявності збитку покладається на фрахтувальника.

§5. У договорі чартеру (фрахтування) зазвичай вказується географічний район, в якому фрахтувальник може експлуатувати судно (див., наприклад, пункт 2 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядки 27-31 проформи тайм-чартеру «NYPE»). При визначенні меж цього району враховуються як техніко-експлуатаційні параметри і характеристики судна, так і комерційно-політичні інтереси сторін. Район Світового океану, в якому допускається плавання судна, зазвичай визначається шляхом встановлення заборони експлуатувати судно у високих широтах або зонах, небезпечних для мореплавства, або заходити в порти певної берегової смуги або тієї чи іншої держави. Така умова договору означає, що судно може бути направлено у будь-який географічний район за певними винятками, узгодженими сторонами і зазначеними у договорі.

§6. Ціль фрахтування може бути визначена в договорі чартеру (фрахтування) як в узагальненому вигляді, так і більш детально. У договорі, наприклад, може бути вказаний лише вид діяльності: «для перевезення законних вантажів», «для видобутку корисних копалин» тощо. При використанні судна для перевезення вантажу в договорі може бути названий рід вантажу, який не приймається на судно у зв'язку з його властивостями, що представляють небезпеку з технологічної або комерційної точки зору (наприклад, живу худобу, шкідливі займисті або небезпечні вантажі, зброю і військове спорядження, контрабанда і т. д.). Сторони можуть домовитися і про перевезення певного виду вантажу, наприклад зерна, руди, лісу, нафтопродуктів або видобутку тих або інших корисних копалин. У договорі може бути визначений вид морського промислу або науково-дослідницької діяльності у випадках, коли заплановано використовувати судно у таких цілях.

§7. У договорі вказуються час передачі зафрахтованого судна судновласником фрахтувальнику і час його повернення (видачі з оренди). Цей час часто визначається вказівкою періоду, в який судно повинно бути передано або повернуто («від ... і до ...»). Іноді поряд з датами в договорі вказуються часи, в які слід зробити передачу або повернення (наприклад, «в період між 9 годинами ранку і 6 годинами дня ...»). Зазвичай час повернення судна має хоча б приблизно збігатися із закінченням терміну, на який був укладений договір

найму (див. §3 коментаря до статті 203 КТМУ «Поняття договору чартеру (фрахтування) суден»).

§8. У договорі зазвичай вказується не певний порт, в якому судно повинне бути передано фрахтувальнику, а відрізок берегової смуги, в межах якого фрахтувальнику належить право вибрати порт приймання – повернення судна, тобто *рейндж*.

Судновласник зобов'язаний передати судно в користування фрахтувальника у доступного причалу чи дока (див., наприклад, пункт 1 проформи «BALTIME», рядок 20 проформи «NYPE»). В договір, як правило, включається умова про те, щоб біля причалу або в доці судно було в безпечному стані і знаходилося завжди на плаву. За умовами договору іноді потрібно також, щоб порт передачі судна був вільний від льоду.

Фрахтувальник зобов'язаний номінувати порт і причал, давши судновласнику про це нотис за кілька днів до здачі судна. У разі, коли причал не номінований або виявився недоступним для судна, наприклад, внаслідок скупчення суден, судновласник вправі отримати обумовлений фрахт за весь час очікування.

§9. Розмір фрахту за договором чартеру (фрахтування) визначається на підставі добової ставки за судно в цілому або місячної ставки за кожну тонну дедвейту. Рівень ставки фрахту визначається з урахуванням кон'юнктури на світовому фрахтовому ринку (див. коментар до статті 212 КТМУ «Сплата фрахту»). На ставку фрахту впливають дані про судно, район його експлуатації та інші умови договору

§10. Термін, на який укладається договір, може бути зазначений у вигляді певного періоду або часу, необхідного для виконання одного або декількох рейсів з перевезення вантажу, буксирної або рятувальної операції і т. д. Обчислення строку починається з моменту надання судна судновласником у користування фрахтувальникові.

Стаття 206. «Суборенда». Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір чартеру (фрахтування) судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

До договору чартеру (фрахтування) судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила цієї глави.

§1. Відповідно до частини першої статті 206 Кодексу торговельного мореплавства України у період дії договору чартеру (фрахтування) фрахтувальник вправі від свого імені відфрахтовувати судно на певний термін третій особі, тобто вступити в договір субфрахтування на час (субтайм-чартер). Диспозитивність правила, передбаченого статтею 206 Кодексу, надає можливість фрахтувальникові укласти такий договір у всіх випадках, коли інше не передбачено угодою сторін. Однак, у багатьох проформах договору чартеру (фрахтування) особливо обумовлюється таке право фрахтувальника (див., наприклад, пункт 20 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядок 16 проформи тайм-чартеру «NYPE» та ін.).

За загальним правилом, що належить до всіх інших видів оренди, укладання орендарем договору суборенди можливе лише за згодою орендодавця (див. частину 1 статті 774 «Піднайм» Цивільного кодексу України). Але при оренді транспортного засобу з екіпажем, зокрема при укладанні тайм-чартеру на морському транспорті, орендар (фрахтувальник), якщо інше не встановлено договором, має право без згоди судновласника здати судно в субтайм - чартер, тобто в суборенду (див. частину 1 статті 800 ЦКУ «Діяльність наймача транспортного зособу»).

У статті 206 Кодексу мова йде про договір, який за своєю правовою природою збігається з основним договором фрахтування судна на час. Тому дія цієї статті не поширюється на випадки, коли фрахтувальник вступає з третіми особами в договірні відносини іншої правової природи (наприклад, за договором морського перевезення вантажу або пасажирів, договором буксирування і т. п.).

§2. У зв'язку з відфрахтуванням судна третій особі фрахтувальник за основним договором стає судновласником за договором субфрахтування. У цьому субдоговорі третя особа виступає в якості фрахтувальника. Судновласник за основним договором не є стороною за

договором субфрахтування, а фрахтувальник за договором субфрахтування (третья особа) – стороною за основним договором. Тому судовласник за основним договором і фрахтувальник за договором субфрахтування не пов'язані будь-якими правовими відносинами, що виникають з договору фрахтування судна на час. Отже, вони не мають прав і не несуть взаємних обов'язків ані за основним договором, ані за договором субфрахтування.

§3. Фрахтувальник вправі укласти договір субфрахтування з третьою особою протягом терміну дії основного договору фрахтування на певний час. Однак основний договір і договір субфрахтування можуть не збігатися за терміном дії. Фрахтувальник має право укласти договір субфрахтування в будь-який момент дії основного договору: відразу ж після його укладення або після перебігу певного часу. Це означає, що договір субфрахтування може бути укладений на весь термін дії основного договору або частину його.

§4. Фрахтувальник, укладаючи договір субфрахтування з третьою особою, зобов'язаний діяти в межах прав, наданих йому за договором чартеру (фрахтування). Це не означає, що договір субфрахтування повинен копіювати умови основного договору. Фрахтувальник має право відфрахтувати судно на більш сприятливих для себе умовах, ніж ті, на яких воно було зафрахтоване ним за основним договором. Так, якщо розмір фрахту залежить від угоди сторін, ставка фрахту за договором субфрахтування може бути вищою і, отже, більш вигідною для фрахтування, ніж за основним договором. Фрахтувальник вправі також перенести на третю особу частину витрат на утримання судна, віднесена на нього за умовами основного договору. Однак фрахтувальник не повинен виходити за межі належних йому прав за основним договором: він може надати третій особі права лише в тому ж обсязі, що і за основним договором, або в меншому. Встановлені основним договором межі прав фрахтувальника є обов'язковими для нього при укладенні договору субфрахтування.

§5. Межі передачі фрахтувальником прав третій особі відносяться насамперед до цілей фрахтування судна (див. коментар до статті 205 КТМУ «Реквізити договору чартеру (фрахтування) суден»). Судно переходить до фрахтувальника для використання в цілях торговельного мореплавства. Тому фрахтувальник не має права передати його третій особі для інших цілей (наприклад, для використання під склад, готель, ресторан і т. д.). У разі, коли в основному договорі встановлюється обмеження щодо виду діяльності (перевезення вантажу, рибальство, видобуток корисних копалин і т. д.) або виду вантажу, що перевозиться, або виду видобутих корисних копалин, ці обмеження поширюються і на третю особу при укладанні договору субфрахтування.

§6. Певні обмеження стосуються і району плавання судна, що зафрахтоване за договором субфрахтування. Так, район, в якому субфрахтувальнику дозволена експлуатація судна, повинен відповідати району, який вказаний в основному договорі або бути обмеженим по відношенню до нього. Розширити або вказати інший район, ніж той, що визначений основним договором, фрахтувальник не має права.

§7. Включення в договір чартеру (фрахтування) умов про те, що експлуатація судна припустима тільки між безпечними портами і про те, що при цьому судно повинно залишатися в безпеці і завжди на плаву, зобов'язує фрахтувальника за основним договором перенести їх у договір субфрахтування.

§8. Статтею 206 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що укладання договору субфрахтування не звільняє фрахтувальника від виконання обов'язків перед судовласником за основним договором чартеру (фрахтування). Так, фрахтувальник зобов'язаний сплачувати фрахт, а також використовувати судно у відповідності до умов договору. Він несе відповідальність за збитки, пов'язані з рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини (див. коментар до статті 211 КТМУ «Відповідальність фрахтувальника»). Після закінчення строку дії договору фрахтувальник зобов'язаний повернути судно судовласнику в такому стані, в якому воно було йому передано, але з урахування природного зносу.

§9. Оскільки договір фрахтувальника з третьою особою являє собою звичайний договір чартеру (фрахтування) судна на певний час, то до правовідносин сторін цього договору

застосовуються правила Глави 1 Розділу VI КТМУ, що і визначається частиною другою статті 206 Кодексу.

Стаття 207. «Морехідний стан судна». Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором чартеру (фрахтування) судна на певний час.

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

§1. Статтею 207 Кодексу торговельного мореплавства України поняття «морехідності судна», зафрахтованого на певний час, розуміється насамперед як придатність судна (його корпусу, двигуна, устаткування) для цілей, передбачених договором. Тому зміст поняття морехідного стану конкретного судна в кожному окремому випадку залежить від мети його використання, визначеної в договорі. Але незалежно від цілей торговельного мореплавства, будь-яке судно повинно бути перш за все придатним до плавання. Це передбачає його технічну придатність (належну конструкцію, остійність, міцність, надійність і водонепроникність корпусу, справність машин і котлів, систем судового зв'язку, паливної та баластної систем і т. д.), а також спорядження судна, забезпеченість його певними припасами та укомплектованість екіпажем (за договором тайм-чартеру).

Коло вимог, що пред'являються до морехідності судна, зафрахтованого за бербоут-чартером, вужче, ніж до судна, переданого фрахтувальнику на підставі тайм-чартеру. В силу бербоут-чартеру від судновласника не можна, наприклад, вимагати, щоб передане фрахтувальнику судно було укомплектоване екіпажем і споряджено. Тому в частині першій статті 207 Кодексу обов'язок щодо приведення судна в морехідний стан сформульований як прийняття судновласником заходів щодо забезпечення придатності судна (його корпусу, двигуна і устаткування). Цей обов'язок судновласник повинен виконати до моменту передачі судна фрахтувальнику.

§2. Якщо судно зафрахтоване за договором чартеру (фрахтування) для перевезення вантажів, судновласник зобов'язаний підготувати його до вантажних операцій. Готовність до таких операцій означає належний стан трюмів та інших вантажних приміщень судна (вони повинні бути чистими, сухими, без стороннього запаху і т. п.), підтверджений відповідними сертифікатами, а також наявність на судні відповідного вантажного обладнання та пристроїв і т. д.

§3. У випадку, коли експлуатація судна в інших цілях (наприклад, для рибальства) поєднується з перевезенням вантажів (наприклад, рибпромислової продукції), судно повинно бути придатне також до приймання (розміщення) певного вантажу і до його безпечного перевезення.

Якщо судно зафрахтоване за договором чартеру (фрахтування) для інших, ніж перевезення вантажу, цілей, то як судно, так і його обладнання повинні бути в стані, придатному для використання для таких цілей, наприклад, мати справні механізми та пристрої для буксирування (справа МАК № 54/1979).

§4. За своїм змістом вимоги щодо придатності судна до плавання, приймання, розміщення та безпечного перевезення вантажів за договором чартеру (фрахтування) співпадають із відповідними вимогами, що пред'являються до морехідності судна за договором морського перевезення вантажу (див. коментар до статті 143 КТМУ «Морехідний стан судна»), хоча і мають певні відмінності.

Так, при укладанні договору морського перевезення вантажу придатність судна до плавання повинна забезпечуватися у відповідності з особливостями конкретного рейсу в районі експлуатації судна. При укладанні договору чартеру (фрахтування) судна фрахтувальник має право в межах, встановлених у договорі, визначати напрямки рейсів. Саме тому судновласник повинен забезпечити придатність судна до плавання в певних географічних межах, в яких допускається експлуатація судна.

Що стосується придатності судна до приймання, розміщення та безпечного перевезення вантажу, то відповідно до міжнародної практики торговельного мореплавства судно, зафрахтоване за договором чартеру (фрахтування) повинно бути придатним для звичайних вантажних операцій для суден такого типу. При цьому не вимагається від судновласника приведення судна в стан, що відповідає особливостям будь-якого конкретного вантажу, який фрахтувальник має право перевозити на судні.

У разі, коли в договорі прямо передбачено, що зафрахтоване на певний час судно повинно бути використано для перевезення незвичайного вантажу, на судновласника покладається обов'язок спеціального обладнання судна. Положення, в силу якого цей обов'язок може бути перенесений з судновласника на фрахтувальника (див., наприклад, рядки 45-46 проформи тайм-чартеру «NYPE»), застосовується тільки за відсутності в договорі безпосередньо визначеної умови щодо перевезення незвичайного вантажу і, отже, коли таке перевезення здійснюється за ініціативою фрахтувальника.

§5. За умовами чартеру (фрахтування) судно повинно бути належним чином споряджене та укомплектоване всім необхідним устаткуванням, пристроями та інструментами (кранами, лебідками, вантажними насосами, ланцюгами, запасними частинами, навігаційними приладами, картами і посібниками тощо). Також судновласник у випадку укладання договору тайм-чартеру повинен укомплектувати судно достатнім за чисельністю і кваліфікацією екіпажем.

У міжнародній практиці торговельного мореплавства визнається, що хвороба або отримання травм одним або декількома членами екіпажу під час експлуатації судна фрахтувальником за тайм-чартером не свідчить про порушення судновласником обов'язку щодо укомплектування судна екіпажем.

§6. Морехідний стан судна, зафрахтованого за договором чартеру (фрахтування) повинен бути забезпечений до початку строку, на який воно зафрахтоване. Згідно з правовими нормами більшості морських країн судновласник, який виконав цей обов'язок, не повинен до початку кожного рейсу, якщо судно здійснює декілька рейсів, приводити його у морехідний стан з урахуванням особливостей кожного плавання. Лише у загальному праві США визнається, що відповідно до тайм-чартеру судновласник зобов'язаний гарантувати морехідність судна не тільки до початку фрахтування, але і до початку кожного рейсу, що виконується протягом всього періоду фрахтування (див. §8 коментаря до статті 203 КТМ РФ).

§7. Судновласник несе відповідальність за неморехідний стан судна лише за наявності вини. Для звільнення від відповідальності він зобов'язаний довести виявлену ним, його службовцями, третіми особами, з якими він вступає у договірні відносини, належну дбайливість про приведення судна у морехідний стан. Якщо неморехідний стан був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві такої дбайливості (приховані недоліки), відповідальність судновласника виключається. Обов'язок доведення того, що неморехідність судна викликана прихованими недоліками, покладається на судновласника (справа МАК № 14/1979).

§8. У випадку, коли неморехідність судна була встановлена після передачі його фрахтувальнику, останній звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна на час, протягом якого судно було непридатне до експлуатації внаслідок неморехідного стану (див. коментар до статті 212 КТМУ «Сплата фрахту»). Крім того, якщо в результаті неморехідності судна були завдані збитки вантажу, судновласник повинен відшкодувати такі збитки.

§9. Відповідно до частини другої статті 207 Кодексу торговельного мореплавства України судновласник зобов'язаний оплачувати витрати з страхування судна (див. також частину 1 статті 802 «Страхування транспортного засобу» Цивільного кодексу України). Як правило, страхування здійснюється у відношенні ризиків, які стосуються корпусу судна і його устаткування, якщо судно використовується в межах, визначених договором чартеру (фрахтування) судна. Сплата судновласником витрат із страхування судна не виключає можливості пред'явлення ним до фрахтувальника вимог щодо відшкодування збитків, завданих з його вини внаслідок загибелі або пошкодження судна.

§10. У випадку надання судна в користування фрахтувальника на підставі договору тайм-чартеру судновласник як працедавець по відношенню до членів екіпажу зобов'язаний утримувати екіпаж судна. Витрати, пов'язані з утриманням екіпажу включають в себе заробітну плату, оплату продовольства і питної води, консульські збори в тій частині, в якій вони відносяться до екіпажу та витрат, пов'язаних із виходом членів екіпажу на берег. У випадку укладання договору бербоут-чартеру судновласник не має вищевказаних обов'язків щодо членів екіпажу судна.

Стаття 208. «Обмеження щодо користування судном». **Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором чартеру (фрахтування) судна на певний час.**

§1. Договір чартеру (фрахтування) укладається для досягнення конкретних цілей торговельного мореплавства на умовах надання судна і послуг екіпажу (тайм-чартер), визначених договором. Отже, фрахтувальник не вправі експлуатувати судно незалежно від цілей фрахтування, зазначених у договорі. Якщо, наприклад, відповідно до договору судно повинно бути використано для перевезень, то воно не може експлуатуватися фрахтувальником для рибних чи інших морських промислів і навпаки. Фрахтувальник не має права використовувати судно для перевезення вантажу або видобутку корисних копалин іншого виду, ніж вони визначені в договорі. Більш того, фрахтувальник має дотримуватися встановлених в договорі обмежень, які стосуються перевезення окремих категорій вантажів внаслідок їх небезпечності.

§2. Користування судном і послугами екіпажу «відповідно до умов фрахтування, визначених договором чартеру (фрахтування) на певний час» передбачає:

- дотримання фрахтувальником обмежень в експлуатації, які передбачені в договорі;
- виконання ним обов'язків з оплати витрат, пов'язаних з експлуатацією судна і з підтримки його в морехідному стані.

§3. Обмеження в експлуатації судна насамперед пов'язані з встановленням району його плавання (див. коментар до статті 205 КТМУ «Реквізити договору чартеру (фрахтування) суден»). У разі, наприклад, укладання договору тайм-чартеру в ньому може бути зазначено, що експлуатація судна в межах допустимого району можлива лише між безпечними портами. Така умова включена в проформи тайм-чартеру, які найбільш часто застосовуються (див., наприклад, пункт 2 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядок 27 проформи тайм-чартеру «NYPE»). При цьому іноді висувається додаткова вимога, щоб судно «завжди залишалося в безпеці на плаву» (пункт 2 проформи тайм-чартеру «BALTIME»). Наведені умови накладають на фрахтувальника додаткові у порівнянні з визначенням району плавання обмеження в користуванні судном.

§4. До того ж, за договором чартеру (фрахтування) судна фрахтувальнику може бути дозволено використання лише частини приміщень судна. Так, наприклад, фрахтувальник за умовами тайм-чартеру може використовувати лише частину приміщень судна. З урахуванням цілей фрахтування йому, як правило, надаються у користування трюми, твіндеки, танки (діптанки), частина палуби, відведена для вантажу, пасажирські каюти і т. д. У той же час приміщення для зберігання запасів провізії, води, спорядження, а також каюти і приміщення для капітана та інших членів екіпажу залишаються у користуванні судновласника (див., наприклад, пункт 8 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядки 71-73 проформи тайм-чартеру «NYPE»).

§5. За умовами договору чартеру (фрахтування) фрахтувальник приймає на себе частину витрат з експлуатації судна – оплату палива, мастила, води, лоцманських, маякових та інших зборів, вартість навантаження, розміщення (у тому числі сепарації) і розвантаження вантажів тощо.

§6. Незалежно від цілей торговельного мореплавства фрахтувальнику належать отримані від цього доходи. Це може бути фрахт, отриманий від перевезень за договором субфрахтування, доходи від перевезення пасажирів і вантажів, морських промислів, піднімання майна, що затонуло, тощо.

Стаття 209. «Право фрахтувальника на укладання договорів перевезення». **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 з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.**

§1. Статтею 209 Кодексу торговельного мореплавства України фрахтувальнику, який фрахтує судно для перевезення вантажів, надається право на укладання від свого імені договорів перевезення вантажів, підписання чартерів, а також видання коносаментів та інших перевізних вантажних документів. При цьому статтею 209 Кодексу на фрахтувальника покладається відповідальність за зобов'язаннями, які випливають з зазначених документів.

§2. Якщо зафрахтоване судно використовується фрахтувальником для перевезення своїх власних вантажів, відносини між судновласником і фрахтувальником регулюються тайм-чартером, за умовами якого настає відповідальність судновласника за вантаж.

Фрахтувальник нерідко використовує зафрахтоване на певний час судно для перевезення вантажів третіх осіб. При цьому він укладає договір морської перевезення вантажу не від імені первісного судновласника, а від свого імені, виступаючи по відношенню до третіх осіб – вантажовласників в якості перевізника. Отже, в цьому випадку поряд з відносинами між судновласником і фрахтувальником з договору чартеру (фрахтування) виникають відносини між перевізником, що діє в якості фрахтувальника за першим договором, і вантажовласником, що є третьою особою по відношенню до сторін першого договору.

Договір перевезення вантажу оформляється рейсовим чартером, букінг-нотом, коносаментом, морською накладною, іншими перевізними документами. Підписуючи такі документи, фрахтувальник приймає на себе відповідальність перевізника. За українським законодавством це означає, по-перше, що до нього, а не до первісного судновласника, повинні бути пред'явлені вимоги, пов'язані з незбережністю вантажу, по-друге, відповідальність за такими вимогами визначається правилами про відповідальність перевізника за незбереження вантажу (статті 133-183 КТМУ).

§3. На відміну від чартеру коносамент, морська накладна або інші перевізні документи в більшості випадків підписуються не самим перевізником, а капітаном судна. Тому при їх підписанні останній діє від імені фрахтувальника за договором чартеру (фрахтування), тобто перевізника за договором морського перевезення вантажу. Таким чином, хоча капітан судна підпорядковується в навігаційно-технічному відношенні первісному судновласнику, підписання коносамента або морської накладної спричиняє відповідальність фрахтувальника перед вантажовласником (власником коносамента, особою, вказаною в морській накладній), оскільки в комерційному відношенні капітан судна підпорядкований тільки фрахтувальникові.

Коносамент, морську накладну або інші перевізні документи іноді підписує не капітан судна, а агент перевізника. Підпис агента також пов'язує тільки фрахтувальника.

§4. За українським правом фрахтувальник за договором (фрахтування) чартеру (перевізник за договором морського перевезення вантажу) несе відповідальність перед власником вантажу – третьою особою на підставі статей 133-183 КТМУ. Відшкодувавши збитки власнику вантажу, фрахтувальник набуває право зворотної вимоги (право регресу) до свого контрагента за договором чартеру (фрахтування) – судновласника. Відповідальність останнього за регресним позовом визначається умовами договору чартеру (фрахтування). Отже, реальність відшкодування за регресним позовом залежить від того, як сформульовані певні умови про відповідальність судновласника перед фрахтувальником у договорі чартеру (фрахтування). Відповідальність судновласника за таким регресним позовом фрахтувальника, як правило, можлива лише при настанні збитків внаслідок неприведення судна у морехідний стан до моменту його передачі фрахтувальнику.

Стаття 210. «Підпорядкування екіпажу судна фрахтувальнику». **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.**

§1. Капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням судновласника стосовно судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу. Під судноводінням розуміється навігаційне управління судном. Безпечне плавання судна і виконання вимог навігаційного характеру можливе лише при застосуванні капітаном та іншими членами екіпажу своїх спеціальних знань і досвіду роботи. Тому в навігаційних питаннях екіпаж судна підпорядкований судновласнику, який зобов'язаний забезпечувати безпеку мореплавства.

§2. Залишаючись службовцями судновласника, капітан і члени екіпажу зобов'язані забезпечити ефективну технічну експлуатацію самого судна, всіх його механізмів, систем, пристосувань. Фрахтувальник не повинен втручатися ані в навігаційне управління судном, ані в його технічну експлуатацію, якщо при цьому безпосередньо не впливають питання комерційної експлуатації судна.

§3. Вибір портів заходу судна, зокрема портів навантаження і вивантаження, відноситься до області комерційної експлуатації судна і тому здійснюється фрахтувальником. При цьому, однак, в тайм-чартерах зазвичай міститься застереження про експлуатацію судна між безпечними портами (див., наприклад, пункт 3 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядок 27 проформи тайм-чартеру «NYPE»). Іноді в договір включається також застереження про неприпустимість направлення судна в місце, закрите льодами (див., наприклад, підпункт «b» пункту 15 проформи тайм-чартеру «BALTIME»). Визнання відповідного порту безпечним (вільним від льоду) залежить від того, чи визначається безпека порту (визнання його вільним від льоду) з навігаційної або комерційної точки зору.

Капітан судна визначає, наскільки порт безпечний (вільний від льоду) як фахівець в області навігаційного управління і частково технічної експлуатації судна. У цьому він підкоряється тільки судновласнику. Тому, підкорившись розпорядженням фрахтувальника слідувати в певний порт, капітан вправі і зобов'язаний припинити подальший рух судна, як тільки воно зіткнеться з небезпекою. Якщо фрахтувальник наполягає на продовженні руху, капітан повинен поставити до відома про це судновласника і, виклавши свою мотивовану думку, запросити вказівки останнього. У випадках, коли, нехтуючи загрозливою для судна небезпекою, капітан намагається увійти в порт, ризик пошкодження або загибелі судна несе судновласник.

§4. За умовами тайм-чартеру фрахтувальник вправі скористатися також послугами екіпажу. Але, залишаючись роботодавцем по відношенню до всіх членів екіпажу, судновласник встановлює на судні внутрішній розпорядок, що відповідає його інтересам, в який фрахтувальник не має права вносити будь-які зміни.

§5. Судно повинно бути укомплектовано достатнім за чисельністю і кваліфікованим екіпажем. Чисельний склад екіпажу визначається судновласником, і фрахтувальник має право наполягати на його збільшенні тільки тоді, коли чисельність екіпажу не відповідає вимогам безпеки мореплавства судна (див. коментар до статті 208 КТМУ «Обмеження щодо користування судном»). Що стосується ділової кваліфікації і необхідних для виконання професійних обов'язків інших якостей екіпажу, то право ставити перед судновласником питання про заміну у складі тих чи інших його членів, і перш за все капітана, іноді спеціально обумовлюється в договорі. Так, згідно із пунктом 9 проформи тайм-чартеру «BALTIME», а також рядками 80-81 проформи тайм-чартеру «NYPE» в разі, коли фрахтувальник має підстави бути незадоволеним діями капітана судна, він має право звернутися з відповідною скаргою до судновласника. Після розгляду скарги судновласник може провести відповідні зміни у складі екіпажу.

За відсутністю у договорі іншої умови фрахтувальнику належить право лише просити про заміну капітана або інших членів екіпажу. Судновласник же вправі задовольнити або відхилити таке прохання.

§6. В питаннях, що стосуються комерційної експлуатації судна, капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються фрахтувальнику. Положення про підпорядкування капітана наказам і розпорядженням фрахтувальника щодо комерційного використання судна закріплено в проформах тайм-чартеру (див., наприклад, пункт 9 проформи «BALTIME», рядки

77-78 проформи «NYPE»). У світовому торговельному мореплаванні така умова («employment clause») називається застереженням про наймання і агентування.

Підпорядкування капітана та інших членів екіпажу фрахтувальнику в питаннях комерційного використання судна означає виконання його наказів і розпоряджень, що стосуються ділових зв'язків з контрагентами, портовими, митними, санітарними службами.

§7. Підпорядкування капітана та інших членів екіпажу розпорядженням фрахтувальника стосовно комерційної експлуатації судна, має певні межі, зазначені в самому тайм-чартері. Екіпаж судна не пов'язаний тими наказами та розпорядженнями фрахтувальника, які він не має права віддавати за умовами тайм-чартеру. Так, капітан вправі відмовитися приймати на судно вибухонебезпечний вантаж, якщо його перевезення за умовами тайм-чартеру неприпустиме, або слідувати в порт, який не внесено до числа дозволених для заходу.

Крім обмежень, що містяться у тайм-чартері, відмова капітана виконати розпорядження фрахтувальника може бути правомірною у випадках, коли його виконання загрожує безпеці або морехідності судна.

§8. Фрахтувальник зобов'язаний, як правило, відшкодувати судовласнику збитки, понесені останнім внаслідок виконання екіпажем судна розпоряджень фрахтувальника, що відносяться до комерційної експлуатації судна. При цьому судовласник повинен довести причинний зв'язок між розпорядженнями фрахтувальника і понесеними збитками. Понесені судовласником збитки не підлягають відшкодуванню у разі, якщо вони виникли внаслідок виконання розпоряджень фрахтувальника, які він не мав право віддавати або виконання яких явно загрозувало безпеці судна або його морехідності.

§9. У разі перевезення вантажу фрахтувальник може призначити для спостереження за комерційним використанням судна довірену особу – *супер-карго* (див., наприклад, рядки 82-84 проформи тайм-чартеру «NYPE»). Він не підпорядкований капітану судна, хоча і зобов'язаний, як будь-яка особа, що перебуває на борту судна, дотримуватися встановленого на ньому розпорядку. Зазвичай супер-карго включається в судову роль щодо надання йому харчування і приміщення та прирівнюється до осіб командного складу судна.

Роль супер-карго в комерційній експлуатації судна і правове значення прийнятих ним рішень можуть бути визначені у тайм-чартері. При відсутності в договорі умов про це слід виходити з того, що питання комерційної експлуатації судна повинні вирішуватися капітаном за участю супер-карго. Для цього супер-карго розглядає і схвалює план розміщення вантажу на судні, способи завантаження і вивантаження вантажу, його укладання і сепарування, заходи щодо забезпечення його збереження в дорозі і в процесі вантажних операцій, стежить за забезпеченням обумовленої чартером швидкості судна, за раціональним використанням часу навантаження і вивантаження і т. д. У разі розбіжностей з супер-карго у питаннях комерційної експлуатації судна капітан зобов'язаний звернутися до фрахтувальника, рішення якого в цій області вважається остаточним.

Стаття 211. «Відповідальність фрахтувальника». **Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини.**

§1. Стаття 211 Кодексу торговельного мореплавання України носить відсильний характер і відповідно до статті 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України (ЦКУ) поширює на фрахтувальника загальні правила цивільного права про відповідальність за майнову шкоду, викликану рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини (див. також статтю 803 ЦКУ «Правові наслідки пошкодження транспортного засобу», згідно з якою «наймач зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані у зв'язку із втратою або пошкодженням транспортного засобу, якщо він не доведе, що це сталося не з його вини»).

§2. Крім відповідальності за невиконання договірних обов'язків, фрахтувальник відповідає за позадоговірну шкоду, заподіяну судном, його механізмами, пристроями, устаткуванням. Використання судна або його обладнання являє собою діяльність, пов'язану з підвищеною небезпекою для оточуючих. Тому логічно покладання відшкодування шкоди на власника судна [фрахтувальника за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час], так як за

правилами частини 2 статті 1187 ЦКУ «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» такий обов'язок падає на власника джерела підвищеної небезпеки, зокрема власника на праві оренди. Фрахтувальник може бути звільнений від такої відповідальності, якщо доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

§3. У транспортних правовідносинах, в тому числі і тих, що впливають з договору чартеру (фрахтування) судна на певний час діє принцип вини перевізника або його працівників чи агентів, що діяли в межах своїх повноважень. Вина перевізника [фрахтувальника за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час], його працівників або агентів, що діяли в межах своїх обов'язків (повноважень), передбачається (презюмується), якщо не доведено інше, за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна. Обов'язок доведення відсутності своєї вини відповідно до законодавства покладається на перевізника [фрахтувальника за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час].

§4. Так як в українському праві вина службовців боржника розглядається як його власна вина, то фрахтувальник не може бути звільнений від відповідальності в силу статті 211 Кодексу торговельного мореплавства України перш за все при доведеності його власної провини. Що стосується провини капітана та інших членів екіпажу, то в разі, коли в процесі комерційної експлуатації тайм-чартерного судна шкода заподіяна з вини капітана та інших членів екіпажу, що виконують розпорядження фрахтувальника щодо комерційної експлуатації судна, фрахтувальник не звільняється від відповідальності у відповідності зі статтею 211 Кодексу. Шкода може наступити, наприклад, в результаті виконання розпоряджень фрахтувальника про направлення судна в порт або неналежне виконання вантажно-розвантажувальних робіт, про неправильне розміщення вантажу і т. д.

Оскільки в навігаційно-технічному відношенні екіпаж судна, зафрахтованого у тайм-чартер, підпорядкований судовласнику, фрахтувальник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну судну внаслідок його навігаційно-технічної експлуатації (наприклад, зіткнення суден, посадка на мілину, вибуху котлів тощо).

Стаття 212. «Сплата фрахту». **Фрахтувальник сплачує судовласнику фрахт в порядку і терміни, передбачені договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. Він звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника.**

§1. Сплата фрахту судовласнику «в порядку і в терміни, передбачені договором чартеру (фрахтування) судна на певний час», означає перш за все визначення в договорі виду платежу фрахту. У проформах тайм-чартеру зазвичай вказується, що фрахт сплачується готівкою (див., наприклад, пункт 6 проформи «BALTIME», рядок 58 проформи «NYPE»). Таку умову не слід розуміти буквально, так як під сплатою готівкою розуміються у цьому випадку також всі еквівалентні такій сплаті види платежу, при яких платіж є незворотнім і дає судовласнику безумовну і негайну можливість скористатися фрахтом.

У договорі зазвичай обумовлюється також, в якій валюті сплачується фрахт, курс обміну валюти, місце платежу.

§2. Сплата фрахту за тайм-чартером здійснюється вперед за місяць (див., наприклад, пункт 6 проформи тайм-чартеру «BALTIME») або за півмісяця (див., наприклад, рядок 58 проформи тайм-чартеру «NYPE»), починаючи з дня і години передачі фрахтувальнику судна до дня і години його повернення судовласнику.

За бербоут-чартером розмір фрахту, що сплачується фрахтувальником судовласнику, не залежить від кількості перевезеного вантажу, часу, витраченого на його перевезення, або часу виконання інших операцій з торговельного мореплавства. Ефективність експлуатації судна фрахтувальником ніяким чином не впливає на розмір фрахту. Фрахт визначається за ставкою «люмпсум» за все судно або за ставкою за одну тонну дедвейту судна за місяць і сплачується за місяць вперед.

Примітка. *Люмпсум (Lumpsum)* - це обумовлена у чартері тверда сума фрахту, що сплачується судовласнику повністю незалежно від того, яка кількість вантажу фактично завантажена на судно.

§3. З метою забезпечення стягнення фрахту і задоволення будь-яких інших претензій за договором судновласник має право застави щодо вантажу і субфрахта (див., наприклад, пункт 18 проформи тайм-чартеру «BALTIME», рядок 110 проформи тайм-чартеру «NYPE»). Якщо за умовами проформи «BALTIME» право застави належить судновласнику лише відносно вантажу і субфрахта, що належать фрахтувальнику, то у проформі «NYPE» немає прямої вказівки на те, що застава може бути здійснена тільки до вантажу, що належить фрахтувальнику. У зв'язку з цим в практиці міжнародного торговельного мореплавства на підставі зазначеної умови проформи «NYPE» допускається застосування застави проти фрахтувальника щодо вантажу, що не належить йому, навіть якщо в коносаменті і відсутня умова про включення застереження про заставу, яке міститься в чартері.

При цьому у практиці торговельного мореплавства не до кінця вирішене питання про те, чи користується судновласник заставним правом на вантажі третіх осіб за вимогами про фрахт за бербоут-чартером. Перевезення вантажу також можна визнати предметом бербоут-чартеру. Тому визнання за судновласником права застави щодо вантажу, який він перевозить і власником якого не може бути визнаний, суперечить розумінню бербоут-чартеру як договору оренди судна.

§4. Сплата фрахту і витрат щодо судна відповідно до тайм-чартеру не поставлена в залежність від ефективності експлуатації судна фрахтувальником. У зв'язку з цим за загальним правилом фрахтувальник не повинен платити фрахт і витрати щодо судна навіть у випадках, коли воно непродуктивно простоювало у порту або на якірній стоянці поза ним, здійснювало баластні переходи і т. п. Однак фрахтувальник звільняється від будь-яких платежів, якщо судно виявилось непридатним до експлуатації внаслідок його неморехідності.

Непридатність судна до експлуатації (імобілізація) звільняє фрахтувальника від сплати фрахту і витрат щодо судна, крім випадків, коли імобілізація виникла з вини фрахтувальника. Фрахт не підлягає сплаті, коли непридатність судна виникла:

- з вини судновласника;
- з вини третіх осіб;
- в силу будь-яких випадкових обставин.

§5. Неморехідність судна служить підставою звільнення від сплати фрахту та інших витрат лише у разі виведення судна в результаті неморехідності з експлуатації. З цієї точки зору вихід з ладу двигуна судна на стоянці в порту не перешкоджає здійсненню вантажних операцій. Якщо його несправність усувається до моменту виходу в море, то це не дає фрахтувальнику підстави для припинення платежів.

§6. За умовами договору право на звільнення від платежів нерідко виникає після закінчення певного часу після настання непридатності судна до експлуатації, наприклад, після закінчення 24 годин (див., наприклад, пункт II-A проформи тайм-чартеру «BALTIME»).

Вирішення питання про те, протягом якого часу фрахтувальник звільняється від платежу – протягом усього часу, втраченого внаслідок непридатності судна, включаючи час повернення до попередніх операцій, або тільки до моменту відновлення придатності судна до експлуатації, навіть якщо судно мало витратити час на повернення до попередніх операцій, – залежить від відповідної умови в договорі. У проформах тайм-чартеру «BALTIME» (див. пункт II-A) і «NYPE» (див. рядок 99) міститься умова про припинення платежів за весь час, втрачений в результаті непридатності судна. Тому при відсутності у договорі іншої умови фрахтувальник звільняється від сплати фрахту та інших витрат щодо судна за весь час, втрачений внаслідок непридатності судна.

§7. Непридатність судна до експлуатації може бути викликана тим, що судновласник не усунув її до моменту передачі судна в користування фрахтувальника або своїми діями (бездіяльністю) викликав непридатність вже у період експлуатації судна фрахтувальником. При цьому неправильні дії (бездіяльність) капітана та інших членів екіпажу з навігаційно-технічної експлуатації судна розглядаються як дії (бездіяльність) самого судновласника (див. §4 коментаря до статті 211 КТМУ «Відповідальність фрахтувальника»).

Фрахтувальник також звільняється від сплати фрахту та інших витрат щодо судна за період, коли неморехідність судна настала внаслідок інших випадкових явищ – дії (бездіяльності)

третіх осіб, природних або суспільних явищ. Так, встановивши, що причиною тимчасового виведення з експлуатації судна був найсильніший шторм, Морська арбітражна комісія (МАК) в рішенні, винесеному за позовом Балтійського морського пароплавства до управління «Севрыбхолодфлот», визнала, що фрахтувальник, експлуатувавший судно на підставі тайм-чартеру, повинен бути звільнений від сплати фрахту за час перерви в експлуатації судна у зв'язку з його ремонтом (справа МАК № 30/1966).

§8. Фрахтувальник не звільняється від сплати фрахту і інших витрат щодо судна у випадках, коли вихід судна з експлуатації внаслідок його непридатності настав з вини фрахтувальника. У разі спору судовласник, що вимагає такої сплати, зобов'язаний довести наявність договору, який зв'яже сторони, і наступ терміну сплати. Фрахтувальник же повинен довести непридатність судна до експлуатації внаслідок його неморехідності. Доведеність цього факту звільняє фрахтувальника від здійснення платежів. Єдиний виняток з цього правила – наявність вини фрахтувальника в настанні непридатності судна. Доводити його вину зобов'язана та сторона, яка посилається на цей виняток, тобто судовласник.

Стаття 213. «Сплата фрахту у разі загибелі судна». У разі загибелі судна фрахт підлягає сплаті по день загибелі судна, а якщо цей день встановити неможливо - по день отримання останньої звістки про нього.

§1. Загибель судна автоматично, тобто без будь-якої угоди сторін або волевиявлення однієї з них, припиняє дію договору чартеру (фрахтування) судна на певний час. Припинення ж договору тягне за собою припинення сплати фрахту.

§2. Під загибеллю судна розуміється не тільки його фізичне знищення, наприклад, в результаті пожежі, а й зникнення безвісти. Загибеллю судна вважається також його конструктивне руйнування, при якому воно не може бути використано як судно, або коли воно фактично існує, але витрати з його ремонту перевищили б вартість судна у відремонтованому стані.

§3. Статтею 213 Кодексу торговельного мореплавства України визначений обов'язок фрахтувальника сплатити фрахт по день загибелі судна або по день отримання останньої звістки про нього. Про обов'язок сплатити фрахт по день загибелі судна йдеться також у проформі тайм-чартеру «BALTIME» (див. пункт 16, рядок 119). Що ж стосується пропажі судна безвісти, то згідно з умовою проформи «BALTIME» (див. пункт 16, рядок 120) у разі, коли день загибелі встановити неможливо, фрахт сплачується у половинному розмірі від дня отримання останнього повідомлення про судно до розрахункової дати прибуття судна у порт призначення.

У разі загибелі судна фрахт сплачується з дня передачі фрахтувальнику судна, передбаченого бербоут-чартером, по день загибелі судна або отримання останньої звістки про нього. Фрахт, сплачений авансом, підлягає поверненню фрахтувальнику за час після загибелі судна або отримання останньої звістки про нього.

§4. Статтею 213 Кодексу не вирішено питання про ту частину сплаченого вперед фрахту, яка припадає на час з дня загибелі судна або з дня отримання останньої звістки про нього. У проформі тайм-чартеру «BALTIME» (див. пункт 16, рядки 121-122) передбачено, що «питання про фрахт, сплачений вперед, повинно бути врегульовано згодом». Найбільш правильне рішення цього питання надано в проформі тайм-чартеру «NYPE» (див. рядки 102-103), де визначено, що сплачений вперед і незароблений фрахт, починаючи з дня загибелі або отримання останньої звістки про судно, підлягає негайному поверненню фрахтувальнику.

Стаття 214. «Винагорода за рятування на морі». Винагорода, належна зафрахтованому за тайм-чартером судну за врятування на морі, що мало місце до закінчення дії тайм-чартеру, розподіляється рівними частками між судовласником і фрахтувальником за вирахуванням сум, належних для відшкодування понесених судном збитків, і частки, належної судовому екіпажу. Винагорода, належна зафрахтованому без екіпажу судну за врятування на морі під час дії договору чартеру (фрахтування) судна на певний час, належить фрахтувальнику.

§1. Статтею 214 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, як розподіляється винагорода, що належить судну за послуги з рятування, надані до закінчення

дії тайм-чартеру. Оскільки судно, зафрахтоване у тайм-чартер, підлягає передачі фрахтувальнику, як правило, після закінчення певного часу після фрахтування, у статті 214 Кодексу йдеться про послуги з рятування, надані в період дії договору, але після фактичної передачі судна у користування фрахтувальника. Комерційна експлуатація судна в період дії тайм-чартеру здійснюється фрахтувальником, розпорядження якого в цій області є обов'язковими для капітана і решти членів екіпажу. Тому встановлено принцип розподілу винагороди за послуги з рятування в рівних частках між судновласником і фрахтувальником.

§2. Розподіл винагороди між судновласником і фрахтувальником проводиться після утримання судновласником з винагороди сум, які прямують на відшкодування понесених судном збитків, і частки, належної екіпажу судна. У пункті 19 проформи тайм-чартеру «BALTIME» до коштів, що підлягають утриманню, віднесені всі збитки (издержки) та інші витрати, включаючи фрахт, виплачений за даним чартером за час, витрачений на рятування, а також витрати по відновленню заподіяної шкоди та витраченого вугілля або рідкого палива. За правовими нормами європейських держав усі суми, призначені для відшкодування понесених судном збитків, також надходять у розпорядження судновласника.

На відміну від наведеної умови проформи тайм-чартеру «BALTIME» у пункті 19 проформи «NYPE» (див. рядки 114-115) йдеться про утримання «витрат судновласника і фрахтувальника», тобто витрат, понесених кожною зі сторін договору. На практиці при застосуванні цієї проформи під витратами розуміються вартість ремонту судна, фрахт за час рятувальної операції, вартість витраченого бункера, що належить фрахтувальнику.

З винагороди, що належить судну за рятування, здійснене ним у період дії тайм-чартеру, судновласник також отримує частку, належну екіпажу судна.

§3. У той же час статтею 214 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що винагорода, належна зафрахтованому без екіпажу судну за рятування на морі під час дії договору чартеру (фрахтування) судна на певний час, належить фрахтувальнику.

Глава 2. Договір лізингу судна

Стаття 215. «Поняття договору лізингу судна». **За договором лізингу судна 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 статтею 17 цього Кодексу.

§1. Главу 2 розділу VI Кодексу торговельного мореплавства України «Договір лізингу судна» слід вважати практично новоствореним інститутом лізингу морських суден в морському праві України.

Стаття 215 Кодексу вперше надає правове визначення договору лізингу судна як договору, за 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.

§2. Згідно із нормами цивільного законодавства до правових відносин, пов'язаних з лізингом, застосовуються загальні положення про купівлю-продаж та положення про договір поставки, якщо інше не встановлено законом. Особливості окремих видів і форм лізингу встановлюються законом, зокрема, лізингу суден – Кодексом торговельного мореплавства України (див. також § 2 коментаря до статті 19 КТМУ «Майнові права на судна, що будуються, і судна, що перебувають за межами України»).

Так, відповідно до частини 1 статті 806 «Договір лізингу» Цивільного кодексу України за договором лізингу одна сторона (лізингодавець) передає або зобов'язується передати другій

стороні (лізингоодержувачеві) у користування майно, що належить лізингодавцю на праві власності і було набуто ним без попередньої домовленості із лізингоодержувачем (прямий лізинг), або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов (непрямий лізинг), на певний строк і за встановлену плату (лізингові платежі).

Згідно із законодавством України договір лізингу є різновидом договору найму (оренди), про що свідчить включення статей (806-809), які регулюють правовідносини, пов'язані з лізингом, у складі §6 «Лізинг» до Глави 58 «Договір найму (оренди)» Цивільного кодексу України. Основною відмінністю договору лізингу від договору оренди є право лізингоодержувача на викуп майна після закінчення терміну лізингу (перехід права власності на майно до лізингоодержувача).

§3. У даний час лізингові правовідносини в Україні визначаються Законом України «Про фінансовий лізинг» (далі – *Закон*) від 16.12.1997 року № 723/97-вр (із змінами). Так, статтею 8 *Закону* передбачається, що якщо сторони договору лізингу уклали договір купівлі-продажу предмета лізингу, то право власності на предмет лізингу переходить до лізингоодержувача в разі та з моменту сплати ним визначеної договором ціни, якщо договором не передбачене інше.

Примітка. *Фінансовий лізинг* – це вид цивільно-правових відносин, що виникають із договору фінансового лізингу. За *договором фінансового лізингу* лізингодавець зобов'язується набути у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізингові платежі) [див. статтю 1 «Визначення фінансового лізингу» Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16.12.1997 року № 723/97-вр].

Слід зауважити, що після закінчення терміну лізингу право власності на предмет лізингу автоматично не переходить до лізингоотримувача. Якщо лізингоодержувач має намір отримати його у власність, це має бути обумовлено у договорі лізингу. Відповідно до статті 8 *Закону* у разі переходу права власності на предмет лізингу від лізингодавця до іншої особи відповідні права та обов'язки лізингодавця за договором лізингу переходять до нового власника предмета лізингу.

Якщо сторони договору лізингу уклали договір купівлі-продажу предмета лізингу, то право власності на предмет лізингу переходить до лізингоодержувача в разі та з моменту сплати ним визначеної договором ціни, якщо договором не передбачене інше.

Предмет лізингу не може бути конфісковано, на нього не може бути накладено арешт у зв'язку з будь-якими діями або бездіяльністю лізингоодержувача.

§4. Договір лізингу судна є оплатним (возмездним) договором. Так, частиною другою статті 215 Кодексу на лізингоодержувача покладається обов'язок сплачувати лізингову плату, яка включає в себе плату за користування судном і його вартість за договором морського лізингу. Дане положення відповідає вимогам статті 16 *Закону*, яка передбачає, що лізингові платежі можуть включати:

- суму, яка відшкодовує частину вартості предмета лізингу;
- платіж як винагороду лізингодавцю за отримане у лізинг майно;
- компенсацію відсотків за кредитом;
- інші витрати лізингодавця, що безпосередньо пов'язані з виконанням договору лізингу.

§5. Частиною третьою статті 215 Кодексу встановлені обмеження щодо укладання договору лізингу українського державного судна, який повинен укладатися відповідно до вимог чинного законодавства України (див. коментар до статті 17 КТМУ «Відчуження державних суден»).

Стаття 216. «Докази укладення договору лізингу». **Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами.**

§1. Стаття 216 Кодексу торговельного мореплавства України визначає, за аналогією із статтею 204 «Докази укладення договору чартеру (фрахтування) суден» Кодексу, що договір лізингу судна повинен бути укладений у письмовій формі. Дане положення відповідає також

статті 6 Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16.12.1997 року № 723/97-вр (із змінами) [див. також статтю 799 «Форма договору найму транспортного засобу» Цивільного кодексу України (ЦКУ)].

§2. Відповідно до статті 207 ЦКУ «Вимоги до письмової форми правочину» правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо він підписаний його стороною (сторонами). Правочин, який вчиняє юридична особа, підписується особами, уповноваженими на це її установчими документами, довіреністю, законом або іншими актами цивільного законодавства. Обов'язковість скріплення правочину печаткою може бути визначена за письмовою домовленістю сторін.

Згідно із частиною 1 статті 218 ЦКУ «Правові наслідки недодержання вимоги щодо письмової форми правочину» недодержання сторонами письмової форми правочину, яка встановлена законом, не має наслідком його недійсність, крім випадків, встановлених законом.

§3. Стаття 216 Кодексу торговельного мореплавства України також не передбачає визнання договору недійсним внаслідок недотримання письмової форми. Між тим, слід пам'ятати про положення частини 4 статті 203 ЦКУ «Загальні вимоги, додержання яких є необхідним для чинності правочину», відповідно до якої до загальних вимог, додержання яких є необхідним для чинності правочину, належить і вимога щодо необхідності вчинення правочину у формі, встановленій законом.

Отже, порушення вимог закону відносно простої письмової форми договору пов'язується із процесуально-правовими наслідками: наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами. Заперечення однією із сторін факту вчинення правочину або оспорювання окремих його частин може доводитися письмовими доказами, засобами аудіо-, відеозапису та іншими доказами. Рішення суду у таких випадках не може ґрунтуватися на свідченнях свідків.

Стаття 217. «Реквізити договору лізингу судна». У договорі лізингу судна 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.**

§1. Статтею 217 Кодексу торговельного мореплавства України визначені реквізити та умови, які обов'язково повинні бути внесені у договір лізингу судна. У свою чергу статтею 6 Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16.12.1997 року № 723/97-вр (із змінами) встановлено, що істотними умовами договору лізингу є:

- предмет лізингу;
- строк, на який лізингоодержувачу надається право користування предметом лізингу (строк лізингу);
- розмір лізингових платежів;
- інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Отже, вказаний у статті 217 Кодексу перелік не є вичерпним – договір лізингу судна може містити й інші умови.

§2. У договорі лізингу судна вказуються найменування сторін – судновласника і фрахтувальника, та їх реквізити (адреси, контактні номери засобів зв'язку тощо). Відомо, що визначення найменування сторін є обов'язковим реквізитом для будь-якого договору.

§3. Предмет договору є істотною умовою для будь-якого договору, у тому числі і для договору лізингу судна. Ціль договору може бути визначена як в узагальненому вигляді, наприклад, для перевезення вантажів, так і більш детально, зокрема, для перевезення зерна, лісу, руди, наливних вантажів та ін. У договорі може бути визначений вид морського

промислу або науково-дослідницької діяльності у випадках, коли судно планується використовувати для таких цілей.

§4. Загальновідомим є і той факт, що назва судна є способом його індивідуалізації, тобто ознакою індивідуально-визначеного майна а, отже, її зазначення у договорі є обов'язковим.

§5. Оскільки як договір лізингу судна, так і договір чартеру (фрахтування) судна на певний час, є правовими інструментами торговельного мореплавства, лізингоодержувача безперечно цікавлять експлуатаційні дані судна, у якості яких у договорі зазвичай вказуються:

- рік побудови судна;
- його клас;
- вантажопідйомність або вантажомісткість;
- потужність двигунів;
- експлуатаційна швидкість ходу і добова норма витрати пального та ін.

§6. Важливою умовою договору лізингу судна є визначення терміну користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

§7. У доворі лізингу судна також визначаються розмір і терміни внесення лізингової плати. Однак, якщо в договорі не буде встановлено періодичності внесення такої плати, то платіж має здійснюватися щомісяця, як це визначено частиною 5 статті 762 «Плата за користування майном» Цивільного кодексу України.

§8. У договорі лізингу судна обов'язково повинні вказуватися місце і час передачі судна лізингоодержувачу. Такий час [як і в договорі чартеру (фрахтування) судна] визначається або періодом, протягом якого судно повинно бути передано або визначенням (поряд із датою) часу (годин), коли слід передати або повернути судно. У договорі часто вказується не відповідний порт, в якому судно повинно бути передано лізингоодержувачу, а відрізок узбережжя (range), в межах якого лізингоодержувач обирає порт приймання-передачі судна.

Стаття 218. «Морехідний стан судна». **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.

Претензії з приводу несправності судна та інших недоліків щодо його стану можуть бути пред'явлені лізингоодержувачем протягом року з дня передачі судна. Недотримання сторонами досудового порядку врегулювання спору не перешкоджає зверненню до суду в порядку, встановленому законом.

§1. Частиною першою статті 218 Кодексу торговельного мореплавства України, за аналогією зі статтею 207 «Морехідний стан судна» Кодексу (див. коментар до статті 207 КТМУ), на лізингодавця покладається обов'язок передати судно лізингоодержувачу в стані, придатному для використання його у цілях, передбачених договором лізингу судна.

§2. Частиною другою статті 218 Кодексу на лізингодавця покладається відповідальність за будь-які недоліки судна, а лізингоодержувачу, у свою чергу, надається право пред'явити до лізингодавця претензії з приводу недоліків судна за наявності двох умов:

- якщо недоліки судна існували на момент його передачі лізингоодержувачу. Доказом цього може бути, наприклад, акт сюрвеєрського огляду судна (Ship's condition survey report);
- якщо про ці недоліки лізингоодержувач не заявив під час передачі судна. Однак, якщо лізингодавець попередив лізингоодержувача про певні недоліки судна, що підтверджується відповідними доказами, останній не має права пред'являти до нього вимоги щодо таких недоліків.

§3. Частиною третьою статті 218 Кодексу встановлюється термін для пред'явлення претензій щодо зазначених недоліків – протягом одного року з дня передачі судна. Відповідно до положень чинного законодавства України (див. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів» від 23.06.2005 року № 2705-IV) досудовий (претензійний) порядок не є обов'язковим. Частиною третьою

статті 218 Кодексу також визначається, що недотримання сторонами досудового порядку врегулювання спору не перешкоджає зверненню до суду в порядку, встановленому законом.

Таким чином, подання претензії лізингоодержувачем до лізингодавця з приводу недоліків судна є його правом, а не обов'язком. У випадку ж звернення до суду з відповідним позовом, до нього застосовуються загальні норми Цивільного кодексу України щодо строків позовної давності.

Стаття 219. «Експлуатація судна лізингоодержувачем». 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.

§1. Відповідно до частини першої статті 219 Кодексу торговельного мореплавства України з моменту передачі судна лізингоодержувачу на нього покладається обов'язок підтримувати це судно у справному стані, а також нести витрати, пов'язані з його утриманням та ремонтом. Такі обов'язки лізингоодержувача визначені також статтею 14 Закону України «Про фінансовий лізинг» (далі – *Закон*) від 16.12.1997 року № 723/97-вр (із змінами). У свою чергу, статтею 11 *Закону* також встановлено, що умови ремонту і технічного обслуговування предмета лізингу можуть визначатися окремим договором.

Однак, порушення лізингоодержувачем обов'язків, передбачених частиною першою статті 219 Кодексу, не є підставою для відмови від договору лізингу судна, якщо це не передбачено умовами такого договору, про що свідчить і судова практика.

§2. Частина друга статті 219 Кодексу статтею також покладає на лізингоодержувача з моменту отримання ним судна ризик випадкової загибелі або пошкодження цього судна. Таким же чином питання експлуатації судна лізингоодержувачем в цій частині регулюється і статтею 13 *Закону*.

Стаття 220. «Відмова від договору лізингу судна». Лізингоодержувач вправі відмовитися від договору лізингу судна і зажадати відшкодування збитків, якщо:

1) лізингодавець не передасть судно лізингоодержувачу протягом обумовленого договором лізингу судна терміну;

2) внаслідок вказаних в частині другій статті 218 цього Кодексу недоліків судно не може бути використано лізингоодержувачем відповідно до договору лізингу судна.

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

§1. Частина перша статті 220 Кодексу торговельного мореплавства України надає лізингоодержувача правом відмовитися від договору лізингу судна у таких випадках:

- якщо лізингодавець не передасть судно лізингоодержувачу протягом обумовленого договором лізингу судна терміну. У свою чергу, стаття 7 Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16.12.1997 року № 723/97-вр (із змінами) передбачає, що цим правом лізингоодержувач може скористатися лише, якщо прострочення передачі об'єкту лізингу становить більше 30 днів, за умови, якщо договором лізингу не передбачено інший строк. Проте, з урахуванням положень даної статті Кодексу лізингоодержувач може відмовитися від договору лізингу у будь-який момент після прострочення передачі судна. Порядок повідомлення лізингодавця про відмову від договору здійснюється у спосіб, визначений договором або в інший спосіб. Статтею 7 *Закону* визначена вимога щодо письмового повідомлення про відмову від договору лізингу, що безумовно має беззаперечне юридичне та практичне значення. У будь-якому випадку лізингоодержувач повинен мати докази такого повідомлення;
- у випадку виявлення лізингоодержувачем недоліків судна, що існували на момент його передачі і про які лізингодавець не заявив під час передачі судна та внаслідок цих недоліків судно не може бути використано лізингоодержувачем відповідно до умов договору лізингу судна. Так, виявлення лізингоодержувачем недоліків судна, що існували на момент його передачі, може мати різні правові наслідки. Зокрема,

лізингоодержувач може вимагати від лізингодавця усунути зазначені недоліки та відшкодувати йому понесені у зв'язку з цим збитки, а також має право відмовитися від договору лізингу, якщо внаслідок виявлених недоліків судно не може бути в подальшому використано лізингоодержувачем відповідно до договору лізингу судна.

В обох випадках лізингоодержувач має право на відшкодування збитків, які були йому завдані у зв'язку з відмовою від договору лізингу судна. Безумовно, тягар доведення наявності збитків та їх розміру покладається на лізингоодержувача.

§2. Частиною другою статті 220 Кодексу лізингодавцю надається право відмовитися від договору лізингу лише у випадку порушення лізингоодержувачем обов'язку сплати лізингової плати протягом трьох місяців після настання терміну платежу. Така відмова від договору також повинна бути доведена до лізингоодержувача в письмовій або в іншій формі, передбаченій договором.

Стаття 221. «Повернення судна лізингодавцю». 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 цим збитки. Зроблені лізингоодержувачем удосконалення на судні, якщо їх можна відділити, можуть бути вилучені лізингоодержувачем у разі незгоди лізингодавця відшкодувати їх вартість.

§1. Відповідно до частини першої статті 221 Кодексу торговельного мореплавства України 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 у повному обсязі.

§2. Згідно із частиною другою статті 221 Кодексу на лізингоодержувача покладається обов'язок повернути судно в стані, в якому воно було ним отримано з урахуванням нормального зносу. У разі погіршення стану судна лізингоодержувач повинен відшкодувати лізингодавцю завдані ним збитки. Проте, лізингоодержувач має право залишити в себе ті поліпшення на судні, що були ним зроблені і які можна відділити від судна без шкоди для нього і у разі, якщо лізингодавець відмовився сплатити їх вартість. Невіддільні від судна поліпшення, зроблені лізингоодержувачем, залишаються у лізингодавця. Якщо такі поліпшення були зроблені за згодою лізингодавця, їх вартість повинна бути ним відшкодована.

§3. Таким чином, положення статті 221 Кодексу торговельного мореплавства України відповідають загальним нормам цивільного законодавства про оренду (майновий найм), різновидом якої є договір лізингу.

Розділ VII. МОРСЬКЕ БУКСИРУВАННЯ

Глава 1. Загальні правила

Стаття 222. «Поняття договору морського буксирування». **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.**

§1. Буксируванням називають транспортування [методом тяги, штовхання (див. нижче, фото 67) або «лагом», тобто бортом до борту (див. нижче, схема 34)] несамохідних суден (буксируваних) чи об'єктів або самохідних суден, які не мають самостійного ходу (аварійних), спеціальними службово-допоміжними (буксирами) або звичайними самохідними суднами, а також забезпечення маневрування і швартування суден в умовах обмеженого простору акваторій портів портовими службово-допоміжними суднами (портовими буксирами). Буксирування здійснюють *буксири* (від гол. *boegseren* - тягнути) – службово-допоміжні судна для переміщення несамохідних або самохідних суден, які не мають самостійного ходу (аварійних), чи інших плавучих об'єктів. Групу, що складається з буксирних суден (буксирів) та несамохідних суден чи інших плавучих об'єктів, що буксируються, називають *буксирним караваном*, а *буксирним составом* – несамохідну частину буксирного каравану, тобто об'єкти, які буксируються.



Фото 67. Буксирування *методом тяги* спеціалізованого судна «ANT TRADER», яке перевозить унікальний великогабаритний великоваговий вантаж - промисловий модуль (див. вище), та буксирування *методом штовхання* нового, тільки но спущеного на воду великого буксира-штовхача меншим буксиром-штовхачем (див. нижче).



Загалом за районом плавання розрізняють такі буксирування:

- морські далекі – між портами, розташованими на різних морях і океанах;

- морські ближні – між портами одного морського басейну;
- рейдові – пов'язані зазвичай з розвантаженням суден на відкритих рейдах або введенням великих суден у порт;
- портові – здійснюються в межах портової акваторії з метою транспортування суден і портових засобів;
- річкові – здійснюються в річках;
- каналні – переміщення суден або плавучих об'єктів каналами.

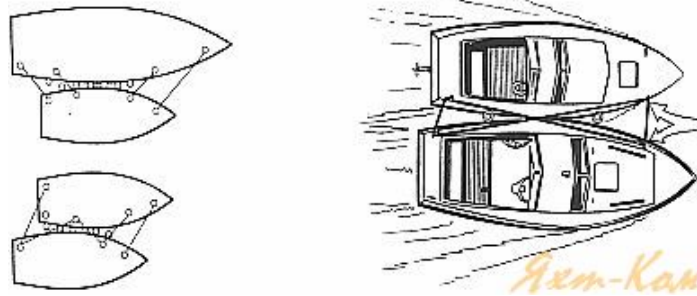


Схема 34. Буксирування «лагом» - бортом до борту.

За типом буксирного каравану розрізняють буксирування:

- просте, коли одне буксируюче судно проводить одне, що буксирується;
- складне, коли одне або кілька буксируючих суден проводять одне або кілька буксируваних суден чи плавучих об'єктів.

§2. Стаття 222 Кодексу торговельного мореплавства України надає правове визначення договору морського буксирування, який є різновидом договору про надання послуг, правовідносини за яким регулюються нормами Глави 63 «Послуги. Загальні положення» Цивільного кодексу України (див., зокрема, статтю 901 ЦКУ «Договір про надання послуг»).

Сторонами договору буксирування виступають власник буксира (виконавець або буксирувальник) та власник судна чи плавучого об'єкту, що буксирується (замовник або клієнт). У якості буксирувальника може виступати судноплавна компанія (судновласник, оператор чи фрахтувальник судна), порт або портовий оператор (оператор терміналу). При цьому замовником може виступати будь-яка особа, що заінтересована у буксируванні судна чи плавучого об'єкту.

Примітка. *Портовий оператор* (оператор терміналу) - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Договір морського буксирування є консенсуальним, оплатним (возмездним) та двостороннім договором.

§3. Кодекс торговельного мореплавства України виділяє два види буксирування:

- *міжпортове буксирування* – буксирування судна або іншого плавучого об'єкта на певну відстань, тобто від одного пункту до іншого;
- *портове буксирування* – забезпечення маневрування та швартування судна або іншого плавучого об'єкту в умовах обмеженого простору акваторії порту (у тому числі введення у порт або виведення з порту судна або іншого плавучого об'єкту).

Морське буксирування (яке іноді називають експедиційним буксируванням) зазвичай здійснюється з метою доставки судна або іншого плавучого об'єкта, які не можуть самостійно пересуватися (наприклад, несамохідне або аварійне судно) з одного пункту (місця) до іншого.

Портове буксирування є найбільш часто використовуваним видом буксирування. Послуги буксирів необхідні для забезпечення маневрування великих суден або інших плавучих об'єктів в умовах обмеженого простору акваторії порту.

§4. Чинним законодавством України встановлюється випадки, коли укладання договору морського буксирування є обов'язковим.

Стаття 223. «Морехідний стан суден». **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.**

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).

§1. Частина перша статті 223 Кодексу торговельного мореплавства України покладає на кожну із сторін договору буксирування обов'язок завчасного приведення своїх суден або інших плавучих об'єктів у стан, придатний для виконання передбачених договором морського буксирування заходів (робіт). Більш детально обов'язки сторін щодо забезпечення морехідного стану судна визначаються відповідним договором буксирування.

Балтійська і міжнародна морська рада (БІМКО) при буксируванні рекомендує використовувати два види типових проформ договорів (контрактів): «TOWHIRE» і «TOWCON» (далі – контракти БІМКО), які містять аналогічні положення за винятком умов оплати буксирування. Перший застосовується при оплаті буксирування виходячи з кількості днів, що на неї витрачені; другий – при оплаті за буксирування в цілому (тобто за умовами «Lumpsum»).

§2. Власник судна (об'єкта), що буксирується, забезпечує своєчасну і якісну підготовку до буксирування, перевірку його технічного стану, укомплектування екіпажем (у разі необхідності), виконання вимог відповідного органу технічного нагляду (як правило, класифікаційного товариства, під технічним наглядом якого знаходиться судно чи плавучий об'єкт), а також вимог портової влади. Для забезпечення живучості судно споряджується аварійно-рятувальним майном та інвентарем. Якщо призначений для буксирування об'єкт підлягає конвертуванню, розробляється відповідний проект. Для буксирних суден і суден та об'єктів, призначених для буксирування, розробляється *проект перегону*, який затверджується відповідним органом технічного нагляду (як правило, класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходяться такі судна чи об'єкти).

Примітка. *Конвертування* (від англ. convert - перетворювати) – заходи щодо підготовки до буксирування судна (плавучого об'єкта) без екіпажу з герметизацією корпусу і надбудов. Застосовується у випадках, коли допоміжні механізми знаходяться в неробочому стані, а також при перегонах через райони з несприятливими метеоумовами.

§3. Згідно із пунктом 12 контракту БІМКО власник судна (об'єкту), що буксирується зобов'язаний виявити належну дбайливість, щоб до початку буксирування судно у всіх відношеннях було приведено у стан, придатний для здійснення буксирування від місця відправлення до місця призначення. Судно повинне бути готове до моменту прибуття буксира в місце відправлення. Технічна готовність судна до буксирування підтверджується наявністю на ньому *Свідоцтва на разовий перегін*, яке видається класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться таке судно. Проте в цілях безпеки буксирування капітан буксира зобов'язаний переконатися у готовності судна, призначеного для буксирування, для чого повинен перед виходом в море провести його зовнішній огляд.

При цьому власник буксира не зобов'язаний починати буксирування, поки не переконається, що призначене до буксирування судно в усіх відношеннях готове до нього. Перевірка здійснена капітаном буксира не означає, що власник судна, призначеного для буксирування, підтвердив готовність судна до буксирування, а також не звільняє власника цього судна від обов'язку вжити відповідних заходів щодо приведення судна в стан, придатний для буксирування.

§4. Власник буксирного судна зобов'язаний надати у розпорядження власника судна, що буксирується, укомплектоване кваліфікованим і досвідченим екіпажем, підготовлене в усіх відношеннях до буксирування і таке, що задовольняє вимогам проекту перегону буксирне судно. Згідно із пунктом 13 контракту БІМКО власник буксира зобов'язаний виявити належну дбайливість щодо приведення його у морехідний стан в місці відправлення та забезпечити в усіх відношеннях його готовність до здійснення буксирування, однак власник не гарантує цей стан в процесі усього буксирування.

Обов'язок надати буксирне устаткування (троси і т. п.) покладається на власника буксира, який може використовувати без додаткової оплати устаткування судна, що буксирується (якоря і якірні ланцюги, навігаційне устаткування, засоби зв'язку тощо).

У міжнародному судноплаванні класифікація буксирів, які можуть забезпечувати безпечне морське буксирування, а також вимоги до їх технічних характеристик, устаткування та спорядження, визначається *Циркулярним листом «IMO Guidelines for safe ocean towing»* Комітету з морської безпеки IMO MSC/Circ. 884 від 21.12.1998 року.

§5. Буксирне судно (судна) і об'єкт, що буксирується, повинні завчасно прийняти повний запас палива, води, запаси продовольства і витратних матеріалів, що забезпечують перехід до порту призначення або порту заходу. Буксируюче судно повинно бути забезпечене повним комплектом відкоригованих карт і навігаційних посібників за маршрутом переходу. Усі навігаційні і електронавігаційні прилади повинні бути у повній справності. Перелік необхідних навігаційних приладів і посібників для буксируючого судна і об'єкта, що буксирується, встановлюється власником буксирного судна.

При далеких буксируваннях буксирне судно повинно мати запасний буксирний трос, рівний за довжиною і розривною міцністю основному тросу.

§6. Частиною другою статті 223 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається можливість звільнення власників судна від відповідальності за недоліки свого судна, якщо буде доведено, що вони не могли бути виявлені при проявленні ними належної дбайливості (приховані недоліки).

Стаття 224. «Буксирування у кригових умовах». **Власник буксируючого судна не відповідає за шкоду, заподіяну судну, яке буксирується, або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходиться на ньому, при буксируванні у кригових умовах, якщо не буде доведено, що шкода заподіяна з вини буксируючого судна.**

§1. Буксирування у кригових умовах завжди є ризикованим. В залежності від кригових умов буксирування може здійснюватися як звичайними суднами, так і криголами. У цьому випадку діють особливі вимоги, що пред'являються до сторін, у тому числі відносно придатності судна для буксирування.

§2. На цій підставі стаття 224 Кодексу торговельного мореплавства України передбачає звільнення від відповідальності власника буксируючого судна за шкоду, заподіяну судну, яке буксирується або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходиться на ньому при буксируванні у кригових умовах.

§3. Однак, не зважаючи на норму, визначену статтею 224 Кодексу, загальний принцип відповідальності за вину зберігається. Основною умовою такої відповідальності є доведення особою, якій завдано шкоду того, що шкоду завдано з вини власника буксируючого судна.

Стаття 225. «Відповідальність буксируючого судна». **Відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, коли капітан буксируючого судна управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, несе власник буксируючого судна, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.**

§1. У випадку, коли капітан буксируючого судна управляє буксирувальною операцією, стаття 225 Кодексу торговельного мореплавства України покладає відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у разі відсутності іншої угоди сторін, на власника буксируючого судна, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

Відповідальність власника буксируючого судна за шкоду, заподіяну при морському буксируванні є договірною відповідальністю, саме тому у договорі морського буксирування сторони можуть самостійно визначити і розподілити відповідальність за шкоду, заподіяну у процесі буксирування.

§2. Як це вже зазначалося у коментарі до статті 223 КТМУ «Морехідний стан суден», *Балтійська і міжнародна морська рада (БІМКО)* при буксируванні рекомендує використовувати два види типових проформ договорів (контрактів): «TOWHIRE» і «TOWCON» (далі – контракти БІМКО). Основні умови цих контрактів не відрізняються між собою, у тому числі і стосовно відповідальності. Так, згідно із контрактами БІМКО

відповідальність розподіляється між сторонами договору буксирування у залежності від двох категорій вимог:

- вимоги за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю;
- вимоги з відшкодування іншої шкоди.

§3. Власник буксируючого судна відшкодовує власнику судна, що буксирується будь-які збитки, що виникли у зв'язку з завданням шкоди під час буксирування життю або здоров'ю наступним особам:

- капітану або членам екіпажу буксира;
- іншим працівникам або агентам;
- особам, які супроводжували судно, що буксирується, якщо вони були направлені на нього власником буксиру;
- іншим особам на борту буксируючого судна, які не є працівниками або агентами власника судна, що буксирується.

§4. Власник буксируючого судна несе наступні витрати (без права регресу проти власника судна, що буксирується) незалежно від того, чи виникли вони у результаті порушення договору буксирування з вини власника буксируючого судна, його працівників або агентів:

- втрати або пошкодження будь-якого характеру, які завдані буксиру або будь-якому майну, що знаходиться на ньому;
- втрати або пошкодження будь-якого характеру, які понесені третьою стороною, або власності третьої сторони у результаті контакту з буксиром або у результаті перепон, що виникли у зв'язку із присутністю буксира;
- втрати або пошкодження будь-якого характеру, понесені власником буксиру або третьою стороною у результаті втрат або пошкоджень, перелічених вище;
- витрати на підняття буксируючого судна, його віддалення, а також запобігання забрудненню з такого судна.

§5. Однак, у будь-якому випадку правила контрактів БІМКО застосовуються лише за домовленістю сторін. За відсутності відповідної угоди сторін, питання відповідальності за договором буксирування вирішуються відповідно до вимог чинного законодавства України.

Стаття 226. «Відповідальність судна, що буксирується». **Відповідальність за шкоду, завдану при буксируванні буксируючому судну чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, коли капітан судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, несе власник судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.**

§1. У випадку, коли капітан судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта, управляє буксирувальною операцією, стаття 226 Кодексу торговельного мореплавства України покладає відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні буксируючому судну чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у разі відсутності іншої угоди сторін, на власника судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

§2. Контрактами БІМКО (див. §1 коментаря до статті 223 «Морехідний стан суден» і §2 коментаря до статті 225 «Відповідальність буксируючого судна» КТМУ) передбачено, що власник судна, яке буксирується відшкодовує власнику буксируючого судна будь-які збитки, що виникли під час буксирування у зв'язку із завданням шкоди життю або здоров'ю наступним особам:

- капітану або членам екіпажу судна, що буксирується;
- іншим працівникам або агентам;
- будь-яким іншим особам на борту судна, що буксирується за виключенням супроводжуваних судно осіб, які були направлені на борт судна, що буксирується у відповідності із договором буксирування.

§3. Власник судна, що буксирується несе наступні витрати (без права регресу відносно власника буксиру) незалежно від того, чи виникли вони у результаті порушення договору буксирування з вини власника буксируючого судна, його працівників або агентів:

- втрати або пошкодження, завдані судну, що буксирується;
- втрати або пошкодження, завдані або понесені третьою стороною, її власності у результаті контакту з судном, що буксирується або у результаті перепон, що виникли у зв'язку із присутністю цього судна;
- втрати або пошкодження будь-якого характеру, понесені власником судна, що буксирується або третьою стороною у результаті втрат або пошкоджень, перелічених вище;
- витрати з підняття судна, що буксирується, його віддаленню, запобігання забрудненню з такого судна.

§4. Власник буксируючого судна має право затримання судна, що буксирується у зв'язку з будь-якими сумами, що йому належать у відповідності з договором буксирування.

§5. Однак, як вже було зазначено у §5 коментаря до статті 225 Кодексу, правила контрактів БИМКО застосовуються лише за домовленістю сторін. За відсутності такої угоди сторін, питання відповідальності за договором буксирування вирішуються відповідно до вимог чинного законодавства України.

Стаття 227. «Період відповідальності при буксируванні». **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 швартови або на якір у кінцевому пункті буксирування.**

§1. Статтею 227 Кодексу торговельного мореплавства України визначається період відповідальності власника буксируючого судна за договором морського буксирування, який починається з моменту прийняття судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на буксир у початковому пункті буксирування і закінчується моментом поставлення судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на швартови або на якір у кінцевому пункті буксирування.

§2. Зміст статті 227 Кодексу відповідає загальним нормам відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу або багажу, яка настає з моменту отримання вантажу (багажу) до перевезення і до моменту видачі його уповноваженій на це особі (одержувачу). У даному випадку можна припускати, що у договорі буксирування судно, що буксирується, або інший плавучий об'єкт, також виступає у якості вантажу.

Стаття 228. «Допомога аварійному судну». **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 подавати 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.**

§1. Стаття 228 Кодексу торговельного мореплавства України покладає на капітана буксируючого судна певні обов'язки у разі виникнення аварійної морської події з судном, яке буксирується або іншим плавучим об'єктом з причини, що не залежить від буксируючого судна.

§2. За змістом статті 228 Кодексу у такому випадку капітан буксируючого судна повинен:

- надати судну, що буксирується або іншому плавучому об'єкту рятувальні засоби;
- надати необхідну допомогу доти, доки її потребує судно, що буксирується.

§3. Внаслідок надання зазначеної допомоги власник буксируючого судна має право на відшкодування лише тих фактичних витрат, що були ним понесені у зв'язку з наданням такої допомоги. При цьому, оскільки рятувальні операції відбувалися під час виконання договору

буксирування, стаття 228 Кодексу позбавляє власника буксируючого судна права отримання винагороди, яка передбачена статтею 328 КТМУ «Право на винагороду».

Глава 2. Портове буксирування

Стаття 229. «Поняття договору портового буксирування». **За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій в акваторії морського порту.**

Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі.

§1. Стаття 229 Кодексу торговельного мореплавства України надає правове визначення договору портового буксирування, за яким сторона, що забезпечує буксирування (буксирувальник) за винагороду здійснює введення у порт або виведення із порту суден та інших плавучих об'єктів, забезпечення маневрування суден та об'єктів, що буксируються, а також швартовних та інших операцій в акваторії порту.

Договір портового буксирування, як і договір морського буксирування (див. коментар до статті 222 КТМУ «Поняття договору морського буксирування») є різновидом договору про надання послуг, правовідносини за яким регулюються нормами цивільного законодавства (Глава 63 Цивільного кодексу України).

§2. Морське право більшості іноземних держав або зовсім не регулює правовідносини з портового буксирування, або регулює їх за допомогою впровадження окремих правил не імперативного характеру. У зв'язку з цим на перший план у визначенні таких відносин виходять стандартні загальні умови буксирування, встановлені портовою адміністрацією, асоціаціями власників буксирів або окремими буксирними компаніями.

Наприклад, в Україні порядок проведення портових буксирних операцій регламентується відповідними розділами як *Загальних правил морських портів*, так і *Обов'язкових постанов по порту*, впроваджених для кожного окремого порту.

§3. Сторонами договору буксирування виступають власник буксира (виконавець або буксирувальник) та власник судна чи плавучого об'єкту, що буксирується (замовник або клієнт). У якості буксирувальника може виступати адміністрація порту або портовий оператор (оператор терміналу) чи буксирна компанія. При цьому замовником може виступати будь-яка особа, що заінтересована у буксируванні судна чи плавучого об'єкту.

§4. Якщо за загальним правилом договір морського буксирування укладається у письмовій формі, то частиною другою статті 229 Кодексу у відношенні договору портового буксирування зроблено виняток – він може укладатися і в усній формі. Хоча зазвичай оферта у вигляді заявки на надання послуг з буксирування направляється порту (у диспетчерську адміністрації порту) чи буксирній компанії капітаном судна або агентом судовласника та акцент надходить в тому чи іншому вигляді (акцептом вважаються також дії щодо надання послуг), тут враховано досвід портового буксирування і висока ймовірність укладання договору в усній формі. Проте, така істотна умова договору, як покладання обов'язків з управління буксируванням на капітана судна, що буксирує (див. коментар до статті 230 КТМУ «Управління портовим буксируванням»), має бути підтверджено у письмовій формі.

Стаття 230. «Управління портовим буксируванням». **Управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, якщо договором не встановлено інше. Угода про покладення обов'язків управління буксируванням на капітана судна, що буксирує, може доводитися тільки письмовими доказами.**

§1. Стаття 230 Кодексу торговельного мореплавства України визначає, що управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується. Однак, сторони договору буксирування можуть укласти угоду щодо покладення обов'язків управління буксируванням на капітана буксируючого судна.

§2. При цьому, якщо сам договір портового буксирування може бути укладений і в усній формі, угода щодо покладення обов'язків з управління буксируванням має укладатися виключно у письмовій формі. Якщо ж сторони порушили вимоги законодавства відносно

письмової форми цієї угоди, доведення її наявності може здійснюватися тільки письмовими доказами. Тобто, у даному випадку, сторони не можуть посилатися на показання свідків.

Така вимога закону є виправданою, оскільки наявність задокументованої угоди щодо покладення обов'язків з управління буксируванням тісно пов'язане із тим, на кого покладається відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні судна.

Стаття 231. «Обов'язкове користування буксирами». З метою забезпечення безпеки плавання в акваторії порту капітаном морського порту може бути встановлено обов'язкове використання буксирів для входу, виходу і переміщення в акваторії порту, виконання маневрів, швартовних та інших операцій, а також визначено умови буксирування.

§1. Статтею 231 Кодексу торговельного мореплавства України з метою забезпечення безпеки плавання капітану морського порту надається право встановлювати обов'язкове використання буксирів для входу, виходу і переміщення в акваторії порту, маневрування, швартовних та інших операцій, а також визначати умови буксирування.

§2. Зазвичай такі вимоги стосуються суден та плавучих об'єктів щодо яких виникає необхідність надання допомоги при здійсненні маневрів. Особливо це стосується тих портів, які мають обмежену акваторію. У будь-якому випадку, вирішення питання про те, для яких суден використання буксирів є обов'язковим, у яких випадках і за яких умов, покладається на капітана морського порту. Порядок користування буксирами та умови портового буксирування визначаються *Обов'язковими постановами по порту*, впровадженими згідно із частиною 1 статті 17 «Обов'язкові постанови по порту» Закону України від 17.05.2012 року № 4709-IV «Про морські порти України» (із змінами).

§3. У свою чергу, всі судна під час перебування у порту повинні дотримуватися режиму порту відповідно до вимог чинного законодавства України (див., зокрема, статтю 85 КТМУ «Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту») та діючих у портах правил.

Глава 3. Міжпортове буксирування

Стаття 232. «Поняття договору міжпортового буксирування». За договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту).

§1. Стаття 232 Кодексу торговельного мореплавства України надає правове визначення договору міжпортового буксирування, який має всі характерні ознаки договору морського буксирування, що визначені статтею 222 Кодексу (див. коментар до зазначеної статті). Основною відмінністю договору міжпортового буксирування від договору портового буксирування є те, що процес буксирування здійснюється не в межах одного порту, а з одного порту до іншого, тобто забезпечується буксирування на відповідну відстань.

§2. Договір міжпортового буксирування також є консенсуальним та двостороннім, що укладається між власником буксира та власником судна чи плавучого об'єкту, що буксирується.

Договір міжпортового буксирування є оплатним (возмездним) договором, оскільки послуги з переміщення судна чи іншого плавучого об'єкту від одного порту до іншого здійснюється за відповідну плату, розмір якої обумовлюється у договорі.

Стаття 233. «Форма і зміст договору міжпортового буксирування». 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 ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають за необхідне обумовити окремо.

§1. Статтею 233 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється норма укладання договору міжпортового буксирування виключно у письмовій формі, на відміну від договору портового буксирування, який може укладатися і в усній формі. Крім договору міжпортового буксирування у процесі підготовки до такого буксирування, як правило,

оформляються наступні документи, що підтверджують можливість проведення морського буксирування:

- Обґрунтування разового перегону (проект перегону), розраховане і складене для судна (об'єкта), що буксирується, яке має бути ухвалене класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно (об'єкт), що буксирується;
- Свідоцтво на разовий перегін, видане класифікаційним товариством;
- Акт огляду придатності судна (об'єкта) до буксирування, виданий класифікаційним товариством;
- Інструкція капітану буксира (капітанам буксирів) на перегін, схвалена класифікаційним товариством;
- Розпорядження про призначення керівника буксирною операцією, у якому розподіляються обов'язки і відповідальність між буксирами (у разі використання більш ніж одного буксира);
- Акт прийняття судна (об'єкта) до буксирування морем, підписаний капітаном буксира;
- Страховий буксирний сертифікат, складений сюрвейєром страхової компанії;
- Схема буксирної лінії, схвалена сюрвейєром страхової компанії;
- Акт огляду придатності буксира (буксирів) і судна (об'єкта), що буксирується, до буксирування (Towage Approval Survey Report), складений сюрвейєром страхової компанії.

§2. Стаття 233 Кодексу у загальному вигляді визначає ті умови договору міжпортового буксирування, що повинні бути наявні в кожному договорі. Перелік реквізитів і умов договору міжпортового буксирування, наданий у статті 233 Кодексу не є вичерпним – його зміст може доповнюватися відповідно до особливостей кожного конкретного морського буксирування та технічних характеристик суден (об'єктів), що буксируються.

§3. Зокрема, договір міжпортового буксирування повинен містити умову щодо прав та обов'язків сторін. Так, усі обов'язки сторін договору міжпортового буксирування поділяються на дві групи. Перша група – це ті обов'язки, які сторони повинні здійснити до подання буксира і прийняття судна чи іншого об'єкта до буксирування. Друга група обов'язків виконується в процесі буксирування і після його завершення.

§4. До першої групи обов'язків власника судна, що буксирується можна віднести обов'язок привести судно чи інший об'єкт, що буксирується в стан, придатний для буксирування; пред'явити судно чи інший об'єкт, що буксирується для огляду і здачі буксирувальнику разом з необхідними документами в установлений строк тощо.

Що стосується буксирувальника, то на нього покладається обов'язок надати в належному місці і в обумовлений строк буксир, забезпечити його всім необхідним для буксирування і безпечного плавання, укомплектувати відповідним екіпажем; перевірити судно чи інший об'єкт, що пред'являється для буксирування, у тому числі перевірити документи та придатність цього об'єкту для буксирування тощо.

§5. Важливою умовою будь-якого договору міжпортового буксирування є умова про відповідальність сторін. Відповідальність сторін договору міжпортового буксирування перш за все залежить від розподілу обов'язків з управління буксируванням. Так, відповідно до статті 235 «Управління буксирувальною операцією» Кодексу міжпортовим буксируванням управляє капітан буксируючого судна. Тобто відповідальність за шкоду, завдану судну чи іншому об'єкту, що буксирується або майну, що на ньому знаходиться, несе буксирувальник, якщо не доведе відсутності своєї вини.

Інший порядок відповідальності за договором міжпортового буксирування може бути встановлений угодою сторін.

Стаття 234. «Буксирування між портами України». **Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України.**

Порядок буксирування між портами України, а також буксирування з (до) іноземних портів, що виконується суднами під прапором України, регулюється цим Кодексом.

§1. Стаття 234 Кодексу торговельного мореплавства України надає право здійснювати процес буксирування між портами України виключно суднам, що плавають під державним прапором України.

§2. Порядок міжпортового буксирування як між портами України, так і між портами України та іноземними портами визначається нормами Кодексу торговельного мореплавства України, зокрема, статтями Глави 1 та 3 Розділу VII Кодексу.

Стаття 235. «Управління буксирувальною операцією». **Управління міжпортовим буксируванням здійснюється капітаном судна, що буксирує. Капітан такого судна не має права втручатися у внутрішньосуднове життя судна (об'єкта), що буксирується.**

§1. На відміну від портового буксирування, управління яким може здійснювати як капітан буксируючого судна, так і капітан судна, що буксирується, управління міжпортовим буксируванням статтею 235 Кодексу торговельного мореплавства України покладається на капітана судна, що буксирує.

§2. Така вимога закону є виправданою, оскільки якщо портове буксирування здійснюється в межах одного порту, тобто на обмеженій акваторії, то міжпортове буксирування пов'язане із подоланням певної значної відстані, під час якого можуть виникнути різного роду ситуації, які можуть бути вирішені лише особою, що володіє спеціальними знаннями і навичками в галузі мореплавства.

§3. Однак, не дивлячись на те, що капітан буксирного судна управляє буксирувальною операцією, він не має права втручатися у внутрішнє життя судна чи іншого об'єкту, що буксирується. Зокрема, він не вправі надавати розпорядження членам екіпажу судна, що буксирується, вживати щодо них відповідних заходів тощо.

Стаття 236. «Начальник буксирувальної операції». **У разі призначення власником буксируючого судна начальником буксирувальної операції особи, яка не є капітаном одного з буксирів, правовідносини цієї особи з капітанами буксирів і об'єкта, що буксирується, визначаються договором міжпортового буксирування.**

§1. Статтею 236 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається можливість призначення начальником буксирувальної операції іншої ніж капітан буксира особи, яку обере власник буксируючого судна і яка володіє спеціальними знаннями і навичками щодо здійснення такого роду робіт.

§2. У такому випадку взаємовідносини між капітаном буксируючого судна і начальником буксирувальної операції під час здійснення буксирування визначаються відповідним договором міжпортового буксирування. Цим же договором визначаються і взаємовідносини між начальником буксирувальної операції та персоналом судна чи іншого об'єкту, що буксирується, якщо наявність на них людей передбачена особливостями такої буксирувальної операції.

Стаття 237. «Розірвання договору буксирівласником». **У разі неготовності об'єкта до буксирування в обумовлені договором строки після прибуття буксира в пункт відправлення власник буксируючого судна має право розірвати договір з покладенням на власника об'єкта, що підлягає буксируванню, всіх понесених буксирівласником витрат, пов'язаних з переходом буксира в пункт відправлення і зворотним переходом його в порт базування або інший пункт, розташований не далі ніж порт базування, а також неотриманих прибутків (втраченої вигоди).**

§1. Як визначає стаття 223 «Морехідний стан суден» Кодексу торговельного мореплавства України кожна сторона договору морського буксирування зобов'язана завчасно привести своє судно у стан, придатний для виконання передбачених договором морського буксирування робіт, тобто забезпечити морехідний стан судна. У разі невиконання власником судна, що буксирується зазначеного обов'язку у строк, визначений договором, власник буксируючого судна може використати своє право на розірвання договору міжпортового буксирування, яке йому надається статтею 237 Кодексу.

При цьому всі витрати, пов'язані із такою відмовою власника буксируючого судна покладаються на власника судна чи іншого об'єкту, що буксирується.

§2. Згідно із статтею 237 Кодексу власник буксируючого судна вправі вимагати окрім відшкодування понесених витрат також сплати неотриманих прибутків (втраченої вигоди).

Стаття 238. «Розірвання договору власником об'єкта, що підлягає буксируванню». **У разі прибуття буксира в пункт відправлення в неморехідному стані, не підготовленим до обумовленого договором буксирування, власник об'єкта, що підлягає буксируванню, має право розірвати договір з покладенням на буксировласника всіх понесених ним витрат, а також неотриманих доходів (втраченої вигоди).**

§1. Відповідно до закону як буксирувальник, так і замовник буксирування повинні завчасно забезпечити морехідний стан свого судна (див. статтю 223 КТМУ «Морехідний стан суден» і коментар до неї).

У свою чергу, в разі порушення зазначеного у статті 223 Кодексу торговельного мореплавства України обов'язку власником буксира, власник судна чи іншого об'єкта, що буксирується має право відмовитися від договору міжпортового буксирування та вимагати сплати всіх понесених у зв'язку з цим витрат, а також неотриманих доходів (втраченої вигоди). Проте, у будь-якому випадку розмір втраченої вигоди повинен бути доведений стороною, що вимагає її сплати.

Міжнародного пулу клубів взаємного страхування (The International Group of P&I Clubs – IGP&I), або є клубами-аутсайдерами.

У міжнародному праві не існує норм, регулюючих відносини щодо морського страхування. У зв'язку з цим на такі відносини поширюються норми національного права. У більшості законодавств морських країн національні норми, які регулюють відносини щодо морського страхування, є диспозитивними, що дозволяє сторонам договору морського страхування широко використовувати умови, загальноприйняті в світовій страховій практиці.

§2. Морське страхування є одним із різновидів майнового страхування. Визначення договору морського страхування, яке надається у статті 239 Кодексу торговельного мореплавства України узгоджується із загальним визначенням договору страхування, наданим у статті 979 «Договір страхування» Цивільного кодексу України (ЦКУ).

§3. На сьогодні правове регулювання морського страхування в Україні визначається:

- загальними нормами Глави 67 «Страхування» ЦКУ;
- Законом України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування» (далі – *Закон*) із змінами;
- статтями 239-276 Розділу VIII «Морське страхування» Кодексу торговельного мореплавства України.

§4. Зазначені вище нормативно-правові акти співвідносяться між собою наступним чином. Відповідно до статті 4 «Акти цивільного законодавства України» ЦКУ основним актом цивільного законодавства України є Цивільний кодекс України. Актами цивільного законодавства є також інші закони України, які приймаються відповідно до Конституції України та ЦКУ. Таким чином, норми Глави 67 ЦКУ превалюють над нормами *Закону*.

Разом з тим правила про страхування, передбачені Главою 67 ЦКУ, застосовуються і до деяких специфічних видів страхування, включаючи морське. Це означає, що відносини щодо морського страхування регулюються нормами Глави 67 ЦКУ в тій мірі, в якій вони не врегульовані статтями Розділу VIII Кодексу торговельного мореплавства України. Наприклад, пункт 6 частини 1 статті 988 ЦКУ «Обов'язки страховика» зобов'язує страховика «не розголошувати відомостей про страхувальника та його майнове становище, крім випадків, встановлених законом». У Розділі VIII КТМУ норми з даного питання відсутні. Отже, положення статті 988 ЦКУ в повній мірі поширюються і на страховика за договором морського страхування. У той же час в Главі 67 ЦКУ не розглядаються умови припинення або збереження сили договору страхування в разі відчуження застрахованого майна, тоді як Кодекс торговельного мореплавства України визначає умови припинення або збереження сили договору страхування і для випадку відчуження застрахованого вантажу (стаття 248) та для випадку відчуження застрахованого судна (стаття 249). Тому відповідно до відносин за договором морського страхування насамперед застосовуються норми зазначених статей Кодексу.

Таким чином, норми Розділу VIII Кодексу торговельного мореплавства України переважають у сфері морського страхування як над нормами *Закону*, так і над нормами Глави 67 ЦКУ.

§5. Стаття 239 Кодексу торговельного мореплавства України вживаючи поняття «страхування», не розкриває його змісту. Тому, вимоги, що пред'являються до страховика за договором морського страхування визначаються на підставі норм глави 67 ЦКУ та *Закону*. Так, відповідно до частини 1 статті 984 ЦКУ «Сторони у договорі страхування» страховиком є юридична особа, яка спеціально створена для здійснення страхової діяльності та одержала у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. Що до вимог, яким мають відповідати страховики, порядку ліцензування їх діяльності та здійснення державного нагляду за страховою діяльністю, то зазначена стаття ЦКУ посилається на *Закон*.

Так, відповідно до статті 2 «Страховики» *Закону* страховиками визнаються фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно із Законом України від 19.09.1991 року № 1576-ХІІ «Про господарські товариства» (із змінами) з урахуванням особливостей, передбачених цим

Законом, а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. При цьому учасників страховика повинно бути не менше трьох.

§6. Питання про можливість роботи іноземних страховиків на українському морському страховому ринку через відсутність спеціальних вказівок з цього приводу в Розділі VIII Кодексу торговельного мореплавства України слід вирішувати на основі загальних норм страхового законодавства. Відповідно до статті 2 *Закону* страховиками також визнаються зареєстровані уповноваженим органом відповідно до законодавства України постійні представництва у формі філій іноземних страхових компаній, які також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності (далі – філії страховиків-нерезидентів).

Страховиками-нерезидентами вважаються фінансові установи, що створені та мають ліцензію на провадження страхової діяльності відповідно до законодавства тих іноземних держав, у яких вони зареєстровані.

Забороняється здійснювати страхову діяльність на території України страховиками-нерезидентами, **крім таких видів страхової діяльності:**

- виключно із страхування ризиків, пов'язаних з морськими перевезеннями, комерційною авіацією, запуском космічних ракет і фрахтом (включаючи супутники), у разі, якщо об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з товарами, які транспортуються, та/або транспортним засобом, яким вони транспортуються, та/або будь-яка відповідальність, що виникає у зв'язку з таким транспортуванням товарів;
- перестраховування;
- страхове посередництво, таке як брокерські та агентські операції стосовно: перестраховування, виключно із страхуванням ризиків, пов'язаних з морськими перевезеннями, комерційною авіацією, запуском космічних ракет і фрахтом (включаючи супутники), у разі, якщо об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з товарами, які транспортуються, та/або транспортним засобом, яким вони транспортуються, та/або будь-яка відповідальність, що виникає у зв'язку з таким транспортуванням товарів;
- допоміжні послуги із страхування, такі як консультаційні послуги, оцінка актуарного ризику та задоволення претензій.

Примітка.

1. *Актуарний ризик* (англ. Actuarial risk) – страховий ризик, що покривається страховою компанією в обмін на сплату страхової премії. Актуарний ризик розраховується за допомогою актуарної калькуляції. У найбільш загальній формі *актуарний ризик* – це математичне очікування страхового випадку (виходячи з накопичених, систематизованих і узагальнених матеріалів статистики за ряд років).

2. *Актуарна калькуляція* – сумарний розрахунок, результат роботи актуарія, узагальнений, як правило, у формі таблиці, що вказує на ймовірність реалізації ризику в страхуванні. Актуарна калькуляція спирається на математичний апарат теорії ймовірностей і закону великих чисел.

3. *Актуарій* (англ. Actuary) – фахівець у галузі математичної статистики і теорії ймовірностей. Деякі з таких фахівців працюють в страхових компаніях і займаються розрахунками імовірної тривалості життя, ймовірних сум страхових виплат, страхових ризиків і страхових премій для кожного виду ризику. Актуарії є також консультантами з управління пенсійними фондами; *урядовий актуарій* (government actuary) консультує уряд з питань державного страхування та інших державних пенсійних програм.

§7. Страховики можуть здійснювати свою діяльність через страхових або перестрахових брокерів та страхових агентів.

Страхові брокери – юридичні або фізичні особи, які зареєстровані у встановленому порядку як суб'єкти підприємницької діяльності та здійснюють за винагороду посередницьку діяльність у страхуванні від свого імені на підставі брокерської угоди з особою, яка має потребу у страхуванні як страхувальник. Страхові брокери – фізичні особи, які зареєстровані у встановленому порядку як суб'єкти підприємницької діяльності, не мають права отримувати та перераховувати страхові платежі, страхові виплати та виплати страхового відшкодування.

Перестрахові брокери – юридичні особи, які здійснюють за винагороду посередницьку діяльність у перестраховуванні від свого імені на підставі брокерської угоди із страховиком, який має потребу у перестраховуванні як перестраховальник.

Страхові агенти – фізичні або юридичні особи, які діють від імені та за дорученням страховика і виконують частину його страхової діяльності, а саме: укладають договори страхування, одержують страхові платежі, виконують роботи, пов'язані із здійсненням страхових виплат та страхових відшкодувань. Страхові агенти є представниками страховика і діють в його інтересах за винагороду на підставі договору доручення із страховиком.

§8. Другою стороною договору морського страхування виступає страхувальник. Відповідно до частини 2 статті 984 ЦКУ страхувальниками можуть бути фізичні або юридичні особи. Проте, оскільки метою морського страхування є забезпечення майнових інтересів, пов'язаних із мореплаванням (див. коментар до статті 242 КТМУ «Об'єкти страхування»), як правило страхувальниками за договором морського страхування виступають підприємства та організації, діяльність яких пов'язана із торгівельним мореплаванням.

§9. Договір морського страхування може бути укладений страхувальником на свою користь або на користь третьої особи (див. коментар до статті 246 КТМУ «Договір морського страхування на користь третьої особи»). У першому випадку страхове відшкодування виплачується страхувальнику, в другому випадку – вигодонабувачу.

§10. У договір морського страхування обов'язково включаються основні умови взагалі властиві будь-яким договорам страхування, загальний перелік яких визначається статтею 982 ЦКУ «Істотні умови договору страхування», згідно з якою такими умовами є предмет договору страхування, страховий випадок, розмір грошової суми, в межах якої страховик зобов'язаний провести виплату у разі настання страхового випадку (страхова сума), розмір страхового платежу і строки його сплати, строк договору та інші умови, визначені актами цивільного законодавства.

Відповідно до статті 4 «Предмет договору страхування» *Закону* і статті 980 ЦКУ *предметом договору страхування* можуть бути майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані:

- з життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням (особисте страхування);
- з володінням, користуванням і розпорядженням майном (майнове страхування);
- з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності).

§11. Згідно із статтею 8 «Страховий ризик і страховий випадок» *Закону*, *страховий випадок* – це подія, передбачена договором страхування або законодавством, яка відбулася і з настанням якої виникає обов'язок страховика здійснити виплату страхової суми (страхового відшкодування) страхувальнику, застрахованій або іншій третій особі. Страховий випадок має місце тоді, коли причиною збитків стали випадковості і небезпечності, передбачені договором, які називаються страховими ризиками.

Страховий ризик – це певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання. Коло страхових ризиків, прийнятих на себе страховиком, визначаються і затверджуються ним в правилах страхування та деталізуються в договорі страхування.

Збитки, завдані шкідливими чинниками, що не відносяться до страхових ризиків, не підлягають відшкодуванню страховиком. При розгляді однієї зі справ Морська арбітражна комісія (МАК), наприклад, відхилила вимогу страхувальника про стягнення зі страховика відшкодування збитків пов'язаних із розсіпом цементу внаслідок розриву мішків, встановивши що вантаж цементу в мішках був застрахований на умовах «з відповідальністю за окрему (частну) аварію», причому страховий поліс містив спеціальне застереження (оговорку) про виключення ризику розриву мішків (див. §8 коментаря до статті 246 КТМ РФ).

§12. Згідно із статтею 9 «Страхова сума, страхова виплата, страхове відшкодування і франшиза» *Закону*, *страхова сума* – це грошова сума, в межах якої страховик відповідно до умов страхування зобов'язаний провести виплату при настанні страхового випадку.

Страхова виплата – це грошова сума, яка виплачується страховиком відповідно до умов договору страхування при настанні страхового випадку.

Страхове відшкодування – це страхова виплата, яка здійснюється страховиком у межах страхової суми за договорами майнового страхування і страхування відповідальності при настанні страхового випадку.

Франшиза – це частина збитків, що не відшкодовується страховиком згідно з договором страхування.

§13. Згідно із статтею 10 «Страховий платіж, страховий тариф» *Закону, страховий платіж* (страховий внесок, страхова премія) – це плата за страхування, яку страхувальник зобов'язаний внести страховику згідно з договором страхування.

Страховий тариф – це ставка страхового внеску з одиниці страхової суми за визначений період страхування.

Стаття 240. «Докази укладення договору морського страхування». **Наявність і зміст договору морського страхування можуть бути доведені виключно письмовими доказами.**

§1. За загальним правилом договір морського страхування укладається у письмовій формі, що визначається як частиною 1 статті 981 «Форма договору страхування» Цивільного кодексу України (ЦКУ), так і статтею 16 Закону України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування» (із змінами), відповідно до якої *договір страхування* – це письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування (подати допомогу, виконати послугу тощо), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору.

При цьому, частиною 2 статті 981 ЦКУ визначається, що у разі недодержання письмової форми договору страхування такий договір є нікчемним.

§2. Проте, стаття 240 Кодексу торговельного мореплавства України не тільки не вимагає письмової форми договору морського страхування, але й не встановлює правових наслідків її недотримання. Навпаки, стаття 240 Кодексу надає можливість сторонам договору морського страхування довести його наявність за допомогою будь-яких письмових доказів.

§3. Так, договір морського страхування може бути укладений шляхом складання одного документа – генерального полісу (див. коментар до статті 253 КТМУ «Генеральний поліс») або шляхом видачі страховиком страхувальнику страхового свідоцтва (поліса, сертифіката) [див. частину 1 статті 981 ЦКУ].

Стаття 241. «Сфера застосування договору морського страхування». **Правила цієї глави застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін не встановлено інше. Але у випадках, прямо вказаних у цій главі, угода, що не відповідає цим правилам, є недійсною.**

§1. Статтею 241 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається диспозитивність норм щодо договору морського страхування, наявних у Кодексі. Таке положення дозволяє сторонам договору укладати договір морського страхування на умовах, найбільш прийнятних для відповідної сфери торговельного мореплавства, навіть якщо в тій чи іншій мірі вони відрізняються від правил даної глави Кодексу.

§2. Разом з тим до Глави 1 «Договір морського страхування» Розділу VIII Кодексу входять статті відносно абандону, які є імперативними нормами (див. коментар до статей 271 «Абандон» і 272 «Заява про абандон» КТМУ).

Стаття 242. «Об'єкти страхування». **Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплаванням 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 (перестрахування).**

Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

Договори морського страхування із страховальниками-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. Утворення Морського страхового бюро та його державна реєстрація здійснюються в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

§1. Статтею 242 Кодексу торговельного мореплавства України визначається перелік майнових страхових інтересів, які можна поділити на наступні групи:

- ризик втрати, нестачі або пошкодження певного майна, зокрема, судна або вантажу;
- ризик деліктної, а в передбачених законом випадках – також договірної відповідальності, зокрема, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб судового екіпажу, а також відповідальність судовласника перед третіми особами у зв'язку із зіткненням суден тощо;

Примітка. *Делікт* (від лат. delictum - «проступок, правопорушення») – приватний або цивільно-правовий (лат. delictum privatum) проступок, що тягне за собою відшкодування шкоди і збитків, що стягуються за приватним правом на користь потерпілих осіб. Деліктом в галузі цивільного права взагалі називається всяке протиправне діяння (все одно, чи це злочин, проступок або просте майнове ушкодження), що втручається в персональну або майнову сферу особистості і заподіює їй той або інший збиток, незалежно від існуючих між особами цивільно-правових відносин. Відмітною ознакою делікту від правопорушень іншого ряду (так званих *квазіделіктів*) слугує намір завдати шкоди, вина, без якої, за деякими винятками, не існує відповідальності

- комерційний ризик, тобто ризик збитків від підприємницької діяльності внаслідок порушення зобов'язань контрагентами, у тому числі ризик неотримання прибутку.

§2. Перш за все страховий інтерес відносно судна належить його власнику (див. вище, схема 35 на стор. 481). Саме власник за загальним правилом несе ризик випадкової загибелі або пошкодження судна, який за допомогою договору морського страхування може бути перекладений на страховика. Однак, згідно із статтею 20 «Поняття судовласника і власника судна» Кодексу торговельного мореплавства України судовласником визнається також юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того чи є вона власником судна або використовує на інших законних підставах (наприклад, фрахтувальник судна за тайм- або бербоут-чартером). Тому, судовласник може мати страховий інтерес щодо судна, якщо за умовами договору він приймає на себе ризик випадкової загибелі або пошкодження судна.

Якщо ризик випадкової загибелі або пошкодження судна залишається за фрахтівником, страховий інтерес щодо судна у фрахтувальника відсутній. Фрахтувальник в подібній ситуації заінтересований у страхуванні фрахту, який він може заробити у зв'язку з використанням судна і який він втрачає внаслідок загибелі або пошкодження судна, які спричинили його виведення з експлуатації.

§3. Відомо, що небезпеки для судна у морі наявні завжди, передбачити і мінімізувати їх вплив дуже важко, а часом неможливо. Тому важливо, щоб судовласник застрахував своє судно таким чином, щоб були покриті і його вкладення і вкладення кредитора у разі повної втрати судна або нанесення йому великих пошкоджень. Досягти цього можна за допомогою *страхування суден (страхування КАСКО)*, що є найважливішим покриттям для судна, яке часто називають страхуванням «корпусу і машини» (*Hull & Machinery – H&M*). Страхування *H&M* покриває втрату або пошкодження судна, що мали місце внаслідок:

- небезпек моря, річок, озер або інших судноплавних вод;
- пожежі, вибуху;
- розкрадання сторонніми особами;
- викидання вантажу за борт;
- піратства;
- контакту з береговим транспортним засобом, обладнанням дока (причалу);
- землетрусу, блискавки, виверження вулкана.

Страхування *КАСКО* дуже різноманітно. З метою стандартизації договорів страхування, надання вибору страхувальникові в страховому покритті при страхуванні суден застосовуються різні умови, які об'єднують певну групу ризиків:

- «з відповідальністю за загибель і пошкодження» – умова так званого «повного покриття», коли страховик відшкодовує судовласнику збитки від загибелі або пошкодження судна. Причиною такої загибелі можуть бути будь-які ризики, пов'язані з мореплавством;
- «без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи (крушення)» – повністю відшкодовуються страховиком збитки від повної загибелі судна, а збитки від пошкоджень тільки в тих випадках, якщо вони виникли внаслідок аварії (крушення) судна;
- «без відповідальності за окрему (частную) аварію» – передбачає, що страховик виконує свої зобов'язання в тому ж обсязі, що і на повних умовах страхування «з відповідальністю за загибель і пошкодження», але за винятком відповідальності за окрему (частную) аварію. У міжнародній практиці морського страхування під «аварією» розуміються шкода і збитки, а також надзвичайні витрати, понесені судном, вантажем і фрахтом в процесі морського перевезення. У відповідності до природи цих збитків і принципів їх розподілу між учасниками перевезення вони поділяються на загальну і окрему (частную) аварію;
- «з відповідальністю тільки за повну загибель судна» – сама «вузька» умова страхування. Відповідно до неї фінансова відповідальність страховика перед судовласником виникає лише у разі загибелі судна.

§4. Страховий інтерес у відношенні вантажу має його власник, на якого і покладається ризик випадкових його загибелі або пошкодження. При відчуженні вантажу власником страхового інтересу стає одержувач з моменту переходу до нього права власності, який збігається із моментом передачі вантажу перевізнику або передачі покупцю коносаменту або іншого розпорядчого документу на вантаж. Витрати зі страхування вантажу покладаються на продавця або покупця в залежності від умов договору купівлі-продажу товару.

Основною в морському страхуванні вантажів, так званому *страхуванні КАРГО*, є умова «з відповідальністю за всі ризики». Значно поширені також в світовій практиці умови: «з відповідальністю за окрему (частную) аварію» і «без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи (крушення)». При будь-якому варіанті страхового покриття страховик не приймає на себе зобов'язань щодо збитків, викликаних наступними причинами:

- природний убуток (естественная убыль) вантажу та інші його властивості, що призводять до неминучих втрат;
- навантаження вантажів, небезпечних щодо вибуху або самозаймання без повідомлення страховика;
- військові, піратські дії, народні хвилювання, розпорядження влади, страйки і т. п.;
- умисел або груба необережність страхувальника, вантажовідправника, вантажоодержувача або їх представників;
- затримки в доставці;
- вплив температури і вологості трюмного повітря і подмочка вантажу конденсатом;
- невідповідність тари і упаковки вантажу, а також відправка вантажу у пошкоджену стані.

При страхуванні вантажу на умовах «без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи (крушення)», коло страхових ризиків, прийнятих на себе страховиком, збігається з тим, який передбачається умовою «з відповідальністю за окрему (частную) аварію», але відшкодуванню підлягають лише збитки від повної загибелі всього або частини вантажу.

Збитки від пошкодження вантажу відшкодовуються тільки в тих випадках, коли вони сталися внаслідок катастрофи (крушення) чи зіткнення суден та інших транспортних засобів між собою або з будь-яким нерухомим або плавучим предметом (включаючи лід), посадки судна на мілину, пожежі чи вибуху на судні або іншому транспортному засобі. Розглядаючи справу за позовом страхувальника до «Ингосстраха» щодо виплати страхового відшкодування

за збитки, що виникли у зв'язку з підмочкою забортною водою вантажу борошна, застрахованого на умовах «без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи (крушення)», Морська арбітражна комісія (МАК) відзначила у своєму рішенні, що позивач неправильно витлумачив відповідні положення «Правил страхування вантажів», змішавши поняття «загибель вантажу» і «пошкодження вантажу» (справа МАК № 15/1963).

Щоб підкреслити безперервність страхового захисту на всьому шляху проходження вантажу, у договорах страхування (полісах) використовується застереження (оговорка) про страхування «від складу до складу» або «від дверей до дверей». Тобто за договором морського страхування вантаж вважається застрахованим на весь період перевезення, а не тільки на морську частину перевезення. Так, наприклад, МАК зобов'язала «Ингосстрах» виплатити страхове відшкодування у зв'язку з поломкою застрахованого піаніно, пошкодження якого були заподіяні в процесі його транспортування на автомашині з порту призначення на склад одержувача (справа МАК № 14/1961).

§5. У страхуванні фрахту може бути заінтересований як судновласник, так і вантажовласник залежно від того, хто з них може втратити право на стягнення фрахтових платежів. Це визначається умовами внесення фрахту. Якщо, наприклад, фрахт підлягає сплаті до відправлення вантажу на умовах «lost or not lost», тобто не може бути стягнутий назад незалежно від загибелі вантажу, інтерес у страхуванні фрахту належить вантажовласнику і фрахт страхується в тому ж порядку, що і вантаж. Однак, іноді фрахт вноситься після доставки вантажу у порт призначення. У такому випадку страховий інтерес у фрахті має судновласник, а фрахт страхується у тому ж порядку, що і судно.

§6. Судновласнику належить страховий інтерес у відношенні плати за проїзд. Такі суми підлягають сплаті при укладанні договору перевезення, проте, у випадках, передбачених законодавством такі суми повинні бути повернуті (див. коментар до статей 188 «Відмова пасажера від договору» і 189 «Відмова перевізника від договору» КТМУ). Тим самим перевізник втрачає право на вказані платежі повністю або в певній частині, а тому заінтересований в їх страхуванні.

§7. Страховий інтерес щодо прибутку, очікуваного від реалізації вантажу в пункті призначення, належить вантажоодержувачу, який має право власності на вантаж або право вимагати передачі вантажу, що впливає з договору про його придбання.

Очікуваний прибуток може страхуватися як разом з вантажем, так і окремо від нього. В останньому випадку прибуток визначається як різниця між ринковими цінами на вантаж в пунктах призначення і відправлення або в розмірі встановленого договором відсотку ціни вантажу в пункті відправлення. Якщо прибуток забезпечується страховим покриттям разом з вантажем, то відповідно до *Правил ІНКОТЕРМС-2000* сума прибутку визначається як 10% ціни вантажу, тобто страхування повинно покривати, як мінімум, 110% передбаченої в договорі купівлі-продажу товару ціни вантажу і має бути обумовленим у валюті договору купівлі-продажу (див. «СІF А.3 Договори перевезення і страхування» *Правил ІНКОТЕРМС-2000*).

§8. У якості страхового інтересу статтею 242 Кодексу торговельного мореплавства України також визначається заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу. Зазначені платежі мають характер майнової відповідальності судновласника перед капітаном і іншими членами екіпажу судна. Така відповідальність може бути деліктною (в разі відшкодування шкоди, завданої життю і здоров'ю цих осіб) або договірною (в разі повернення заробітної плати і інших платежів відповідно до умов трудових договорів).

§9. До об'єктів морського страхування відноситься також цивільна відповідальність судновласника та перевізника (див. нижче, фото 68). Це може бути як деліктна відповідальність (наприклад, за забруднення навколишнього природного середовища нафтою), так і договірна відповідальність (наприклад, відповідальність перевізника за незбереження вантажу).

§10. Страховик, що компенсує збитки учасникам морського страхування, у свою чергу, має право укласти договір перестрахування, відповідно до якого страховик перекладає на іншого страховика (перестраховика) платежі, що перераховані у вигляді страхового відшкодування

судновласникам або вантажовласникам. Сторонами договору перестраховання є страховик і перестраховик. Тобто, страхувальник за договором морського страхування не бере участі в договорі перестраховання і, відповідно, не має права пред'являти будь-яких вимог до перестраховика.

Certificate No: DM16M0243000396
(Sertifika Numarası)

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE
(GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ SİGORTA VEYA DİĞER MALİ TEMİNAT SERTİFİKASI)

Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
(2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukukî Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesi Hükümlerine Uygun Olarak Düzenlenmiştir.)

Name of ship Geminin adı	KUZGUNÇUK	IMO Number IMO Numarası	9235842
Distinctive number or letters Belirtilmiş numara veya harfler	TCAZ7	Port of registry Tescilli limanı	İSTANBUL
Name and address of owner Gemi sahibinin adı ve adresi	KUZGUNÇUK TANKERCİLİK ANONİM ŞİRKETİ ZİNCİRLİKUYU BÜYÜKDERE CAD. NO.145 ŞİŞLİ İSTANBUL		

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.
(Bu sertifika yukarıda adı geçen gemi ile ilgili olarak, 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukukî Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesinin gereklerini karşılayan geçerli bir sigorta poliçesi veya diğer mali teminat mevcut olduğunu beyit etmektedir.)

Type of Security POLICY OF INSURANCE
(Teminat türü)

Duration of Security FROM NOON GMT 20th FEBRUARY 2016 TO NOON GMT 20th FEBRUARY 2017
(Teminat süresi)

Name and address of the insurer(s) and / or Guarantor(s)
(Sigorta eden(ler) ve / veya Garantör(ler) in adı ve adresi)

Name THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (EUROPE) LIMITED
(İsim)

Address 90 FENCHURCH STREET LONDON EC3M 4ST ENGLAND
(Adres)

This certificate is valid until NOON GMT 20th FEBRUARY 2017
(Bu sertifikanın geçerli olduğu tarih)

Issued or certified by the Government of REPUBLIC OF TURKEY
(Düzenleyen veya tasdik eden hükümet)

At İSTANBUL
(Yer)

On 12.02.2016
(Date (Tarih))


Mustafa KIRAN
HARBOUR MASTER OF İSTANBUL
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications



Form No M001 Rev.01

Фото 68. Копія лицьової сторони страхового сертифіката щодо страхування цивільної відповідальності судновласника за забруднення навколишнього середовища нафтопродуктами.

§11. Частиною третьою статті 242 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються обов'язкові вимоги, яким повинні відповідати страховики-резиденти, для укладання договорів морського страхування. По-перше, вони повинні мати ліцензію на здійснення відповідного виду страхування. Така ліцензія видається у відповідності до Закону України від 02.03.2015 року № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» (із змінами), Закону України від 12.07.2001 року № 2664-III «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» (із змінами). Порядок видачі ліцензій страховикам встановлений розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг в Україні від 28.08.2003 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження страхової діяльності». Органом ліцензування у цій сфері виступає Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України.

По-друге, такі страховики повинні бути членами Морського страхового бюро. Основним призначенням морського страхового бюро є координація діяльності страховиків у галузі страхування морських ризиків та представництва їх інтересів у міжнародних об'єднаннях страховиків. Утворення Морського страхового бюро та його державна реєстрація здійснюються у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 27.04.1998 року було утворено Морське страхове бюро. Проте, на сьогодні вказана постанова втратила чинність і нині правовий статус Морського страхового бюро в Україні не визначений.

Стаття 243. «Інформація про ступінь ризику». У разі укладення договору страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про обставини, що мають істотне значення для визначення ступеня ризику і відомі або повинні бути відомі страхувальнику, а також відомості, запитані страховиком.

Страхувальник звільняється від цього обов'язку відносно загальновідомих відомостей, а також відомостей, що відомі або повинні бути відомі страховику.

У разі неповідомлення страхувальником відповідних відомостей або повідомлення ним неправильних відомостей страховик має право відмовитися від договору.

§1. Відомо, що договір морського страхування – це договір відповідно до якого страховик приймає на себе ризик збитків страхувальника або вигодонабувача. Природно, що інформація про ризик набуває в даному договорі особливе значення: адже саме від неї залежить як рішення страховика про укладення договору, так і умови останнього (перш за все – розмір страхової премії). Тому, страховик має право на надання йому повної інформації про обставини, які мають значення для визначення ступеню ризику.

§2. Відповідна інформація надається страхувальником в заяві на ім'я страховика. Заява, як правило, складається на основі проформи, розробленої страховиком згідно із визначеними ним правилами страхування і містить приблизний перелік інтересуючих його відомостей. Так, загалом, при страхуванні судна страхувальник повинен повідомити точні відомості про судно (зокрема, тип судна, назву, рік побудови, прапор судна, хто є власником судна, клас, призначений йому класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно, тип енергетичної установки, валову місткість судна тощо), а також вказати:

- розмір страхової суми;
- при страхуванні на рейс – пункти початку і закінчення рейсу, його тривалість і пункти заходу;
- при страхуванні на певний термін – район плавання і строк страхування та ін.

У випадку страхування вантажу страхувальник зазвичай повинен надавати таку інформацію:

- точну назву, рід тари чи упаковки, число місць і вагу вантажу;
- номери і дати коносаментів та інших перевізних документів;
- вид транспорту (при морському перевезенні – назва, рік побудови, прапор і тоннаж судна);
- спосіб відправки вантажу (у трюмі або на палубі, навалом, насипом, наливом);
- пункти відправлення, перевантаження і призначення вантажу;
- дату відправки вантажу;
- розмір страхової суми тощо.

§3. Як визначає частина перша статті 243 Кодексу торговельного мореплавства України, окрім інформації, запитаної страховиком, страхувальник зобов'язаний повідомити страховику про всі інші обставини, що мають істотне значення для визначення ступеню ризику. Так, наприклад, у разі заходу судна до замерзаючого порту призначення у період, коли в цьому порту оголошена льодова обстановка, незалежно від запиту страховика необхідним визнається надання інформації страхувальником відповідно наявності чи відсутності льодового класу у судна. При перевезенні вогнебезпечних або вибухових речовин, страхувальник також повинен повідомити про це страховика незалежно від наявності запиту від нього.

§4. Разом з тим, частина друга статті 243 Кодексу звільняє страхувальника від обов'язку надавати загальновідомі відомості, а також інформацію, яка відома або повинна бути відома страховику стосовно обставин, що мають значення для визначення ступеню ризику.

З цього положення випливає, що страховик втрачає право відмовитися від виконання договору морського страхування незважаючи на неповідомлення йому страхувальником відомостей, що мають істотне значення для визначення ступеня ризику у разі, якщо страхувальником не були надані загальновідомі відомості, або інформація, відома або повинна бути відомою страховику.

У випадку якщо страховик, який запитав у страхувальника певні відомості і не отримав їх, проте уклав договір морського страхування, прийнявши на себе, таким чином, ризик несприятливих для себе наслідків, в подальшому при настанні таких несприятливих наслідків не може, посилаючись на частину другу статті 243 Кодексу, відмовитися від договору.

§5. Частина третя статті 243 Кодексу підставою для відмови страховика від договору морського страхування (тобто, відмови від виплати страхового відшкодування) визначає неповідомлення страхувальником відповідних відомостей або повідомлення страхувальником

неправильних відомостей. У даному випадку тягар доведення відсутності своєї вини покладається на страхувальника.

За наявності вини страхувальника (див. також статтю 991 «Відмова від здійснення страхової виплати» Цивільного кодексу України), страховик звільняється від обов'язку сплати страхового відшкодування (якщо воно вже було виплачено – має право вимагати його повернення) та зберігає право на належну йому страхову премію у повному обсязі.

Стаття 244. «Страховий поліс». Страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника видати йому за своїм підписом документ, що містить умови договору морського страхування (поліс, страховий сертифікат тощо).

§1. Статтею 244 Кодексу торговельного мореплавства України визначено кілька різновидів документа, що містить умови договору морського страхування і видається страховиком за своїм підписом страхувальнику на його вимогу, а саме: страховий поліс, страховий сертифікат або інший документ, виданий страховиком.

§2. Страховий поліс (Policy of Insurance) підтверджує укладення договору морського страхування і його основні умови, виконуючи тим самим доказову функцію. У цій якості поліс має перевагу перед іншими документами, що видаються страховиком, оскільки в правилах страхування зазвичай передбачається, що після видачі поліса усі раніше видані у підтвердження прийняття страхування документи втрачають свою силу. Разом з тим страховий поліс має також інше правове значення, зокрема:

- засвідчує момент і факт прийняття ризику страховиком;
- є підставою для виплати страхового відшкодування.

§3. Слід також відзначити, що страховий поліс не є письмовою формою договору; це – односторонній документ, що виходить від страховика і видається ним у посвідчення вже укладеного договору.

Оскільки договір морського страхування укладається і вступає в силу, як правило, до видачі поліса, страхувальник має право вимагати виплати страхового відшкодування і при настанні страхового випадку до видачі поліса за умови пред'явлення іншого документа, виданого страховиком на підтвердження договору морського страхування.

§4. Страховий поліс видається на ім'я власника страхового інтересу, оскільки за договором страхування тільки він має право на отримання страхового відшкодування. Однак, на протязі терміну дії договору морського страхування, об'єкт страхування може перейти у власність іншої особи, що тягне за собою зміну власника страхового інтересу. У такому випадку договір морського страхування може бути розірваний або може продовжувати свою дію залежно від певних обставин. Так, у випадку відчуження застрахованого судна договір морського страхування припиняється з моменту відчуження (див. статтю 249 КТМУ «Відчуження застрахованого судна»).

§5. В той же час, у разі відчуження застрахованого вантажу договір страхування зберігає силу, причому всі права та обов'язки страхувальника переходять до набувача вантажу (див. статтю 248 КТМУ «Відчуження застрахованого вантажу»). Таким чином, страховий поліс підлягає передачі набувачеві вантажу. Страховий поліс передається шляхом здійснення на ньому *передавального напису (індосаменту)*.

Стаття 245. «Страхова премія». Страхувальник зобов'язаний виплатити страховику страхову премію протягом обумовленого терміну. До сплати страхової премії договір морського страхування не вступає в силу, якщо в ньому не передбачено інше.

§1. Статтею 245 Кодексу торговельного мореплавства України визначається обов'язок страхувальника сплатити страховику страхову премію. Дане положення впливає із поняття договору морського страхування, визначеного статтею 239 Кодексу (див. коментар до зазначеної статті). *Страхова премія* (страховий платіж, страховий внесок) – це плата за страхування, яку страхувальник зобов'язаний внести страховику згідно із договором страхування [див. статтю 10 Закону України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування» (із змінами)].

§2. Сума страхової премії обчислюється з урахуванням, по-перше, характеру і обсягу страхового покриття, передбаченого умовами страхування, і, по-друге, ступеня небезпеки (ризика), яка загрожує застрахованому майну.

Наприклад, у договорах страхування вантажу в процесі розрахунку страхової премії приймаються до уваги наступні обставини: рід вантажу, характер і стан тари і упаковки, напрямок перевезення, вік і стан судна, на якому перевозиться вантаж, вантажні приміщення, в яких вантаж знаходиться у період перевезення на судні (в трюмі, на палубі), час року, технічні та комерційні особливості приймання, обробки, зберігання та видачі вантажу в портах відправлення і призначення та ін.

У договорах страхування судна розмір страхової премії залежить, зокрема, від таких факторів: віку судна, наявності у нього класу, призначеного класифікаційним товариством, під технічним наглядом якого знаходиться судно, прапора (національної приналежності), району плавання, роду вантажу, що перевозиться, лінійної або трампової форми судноплавства і т. д.

§3. Визначена статтею 245 Кодексу умова відносно того, що до сплати страхової премії договір морського страхування не вступає в силу означає, що покладання страхового ризику на страховика виникає не з моменту укладання договору страхування, а з моменту сплати страхової премії (або її частини, у разі, якщо умовами договору передбачена сплата страхової премії частинами). Зазначена норма є диспозитивною і дозволяє сторонам договору морського страхування визначити інший строк, з якого договір набирає законної сили. Це, у свою чергу, узгоджується з диспозитивною нормою статті 983 «Момент набрання чинності договором страхування» Цивільного кодексу України, яка встановлює аналогічне загальне правило для всіх договорів страхування.

§4. Сплата премії проводиться шляхом одноразового платежу або періодичних внесків на рахунок страховика в банку, якщо інше не обумовлено договором страхування.

Виникає питання про те, в якій валюті повинна проводитися оплата страхової премії і, зокрема, чи можлива оплата страхової премії в іноземній валюті. Відповідь на це питання значною мірою залежить від суб'єктного складу страхових правовідносин.

Відповідно до статті 19 Закону України від 07.03.1996 року № 85/96-вр «Про страхування» (із змінами) страхувальники-резиденти згідно з укладеними договорами страхування мають право вносити платежі лише у грошовій одиниці України, а страхувальник-нерезидент – у іноземній вільно конвертованій валюті або у грошовій одиниці України у випадках, передбачених чинним законодавством України, з урахуванням положень частини четвертої зазначеної статті при укладанні договорів страхування життя.

Якщо дія договору страхування поширюється на іноземну територію відповідно до укладених угод з іноземними партнерами, то порядок валютних розрахунків регулюється відповідно до вимог законодавства України про валютне регулювання [див. Декрет Кабінету Міністрів України від 19.02.1993 року № 15-93 «Про систему валютного регулювання і валютного контролю» (із змінами), а також Закон України від 23.09.1994 року № 185/94-вр «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» (із змінами)].

Страхова виплата здійснюється тією валютою, яка передбачена договором страхування, якщо інше не передбачено законодавством України.

Грошові зобов'язання сторін за договорами страхування життя, за їх згодою, можуть бути визначені як у національній валюті України, так і у вільно конвертованій валюті або розрахункових величинах, що визначають фактичний розмір зобов'язань страховика на дату виникнення або виконання цих зобов'язань.

Стаття 246. Договір морського страхування на користь третьої особи. Договір морського страхування може бути укладено страхувальником на користь третьої особи, зазначеної або не зазначеної в договорі.

У випадку укладення договору морського страхування на користь третьої особи страхувальник несе всі обов'язки за цим договором. Ці ж обов'язки несе і особа, на користь якої і укладено договір, якщо він укладений за дорученням вказаної особи або навіть і без доручення, але ця особа пізніше виявила щодо страхування свою згоду.

У разі страхування на користь третьої особи страхувальник користується всіма правами за договором страхування без окремого доручення.

§1. Договір морського страхування може бути укладений на користь власника страхового інтересу (див. §3 коментаря до статті 244 КТМУ «Страховий поліс»). Страхувальник має право укласти договір страхування на свою користь за умови, якщо страховий інтерес належить саме йому. Якщо ж страховий інтерес належить іншій особі (вигодонабувачу), договір повинен бути укладений на користь цієї особи.

§2. Третя особа, на користь якої укладається договір морського страхування зазначається в страховому полісі або іншому документі, виданому страховиком. На той випадок, якщо в момент укладення договору носій страхового інтересу невідомий або є підстави припускати його зміну, частиною першою статті 246 Кодексу допускається укладення договору морського страхування на користь особи, не вказаної в договорі. У зазначеному випадку особою, уповноваженою на отримання страхового відшкодування, виявиться пред'явник поліса. У такому разі страховий поліс видається на пред'явника.

§3. У разі укладення договору морського страхування на страхувальника, як на сторону договору страхування, частиною другою статті 246 Кодексу покладаються всі обов'язки за цим договором. Третя особа, на користь якої був укладений договір, стає стороною зобов'язання, що виникає з договору страхування, набуваючи відповідні права та обов'язки як у разі укладення договору за дорученням цієї третьої особи, так і без доручення, але якщо ця особа пізніше виявила свою згоду щодо страхування.

Оскільки договір морського страхування укладається на добровільних засадах і не має під собою адміністративно-правових підстав, ніхто не може стати його учасником крім або проти власної волі. Тому згода третьої особи на страхування має бути виражена у вигляді позитивного волевиявлення (як в дорученні страхувальнику укласти договір, так і в наступному підтвердженні договору, укладеного на його користь без доручення), а просте мовчання слід вважати відмовою від договору. У всякому разі договір не може вважатися укладеним на користь іншої особи до тих пір, поки вказана особа не повідомить про свою згоду.

Таким чином, страховик має право вимагати від третьої особи, як і від страхувальника, виконання покладених на неї договором страхування обов'язків, а також пред'являти до неї інші вимоги, що випливають із договору страхування.

§4. Відповідно до частини третьої статті 246 Кодексу страхувальник не потребує довіреності від третьої особи, оскільки при укладанні договору на її користь він виступає не як представник третьої особи, а як контрагент страховика і відповідно користується всіма правами за договором страхування.

§5. Страхування на користь вигодонабувача набуло значного поширення в угодах зовнішньоторговельної купівлі-продажу на базисних умовах CIF (Cost, Insurance and Freight) і CIP (Carriage and Insurance Paid To) *Правил ІНКОТЕРМС-2000*, згідно з якими витрати на страхування товару включаються в ціну останнього, а продавець приймає на себе обов'язок застрахувати товар на користь покупця і передати йому в числі інших документів страховий поліс.

Стаття 247. «Пред'явлення поліса страховику». У разі виплати страхової компенсації страховик має право зажадати пред'явлення поліса або іншого страхового документа, виданого страховиком.

§1. Як вже зазначалося вище, страховий поліс або інший страховий документ є доказом укладення договору морського страхування, а також є підставою для виплати страхового відшкодування (див. коментар до статті 244 КТМУ «Страховий поліс»). Саме тому стаття 247 Кодексу торговельного мореплавства України надає право страховику вимагати пред'явлення страхового полісу або іншого страхового документа для виплати страхового відшкодування (компенсації).

При цьому подання страховику поліса з метою витребування страхового відшкодування обумовлено тією особливою доказовою роллю, яку надає полісу закон. Як вже зазначалося (див. § 2 коментаря до статті 244 КТМУ «Страховий поліс»), з видачею поліса раніше видані

страховиком на підтвердження цього страхування документи зазвичай втрачають свою силу. Тому страховикові повинен бути представлений саме поліс. Загалом до інших страхових документів вдаються тоді, коли страховий випадок настав після початку несення ризику страховиком, але до видачі поліса.

Володіння полісом в принципі є необхідною умовою отримання страхового відшкодування. Пред'явлення поліса страховику, по-перше, засвідчує, що особа, яка претендує на страхове відшкодування, дійсно має право його витребувати, по-друге, запобігає можливості використання поліса для безпідставного збагачення шляхом повторного пред'явлення поліса до оплати у зв'язку з одним і тим же страховим випадком.

§2. Безумовно, для отримання страхового відшкодування недостатньо лише пред'явлення страхового поліса або іншого страхового документа. Крім нього страхувальник (або вигодонабувач), висуваючи страховику вимогу щодо виплати страхового відшкодування, повинен представити документи, які повинні бути пред'явлені страховику у разі настання страхового випадку і перелік яких обов'язково надається в договорі морського страхування. Зокрема, це документи, які підтверджують:

- майновий інтерес страхувальника;
- факт настання страхового випадку
- розмір завданих страхувальнику збитків тощо.

§3. Для доказу наявності страхового інтересу додатково мають надаватися такі документи:

- *стосовно судна*: для власника – свідоцтво про право власності на судно, а щодо спортивних, прогулянкових та інших самохідних суден з головними двигунами потужністю менш як 55 кВт і несамохідних суден місткістю менше 80 т – судновий квиток; для особи, що експлуатує судно від свого імені на іншій законній підставі – документ, що підтверджує таку підставу (наприклад, договір фрахтування судна за умовами тайм-чартеру або бербоут-чартеру);
- *стосовно вантажу*: коносаменти, залізничні накладні та інші транспортні документи, рахунки-фактури і т. д., зі змісту яких випливає, що страхувальник (вигодонабувач) має право розпоряджатися вантажем;
- *стосовно фрахту*: документи, що підтверджують наявність і умови договору перевезення (наприклад, рейсові чартери і коносаменти);
- *стосовно відповідальності судновласника*: документи, що підтверджують право судновласника на експлуатацію судна від свого імені, а по відношенню до договірної відповідальності судновласника (наприклад, за незбереження вантажу, що перевозиться) – документи, які підтверджують наявність і умови договору перевезення.

§4. Для доказу настання страхового випадку додатково надаються такі документи: морський протест, виписка з судового журналу та інші офіційні акти із зазначенням причини страхового випадку; в разі пропажі судна безвісти: достовірні свідчення про час виходу судна в плавання з порту відправлення, а також про неприбуття його до місця призначення в термін, встановлений для визнання судна зниклим безвісти.

§5. Для доказу розміру збитків, що підлягають відшкодуванню страховиком, додатково надаються: акти огляду вантажу сюрвейером страховика, акти експертизи, оцінки і т. п., документи, складені відповідно до законів або звичаїв того місця, де визначається сума збитку, виправдувальні документи щодо понесених витрат (наприклад, рахунки організацій, що виконували роботи з рятування судна і вантажу), а в разі вимоги про відшкодування збитків, витрат і внесків з загальної аварії – підтверджений документами розрахунок або диспаша.

§6. Практика Морської арбітражної комісії (МАК) виходить з того, що доведення настання страхового випадку не залежить від формальних вимог, що пред'являються до документа, який посвідчує факти за іншими договорами. Наприклад, в одній із справ страховик відхилив вимогу страхувальника про виплату страхового відшкодування за недостачу вантажу на тій підставі, що рапорт-акт, який підтверджує дану обставину, був складений в кубинському порту з пропуском 7-денного терміну, встановленого *Протоколом з загальних питань перевезення вантажів між портами СРСР і Республіки Куба*. Задовольняючи позов

страхувальника, МАК зазначила у своєму рішенні: «Незалежно від того, яке з точки зору доказової сили рапорт-акту могло б мати значення недотримання зазначеного терміну у відносинах між перевізником і вантажоодержувачем, регульованих радянсько-кубинським Протоколом ... у відносинах між страховиком і страхувальником (вигодонабувачем) рапорт-акт, що виходить від компетентної кубинської організації, залишається, навіть якщо він і складений після закінчення 7-денного терміну, офіційним актом в розумінні п. «б» §17 страхового поліса, що може, отже, бути доказом страхового випадку, в цій справі – недостачі» (справа МАК № 59/1977).

Стаття 248. «Відчуження застрахованого вантажу». У випадку відчуження застрахованого вантажу договір страхування зберігає силу, причому всі права і обов'язки страхувальника переходять до набувача вантажу.

Якщо до відчуження вантажу страхова премія не була сплачена, обов'язок сплатити її несуть як страхувальник, так і набувач вантажу. Однак вимога сплатити премію не має сили стосовно власника поліса або іншого страхового документа, в якому відсутня вказівка про те, що премія не сплачена.

§1. У статті 248 Кодексу торговельного мореплавства України мається на увазі вантаж, застрахований його власником або на користь власника. Якщо вантаж, що транспортується страхується іншою особою, наприклад, перевізником, і тільки на свою користь (в забезпечення належних йому платежів), то перехід права власності на вантаж взагалі не має відношення до питання про дійсність такого договору страхування, так як в цьому випадку особа, яка має страховий інтерес, не змінюється: нею як був, так і залишається страхувальник.

§2. Правові наслідки відчуження застрахованого майна для договору морського страхування в принципі можуть виражатися в тому, що страхування або зберігає силу, або припиняється. Відносно відчуження застрахованого вантажу стаття 248 Кодексу передбачає збереження сили договору страхування, і це не випадково: вантажі (особливо зовнішньоторговельні) купуються, як правило, для їх наступного перепродажу, а сама угода часто полягає на базисних умовах CIF або CIP *Правил ІНКОТЕРМС-2000*, коли витрати на страхування входять в покупну вартість товару і тому зміна власника застрахованого вантажу не повинна призводити до зміни договору страхування. Саме на цій підставі у випадку відчуження застрахованого вантажу договір страхування зберігає силу, причому всі права і обов'язки страхувальника переходять до набувача вантажу.

Перехід до нового власника вантажу прав і обов'язків за договором морського страхування здійснюється за прямою вказівкою закону і тому не потребує якоїсь особливої угоди (крім договору купівлі-продажу застрахованого вантажу). Ані згоди, ані навіть повідомлення страховика при цьому не вимагається, що і зрозуміло: вантажі часто виявляються об'єктом перепродажу, і відсутність необхідності кожного разу повідомляти страховика про відчуження вантажу значно спрощує пов'язані з таким відчуженням формальності, тим самим підвищуючи оборотоздатність (а значить, до певної міри, і конкурентоспроможність) товару на світовому ринку.

§3. Проте, оскільки у даному випадку йдеться про зміну сторін зобов'язання (хоча і таку, що відбувається *ipso jure*, а не за угодою сторін), застосовуються загальні норми Цивільного кодексу України (ЦКУ). Так, відповідно до частини 1 статті 517 ЦКУ «Докази прав нового кредитора у зобов'язанні» первісний кредитор у зобов'язанні повинен передати новому кредиторові документи, які посвідчують права, що передаються, та інформацію, яка є важливою для їх здійснення. Саме тому, на продавця застрахованого вантажу покладається обов'язок передати покупцю страховий поліс або інший документ, виданий страховиком в установленому порядку.

Примітка. *Ipso jure* – латинська фраза, що означає «у силу закону», або «автоматично». Термін використовується в юриспруденції, щоб описати правові наслідки, які виникають на підставі закону безпосередньо, без необхідності будь-якої заяви, дії тощо.

§4. Так як до набувача застрахованого вантажу переходять всі права та обов'язки страхувальника, то, відповідно, страховик має право висувати проти вимог набувача всі заперечення, які він мав проти попереднього страхувальника до моменту відчуження вантажу. Виключення з цього правила визначаються частиною другою статті 248 Кодексу, якою

передбачається, що вимога сплатити премію не має сили стосовно власника поліса або іншого страхового документа, в якому відсутня вказівка про те, що премія не сплачена. Таку вимогу страховик може пред'явити тільки до страхувальника, але до набувача вантажу така вимога не може бути пред'явлена.

Стаття 249. «Відчуження застрахованого судна». У разі відчуження застрахованого судна договір морського страхування припиняється з моменту відчуження. Однак у разі відчуження судна під час рейсу договір залишається в силі до закінчення цього рейсу і на набувача цього судна переходять права і обов'язки страхувальника.

§1. Якщо в разі відчуження застрахованого майна договір морського страхування не втрачає своєї сили, то у випадку відчуження застрахованого судна договір морського страхування припиняється з моменту такого відчуження.

Така норма, визначена статтею 249 Кодексу торговельного мореплавства України, заснована на тому, що при укладанні договору морського страхування судна страховик, окрім відомостей про саме судно враховує також інформацію про його власника. Зокрема, страховика інтересує фінансове становище власника, його репутація на ринку транспортних послуг, досвід роботи в цій галузі, кваліфікація його працівників тощо. Саме тому, при зміні власника судна, страховик повинен мати можливість отримати таку інформацію про нового власника і, відповідно, в залежності від цієї інформації прийняти рішення про збереження договору страхування в силі або про його скасування. Тобто, норма статті 249 Кодексу направлена на захист інтересів страховика.

§2. Проте, момент припинення договору морського страхування судна залежить від того, коли відбулося відчуження судна: до або під час рейсу. В першому випадку момент припинення договору морського страхування пов'язується з моментом відчуження застрахованого судна, в іншому випадку – з моментом закінчення рейсу. На період закінчення рейсу договір страхування залишається в силі і до набувача судна переходять права та обов'язки страхувальника. Дане положення встановлено статтею 249 Кодексу з метою захисту інтересів як страховика, так і набувача судна.

§3. Так, якщо судно відчужено до початку рейсу, набувач має можливість застрахувати його у будь-якого страховика і на тих умовах, що з ним узгоджені і прийнятні для нього. Тому, припинення договору морського страхування в момент відчуження не порушує прав та інтересів набувача судна.

§4. Однак, якщо судно відчужується під час рейсу, жоден страховик не погодиться укласти договір морського страхування судна, яке знаходиться в плаванні без попереднього його огляду. Саме тому стаття 249 Кодексу встановлює збереження законної сили договору морського страхування на той період, поки судно знаходиться в рейсі на випадок можливих збитків від його загибелі або пошкодження.

§5. Дострокове припинення договору морського страхування з урахуванням відчуження застрахованого судна має істотне значення для розрахунків страхової премії. Страховику належить премія не в повній сумі, а в частині, пропорційній періоду часу, в продовженні якого діяв договір. Інше рішення питання призвело б до безпідставного збагачення страховика, який отримав премію і за той час, коли він вже не ніс ризику збитків щодо застрахованого майна. У зв'язку з цим, якщо при укладенні договору страхувальник сплатив премію у повному обсязі, страховик повинен повернути новому власнику судна (до якого за прямою вказівкою закону перейшли права та обов'язки страхувальника) відповідну частину премії.

Стаття 250. «Страхова сума». У разі укладення договору морського страхування страхувальник зобов'язаний оголосити суму, на яку він страхує відповідний інтерес (страхова сума).

Якщо страхова сума оголошена нижче вартості застрахованого інтересу (страхової вартості), страховик відповідає за збитки пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

Якщо страхова сума, що зазначена в договорі морського страхування, перевищує страхову вартість, договір є недійсним щодо тієї частки страхової суми, яка перевищує страхову вартість.

§1. *Страхова сума* – це сума, в межах якої страховик зобов'язаний відшкодувати страхувальникові (або вигодонабувачу) збитки, що виникли внаслідок настання страхового випадку. Максимальні збитки, які загрожують страхувальнику, як правило, виражаються в повній загибелі застрахованого майна і, відповідно, у втраті його вартості. Саме тому страхова сума у всякому разі не повинна перевищувати дійсну вартість застрахованого майна, яка в законі називається *страховою вартістю*. Остання зумовлює найбільший розмір страхової суми. У той же час страхова сума зазвичай лімітує обсяг страхового відшкодування.

Способи визначення страхової вартості диференціюються відносно різних видів застрахованого майна.

§2. Страховою вартістю судна зазвичай визнається вартість аналогічного судна за середніми цінами світового ринку, чинними на момент укладення договору морського страхування.

§3. Страховою вартістю вантажу слід вважати його ціну, зазначену в договорі купівлі-продажу, з урахуванням витрат з перевезення, якщо вони не включені в ціну і тому здійснюються покупцем. Стосовно зовнішньоторговельних вантажів доцільно орієнтуватися на *Правила ІНКОТЕРМС-2000*, які прирівнюють до страхової вартості товарів, придбаних на базисних умовах CIF або CIP, ціну товару, передбачену в договорі купівлі-продажу, плюс 10% і обумовлюють, що страхування має бути здійснене у валюті, зазначеній у договорі купівлі-продажу.

Аналогічне положення міститься в *Уніфікованих правилах і звичаях для документарних акредитивів [Uniform Customs and Practice for Documentary Credits – UCPDC (UCP-500)]*, причому, як наголошується в коментарі до зазначеного документа, формулювання *Правил ІНКОТЕРМС* та *UCP-500* приведені в повну взаємну відповідність.

§4. Відповідальність судновласника покривається страхуванням зазвичай в межах ліміту, встановленого стосовно одного страхового випадку (наприклад, при страхуванні відповідальності за забруднення нафтою) або стосовно одного рейсу (при страхуванні відповідальності морського перевізника за незбереження вантажів).

§5. Частина перша статті 250 Кодексу торговельного мореплавства України покладає обов'язок визначення страхової суми на страхувальника. Проте, визначення страхової суми страхувальником має певні обмеження. По-перше, страхова сума не повинна перевищувати страхову вартість і страховику надається право оскаржувати страхову вартість в разі обману з боку страхувальника, при цьому тягар доведення наміру страхувальника покладено на страховика. По-друге, за умовами договору про відчуження застрахованого майна, за звичаями ділового обороту або тим більше за прямою вказівкою закону страхова сума може дорівнювати страховій вартості.

§6. Такми чином, страхувальник має право встановити страхову суму на рівні, відповідному або такому, що не досягає страхової вартості, тобто застрахувати майно повністю або частково.

Якщо майно застраховане повністю, страхове відшкодування дорівнюватиме повній сумі збитків як при повній загибелі або втраті, так і при пошкодженні застрахованого майна.

При частковому страхуванні майна (коли страхова сума менше страхової вартості) відповідальність страховика, згідно із частиною другою статті 250 Кодексу, будується на основі пропорційної системи, в силу якої страховик відшкодовує збитки в тій же пропорції, яка існує між страховою сумою і страховою вартістю.

§7. Фактично забороняючи страхувальнику оголошувати страхову суму на рівні, що перевищує страхову вартість, частина третя статті 250 Кодексу визначає норму, розраховану на ситуацію, коли таке перевищення все ж виникне. Закон виходить з того, що якщо залишити договір без змін, то страховик міг би виявитися вимушеним сплатити страхувальникові більше, ніж останній фактично втратив, а це несумісно з компенсаційним характером майнового (в тому числі морського) страхування. З урахуванням викладеного страхова сума повинна бути приведена у відповідність зі страховою вартістю, що досягається оголошенням договору недійсним щодо тієї частки страхової суми, яка перевищує страхову вартість. Хоча, враховуючи діючий на сьогодні принцип свободи договору, вважається, що страховик

повинен перед тим як укласти договір страхування пересвідчитися у дійсності тих відомостей, які надані страхувальником. В іншому випадку страховик має право відмовитися від укладення договору страхування.

Зазначена норма відповідає третьому абзацу частини 1 статті 988 «Обов'язки страховика» Цивільного кодексу України (ЦКУ), де визначається, що страхова виплата за договором майнового страхування і страхування відповідальності (страхове відшкодування) не може перевищувати розміру реальних збитків.

Слід зазначити, що частина третя статті 250 Кодексу узгоджується також і з статтею 217 ЦКУ «Правові наслідки недійсності окремих частин правочину», згідно з якою недійсність окремої частини правочину не має наслідком недійсності інших його частин і правочину в цілому, якщо можна припустити, що правочин був би вчинений і без включення до нього недійсної частини.

Стаття 251. «Перевищення страхової суми над страховою вартістю». Якщо інтерес застрахований у кількох страховиків на суми, що разом перевищують його страхову вартість, всі страховики відповідають лише у межах страхової вартості, причому кожен з них відповідає пропорційно страховій сумі за укладеним ним договором морського страхування.

§1. У статті 251 Кодексу торговельного мореплавства України йдеться про укладення двох або кількох договорів страхування щодо одного і того ж інтересу, тобто одного і того ж суб'єктивного права. У зв'язку з одним і тим же майном можуть існувати різні суб'єктивні права (а отже і страхові інтереси) у різних осіб. Один і той же вантаж може бути, наприклад, застрахований вантажовласником (для охорони права власності), перевізником (для охорони заставного права на вантаж у забезпечення належних йому платежів) і т. д. У подібних випадках предметами договору страхування є різні інтереси, хоча і пов'язані з одними і тими ж речами. Такі випадки під дію статті 251 Кодексу не підпадають.

§2. Перевищення страхової суми над страховою вартістю внаслідок страхування одного і того ж майна за декількома договорами прийнято називати *подвійним страхуванням*. Слід, однак, враховувати, що сам по собі факт наявності кількох страхових зобов'язань, укладених з різними страховиками з приводу одного і того ж майна, не завжди тягне подвійне страхування, для якого необхідною є наявність спеціальних умов.

1. Предметом страхування щодо всіх страхових зобов'язань повинен бути один і той же страховий інтерес. Так, з одним і тим об'єктом страхування можуть бути пов'язані різні страхові інтереси. Наприклад, страхування вантажу може здійснюватися одночасно його власником, а також банком (як заставодержателем, у випадку надання під заставу вантажу позики) тощо. Оскільки, дані договори направлені на захист різних страхових інтересів, вони не підпадають під поняття подвійного страхування.

2. Крім страхового інтересу у всіх страхових зобов'язаннях повинні також збігатися страхові ризики, тобто ті шкідливі фактори, які можуть спричинити майнові збитки страхувальника. Наприклад, при страхуванні вантажу були укладені два договори страхування, один з яких направлений на покриття транспортних ризиків, а інший – ризиків, що виникли внаслідок природних факторів (шторм, вітер тощо). Зазначену ситуацію також не можна розглядати як подвійне страхування.

3. Однаковим для всіх договорів страхування повинен бути період відповідальності страховика. Так, в контракті міжнародної купівлі-продажу, укладеному на базисних умовах ФОБ (ФРАНКО БОРТ – Free On Board – FOB) *Правил ІНКОТЕРМС*, продавець несе ризик випадкової загибелі (ушкодження) товару до моменту фактичного переходу товару через поручні судна в погодженому порту відвантаження, після чого зазначений ризик переходить до покупця. Немає, отже, перешкод для того, щоб на період від прийняття товару зі складу в місці відправлення до перетину поручнів судна при навантаженні товар був застрахований продавцем, а на наступний період транспортування – покупцем. У наведеній ситуації подвійного страхування не виникає.

4. Уповноваженою на отримання страхового відшкодування особою (вигодонабувачем) у всіх договорах страхування повинен бути один і той же суб'єкт.

5. Загальна страхова сума за всіма договорами повинна перевищувати страхову вартість застрахованого майна.

Лише за наявності всіх перелічених вище умов можна говорити про подвійне страхування.

§3. Збереження в силі всіх страхових зобов'язань в разі подвійного страхування могло б привести до того, що сукупне страхове відшкодування перевищило б розмір збитків, що виникли у страхувальника в результаті страхового випадку. Щоб уникнути подібної ситуації, згідно із статтею 251 Кодексу відповідальність всіх страховиків лімітується страховою вартістю застрахованого майна, причому кожен страховик зобов'язаний компенсувати частину збитків пропорційно страховій сумі за укладеним ним договором морського страхування.

Стаття 252. «Збереження сили договору в разі виключення можливості настання страхового випадку». **Договір морського страхування зберігає силу, якщо навіть до моменту його укладення можливість збитків, що підлягають відшкодуванню, вже минула або ці збитки вже виникли. Однак, якщо страховик під час укладення договору морського страхування знав або повинен був знати, що можливість настання страхового випадку виключена, або страхувальник знав або повинен був знати про збитки, що вже сталися і підлягають відшкодуванню страховиком, виконання договору страхування не є обов'язковим для сторони, якій не було відомо про ці обставини.**

Страхова премія належить страховику і в тому випадку, коли виконання договору морського страхування для нього не є обов'язковим.

§1. Мають місце випадки, коли сторони укладають договір про відшкодування можливих збитків, між тим як по суті ці збитки вже виникли або, навпаки, можливість їх настання вже відпала. Такий договір об'єктивно укладається під впливом істотної помилки безвідносно до того, чи відомо було контрагентам про відповідні обставини. У разі виникнення подібної ситуації щодо договору морського страхування з урахуванням положень статті 252 Кодексу торговельного мореплавства України такий договір зберігає законну силу за умови добросовісності сторін.

Положення статті 254 Кодексу ґрунтуються на тому, що майно, пов'язане з торговельним мореплавством, іноді відчужується в той час, коли воно знаходиться в іноземному порту або у морі і страхувальник може не мати відомостей про стан цього майна в даний момент. Але саме відсутність достовірної інформації про долю майна у поєднанні з можливістю його загибелі або пошкодження від певних шкідливих факторів і є головною передумовою страхового зобов'язання. Тому договір морського страхування залишається в силі, якщо навіть до моменту його укладання можливість збитків, що підлягають відшкодуванню, вже минула або ці збитки вже виникли.

§2. Страховик та страхувальник мають перебувати в сумлінному невіданні щодо долі майна на момент укладення договору.

Отримання відповідної інформації в подальшому тягне за собою обов'язок повідомити про це іншу сторону, але не впливає на дійсність договору.

§3. При недобросовісності однієї із сторін вона втрачає право на отримання зустрічного задоволення. Так, страхувальник, який знав або повинен був знати про настання збитків, зобов'язаний внести страхову премію повністю, але не має права претендувати на виплату страхового відшкодування. Страховик, якому було відомо або мало бути відомо про те, що загроза настання збитків вже відпала, зобов'язаний повернути отриману ним страхову премію страхувальнику.

Стаття 253. «Генеральний поліс». **За окремою угодою (генеральним полісом) можуть бути застраховані всі вантажі, які страхувальник отримує або відправляє протягом визначеного терміну.**

§1. Статтею 253 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається право страхувальника застрахувати всі вантажі, які він отримує або відправляє протягом визначеного терміну за окремою угодою, яка оформляється спеціальним документом – генеральним полісом.

Організації, що займаються експортно-імпортною торгівлею, матеріально-технічним постачанням і т. п., оперують з величезною кількістю товарів, і необхідність укласти особливий договір страхування за кожною окремою вантажною відправкою ускладнювала і уповільнювала б торговельний обіг. Виникає, отже, потреба в спрощеному оформленні страхової охорони вантажів, що одержуються (відправляються) такими організаціями. Задоволенню цієї потреби і служать генеральні поліси. Генеральний поліс грає роль «страхового абонементу», який діє протягом тривалого терміну і автоматично поширюється на всі партії вантажу, адресовані страхувальнику або похідні від нього.

§2. Генеральний поліс істотно відрізняється від страхового полісу, передбаченого статтею 244 Кодексу. *Страховий поліс* – це односторонній документ, складений страховиком, який видається ним на підтвердження «разового» договору, укладеного з метою забезпечення страхуванням конкретної вантажної відправки. *Генеральний поліс* – це двосторонній документ, підписаний як страховиком, так і страхувальником, який засвідчує договір тривалої дії, що охоплює всі або певного роду вантажі, які отримуються або відправляються страхувальником протягом певного терміну.

Стаття 254. «Обов'язки страхувальника за генеральним полісом». **Страхувальник зобов'язаний по кожному відправленню вантажу, що підпадає під дію генерального поліса, повідомити страховику всі необхідні відомості негайно після їх отримання, зокрема найменування судна, на якому перевозиться вантаж, шлях прямування вантажу і страхову суму. Страхувальник не звільняється від цього обов'язку, навіть якщо він отримає відомості про відправку після доставки вантажу на місце призначення у непошкодженому стані.**

При неповідомленні або несвоєчасному повідомленні страхувальником необхідних відомостей страховик вправі відмовити у відшкодуванні збитків за відповідними вантажами. При цьому за страховиком зберігається право на страхову премію, яку він міг би одержати, якщо страхувальник не доведе, що неповідомлення або несвоєчасне повідомлення відомостей не може бути поставлено йому за провину.

Якщо страхувальник умисно повідомив відомості несвоєчасно або не повідомив їх зовсім чи умисно неправильно позначив вантаж або страхову суму, страховик має право відмовитися від страхування за генеральним полісом. При цьому за страховиком зберігається право на страхову премію, яку він міг би одержати у разі сумлінного виконання у повному обсязі страхувальником договору морського страхування.

§1. Хоча за генеральним полісом вважаються автоматично застрахованими всі відправки вантажів, що належать даному страхувальнику (див. §1 коментаря до статті 253 КТМУ «Генеральний поліс»), проте він зобов'язаний надати страховикові «всі необхідні відомості» щодо кожної відправки.

§2. Перелік відомостей, які страхувальник зобов'язаний повідомити страховику щодо кожної відправки, що підпадає під дію генерального поліса, зазначений в частині першій статті 254 Кодексу торговельного мореплавства України, не є вичерпним – він конкретизується в самому генеральному полісі. Зазвичай цей перелік включає в себе:

- назву вантажу і його особливості (наприклад, вантаж, схильний до бою, або рідкий вантаж і т. д.), число вантажних місць, вага вантажу і рід упаковки, а якщо вантаж перевозиться в тарі – то і рід тари;
- вид транспорту: судно (із зазначенням його назви), залізниця, автомобіль, літак, спосіб перевезення вантажу: у трюмі, на палубі, на відкритих платформах і т. д.;
- пункти відправлення і призначення вантажів, а також пункти перевалок і перевантажень;
- дату відправки вантажів (при водному перевезенні – дата виходу судна з порту відправлення);
- номери і дати коносаментів, накладних або інших перевізних документів;
- страхову суму;
- умови страхування вантажів.

Зазначену інформацію страхувальник зобов'язаний письмово направити страховикові до відходу судна або іншого транспортного засобу. У разі, якщо відповідна інформація стала відома страхувальнику пізніше, він повинен відразу ж надати її страховикові.

§3. Перелічена вище інформація стосується вантажів, що підпадають під дію генерального поліса і тому вже застрахованих. Отже, схвалення страховика в даному випадку не потрібно. Зазначені відомості використовуються страховиком для розрахунку страхової суми, страхової премії та страхового відшкодування. З урахуванням викладеного страхувальник зобов'язаний повідомити таку саму інформацію і стосовно тих вантажних віправок, які вже прибули до місця призначення у непошкодженому стані або виявилися знищеними, втраченими або пошкодженими в результаті страхового випадку.

§4. При страхуванні вантажів за генеральним полісом специфічним може бути встановлення моменту початку несення ризику страховиком. За загальним правилом цей момент збігається з моментом сплати страхової премії або, якщо вона перераховується періодичними платежами, – її першого внеску (див. статтю 245 КТМУ «Страхова премія» і коментар до неї). Однак точний розрахунок суми страхової премії (не тільки щодо всього договору, але навіть і щодо першої вантажної відправки, яка підпадає під його дію) може бути утруднений через відсутність у страхувальника на момент укладення договору точних даних про кількість вантажів, маршрути їх проходження, види транспорту, що використовуються для їх перевезення, та інших відомостей, які істотно впливають на калькуляцію страхової премії. З урахуванням викладеного можна скористатися одним з двох зазначених нижче варіантів.

Перший варіант полягає в авансовому платежі першого внеску премії, що підлягає потім (при необхідності) коригуванню стосовно відправки першої партії вантажів, з тим, що наступні внески будуть обчислюватися з урахуванням фактичної інформації про вантажні відправлення. У такій ситуації положення статті 245 КТМУ про початок дії страхування зберігає силу.

Другий варіант: беручи до уваги диспозитивний характер норми статті 245 КТМУ, страховик і страхувальник при укладенні генерального поліса можуть домовитися про його вступ в силу до сплати премії (наприклад, з моменту прийняття вантажу зі складу відправника для перевезення).

§5. Частинами другою та третьою статті 254 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються правові наслідки невиконання страхувальником обов'язку щодо надання інформації, яка передбачена частиною першою даної статті і залежить від ступеню вини страхувальника. Частина друга статті 254 Кодексу передбачає правові наслідки, викликані необережністю страхувальника, а частина третя – умислом страхувальника. При умислі страхувальника страховик вправі відмовитися від страхування за генеральним полісом, зберігаючи при цьому право на отримання страхової премії в повному обсязі. Якщо дії страхувальника мають характер необережності, страховик має право відмовити у відшкодуванні збитків за відповідними вантажами, при цьому в цілому генеральний поліс залишається діючим.

Стаття 255. «Пріоритет поліса перед генеральним полісом». **На вимогу страхувальника страховик зобов'язаний видати за окремими відправками вантажів, що підпадають під дію генерального поліса, поліси або страхові сертифікати.**

У разі невідповідності змісту поліса або страхового сертифіката генеральному полісу перевага віддається полісу або страховому сертифікату.

§1. Необхідність видачі страхових полісів (страхових сертифікатів), що підтверджують страхування окремих партій вантажів, охоплених генеральним полісом, обумовлена тим, що при відчуженні цих вантажів «всі права і обов'язки страхувальника переходять до набувача вантажу» (див. частину першу статті 248 КТМУ «Відчуження застрахованого вантажу»), якому, отже, повинні бути передані і відповідні документи, що підтверджують страхування придбаних ним товарів. У тому випадку, коли розрахунки за товари здійснюються за допомогою документарних акредитивів, зазначені документи в числі інших повинні бути представлені банку (див. статтю 34 *Уніфікованих правил і звичаїв для документарних акредитивів*).

Слід відзначити, що на практиці зазначені в статті 255 Кодексу торговельного мореплавства України страхові документи за домовленістю зі страховиком в ряді випадків виписуються самим страхувальником, але вони за будь-яких обставин повинні бути підписані страховиком. Це особливо істотно для вантажів, що циркулюють у зовнішньоторговельному обороті, оскільки згідно з пунктом «а» статті 34 *Уніфікованих правил і звичаїв для документарних акредитивів* страхові документи повинні бути видані і підписані самим страховиком.

§2. Частина друга статті 255 Кодексу встановлює правові наслідки на випадок розбіжності між генеральним полісом і документом, що засвідчує страхування окремої вантажної відправки, що підпадає під дію генерального поліса. Закон враховує, що набувачі вантажу і банки, що фінансують його покупку, можуть бути не знайомі зі змістом генерального поліса, тексту якого вони не мають. Відомості про умови, на яких застрахований вантаж, вони можуть почерпнути лише з переданого їм страхового документа. Відповідно до цього такому документу надається перевага перед генеральним полісом. Страховик, зокрема, не має права відхилити вимогу про виплату страхового відшкодування, засновану на зазначеному документі, навіть якщо зміст останнього відрізняється від змісту генерального поліса.

Стаття 256. «Збитки, що сталися внаслідок наміру страхувальника». **Страховик не відповідає за збитки, що сталися внаслідок наміру або грубої необережності страхувальника, відправника, одержувача, а також їх представників.**

§1. Стаття 256 Кодексу торговельного мореплавства України передбачає правові наслідки вини страхувальника (вигодонабувача) для договору морського страхування. Вина в цивільному праві поділяється на умисел і необережність, яка, в свою чергу, може бути грубою або простою.

При умислі особа діє з наміром заподіяти збитки. При необережності збитки заподіюються внаслідок упущень і помилок, що виявилися у відступі від обов'язкових вимог уважності і обачності.

Груба необережність виражається в порушенні приписів, про які має бути проінформована кожна особа, яка виконує операції подібного роду. Типовим прикладом є недотримання перевізником правил перевезення того чи іншого виду вантажу. Так, в одній із справ Морська арбітражна комісія (МАК) встановила, що перевізник в порушення *Правил перевезення лука на морських судах* не обладнав судно системою рециркуляції повітря у вантажних приміщеннях і розташував ящики висотою в 10-12 рядів замість 9, передбачених зазначеними Правилами (справа МАК № 74/1981), що є наслідком грубої необережності перевізника.

У випадку простої необережності йдеться про таку помилку, уникнути якої дана особа могла лише завдяки, наприклад, своїй особливо високій кваліфікації. Проста необережність страхувальника (вигодонабувача) не звільняє страховика від відповідальності.

§2. Крім того, відповідно до положень статті 256 Кодексу страховик не відповідає за збитки і в тому випадку, коли такі дії були вчинені відправником, одержувачем або їх представниками.

§3. Слід відзначити, що норми статті 256 Кодексу зорієнтовані головним чином на страхування суден і вантажів, а щодо тих і інших як умисел, так і груба необережність страхувальника традиційно звільняли страховика від відповідальності за збитки, що сталися внаслідок наміру або грубої необережності страхувальника (див. статтю 211 КТМ СРСР 1968 року).

Однак зараз в перелік страхових інтересів, встановлений статтею 242 «Об'єкти страхування» Кодексу торговельного мореплавства України, спеціально включена відповідальність судновласника, умовою виникнення якої у багатьох випадках (зокрема, при незабезпеченні збереження прийнятих до перевезення вантажів) є вина (див. частину першу статті 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу»), яка на практиці частіше за все виражається саме в грубій необережності. Беручи до уваги диспозитивний характер норми статті 256 Кодексу, можна дійти висновку, що в договорі страхування відповідальності судновласника його груба необережність може бути виключена з числа обставин, які звільняють страховика від відповідальності.

Таким чином, умисел страхувальника залишається єдиною умовою звільнення страховика від відповідальності, загальною для договорів страхування суден, вантажів і відповідальності судовласника. Що стосується грубої необережності, то вона продовжує зберігати своє значення для договорів страхування суден і вантажів.

Стаття 257. «Збитки внаслідок неморехідного стану судна». У разі страхування судна страховик, крім випадків, зазначених у статті 256 цього Кодексу, не відповідає за збитки, що сталися внаслідок того, що судно було відправлено в неморехідному стані, якщо тільки неморехідний стан не був викликаний його прихованими недоліками. Страховик також не відповідає за збитки, що сталися внаслідок ветхості судна і його приладдя, їх зношеності від часу або звичайного користування, а також за збитки, що виникли внаслідок завантаження, з відома страхувальника або його представника, але без відома страховика, речовин і предметів, небезпечних у відношенні вибуху і samozаймання, якщо договором страхування не передбачено інше.

§1. Стаття 257 Кодексу торговельного мореплавства України виходить з того, що збитки, настання яких по суті неминуче, не покриваються страхуванням, оскільки суперечать його економічній природі, в силу якої страхування покликане забезпечувати компенсацію можливих, але не неминучих збитків.

У числі обставин, які практично з неминучістю тягнуть настання збитків, слід назвати перш за все відправлення судна в неморехідному стані. Забезпечення морехідності судна – один з найважливіших обов'язків судовласника, і «страхові» наслідки неморехідності судна повинні визначатися таким чином, щоб стимулювати судовласника до належного виконання даного обов'язку. З цією метою збереження або відміну платіжного обов'язку страховика потрібно поставити в залежність від наявності чи відсутності вини страхувальника в неморехідності застрахованого судна. Тим самим страхувальник буде економічно заохочуватися до прояву належної дбайливості про стан судна, бо якщо він доведе, що вжив усіх залежних від нього заходів, то збитки від неморехідності, обумовлені факторами, про які він не знав і не міг знати, будуть йому компенсовані.

Саме така норма міститься в статті 257 Кодексу, яка зобов'язує страховика судна виплатити страхове відшкодування за збитки внаслідок неморехідності судна, якщо вона була викликана його прихованими недоліками.

Якщо ж недоліки, що призвели до неморехідності судна, не носили прихованого характеру, страхове відшкодування не підлягає виплаті. Така санкція за провину страхувальника, яка виразилася в тому, що він не виявив дефекти, які міг і повинен був виявити. Для звільнення страховика від платіжного обов'язку в даному випадку достатньо провини будь-якого ступеня, включаючи просту необережність, оскільки дефект, не виявлений страхувальником внаслідок простої необережності, не може розглядатися як прихований. У такому випадку, для звільнення страховика від обов'язку щодо сплати страхового відшкодування йому необхідно довести вину страхувальника.

§2. Схованими недоліками судна визнаються такі його дефекти, які не могли бути виявлені при прояві судовласником належної дбайливості.

Наприклад, в ході буксирування в радянський порт побудованого за кордоном і застрахованого на період перегону плавучого дока виникли тріщини і розриви в бортовій і днищевій обшивках танків, понтонів, підкранових балок, топ-палуб і переборок веж, у зв'язку з чим док неодноразово ремонтувався в портах заходу. Згідно з висновком спеціальної комісії основними причинами пошкоджень виявилися, зокрема, грубі технологічні дефекти швів понтонів, підкранових балок, а також незадовільне конструктивне оформлення перев'язки днищевих і бортових підсилень з понтонами.

Морська арбітражна комісія (МАК) встановила, що док був побудований відповідно до технічної документації, схваленої Регістром СРСР, і під його технічним наглядом. В процесі будівництва і при здачі дока були зроблені і належним чином оформлені всі необхідні випробування, перевірки та огляди, які підтверджують належну якість корпусу і обладнання дока. Регістром СРСР було видано свідоцтво на разовий перехід дока з порту будівництва до порту приписки. МАК визнала свідоцтво на разовий перехід істотним доказом того, що

дефекти були прихованими, тобто такими, які не могли бути виявлені компетентними фахівцями при здійсненні належного огляду (справа МАК № 49/1978).

§3. Ще однією підставою для звільнення страховика від сплати страхового відшкодування є завантаження, з відома страхувальника або його представника, але без відома страховика, речовин і предметів, небезпечних у відношенні вибуху і самозаймання, якщо договором страхування не передбачено інше. Тобто, в даному випадку враховується для виплати страхового відшкодування поведінка страхувальника. Якщо завантаження вказаних речовин і предметів здійснювалося з відома страхувальника, він повинен був повідомити про це страховика при укладанні договору страхування, оскільки вказані обставини мають значення для визначення ступеню ризику. В іншому випадку, страховик має право відмовити страхувальникові у виплаті страхового відшкодування.

Однак, можуть мати місце випадки, коли вибухові і самозаймисті речовини були пред'явлені для перевезення під неправильним найменуванням і при прийманні перевізник не міг за допомогою зовнішнього огляду це виявити. В такому випадку, страховик у разі завдання збитків судну такими речовинами, зобов'язаний сплатити страхове відшкодування. Проте, в подальшому, страховик може пред'явити відповідний регресний позов відправнику таких речовин.

§4. Збитки від ветхості судна і його приладдя, їх зношеності від часу або звичайного користування також є практично неминучими, і саме тому страховик не зобов'язаний їх компенсувати. Винність або невинність страхувальника в даному випадку не має значення.

§5. Стаття 257 Кодексу згідно з прямою вказівкою, що міститься в ній, відноситься до договору страхування судна. Договір страхування вантажу зазначена стаття не охоплює. Це означає, що якщо, наприклад, неморехідність судна спричинить загибель або пошкодження застрахованого вантажу, який перевозився на даному судні, страхувальник вантажу має право претендувати на отримання страхового відшкодування, крім випадків, коли він, будучи обізнаний про неморехідний стан судна, не повідомив про це страховика, порушивши тим самим інформаційний обов'язок, покладений на нього законом (див. статтю 243 КТМУ «Інформація про ступінь ризику» і коментар до неї), що звільняє страховика від платіжного обов'язку.

Стаття 258. «Збитки від природних властивостей вантажу». **У разі страхування вантажу або очікуваного прибутку страховик, крім випадків, зазначених у статті 256 цього Кодексу, не відповідає за збитки, що сталися від природних властивостей самого вантажу (внутрішнього зіпсуття, убутку, іржі, плісняви, витоку або поломки, самозаймання тощо), а також за збитки, що виникли внаслідок неналежного пакування.**

§1. Стаття 258 Кодексу торговельного мореплавства України звільняє страховика від компенсації збитків, зумовлених умислом або грубою необережністю не тільки страхувальника або вигодонабувача (або його представника), але також відправника та одержувача вантажу (або їх представників), як це передбачено статтею 256 «Збитки, що сталися внаслідок наміру страхувальника» Кодексу (див. коментар до зазначеної статті).

Відповідальність за договором страхування вантажу зазвичай починається з моменту, коли вантаж був прийнятий зі складу в пункті відправлення для перевезення. Зазначений склад зовсім не обов'язково знаходиться у порту і може бути розташований в глибині території країни – в місці знаходження виробника. Саме останній (а не страхувальник) і буде в даному випадку початковим відправником застрахованого вантажу. Якщо вантажу будуть заподіяні ушкодження через грубу необережність відправника (наприклад, внаслідок неналежного укладання ним вантажу в контейнер), вони не підлягають оплаті страховиком вантажу. Страхувальник має право стягнути збитки з відправника (виробника) товару в рамках тих правовідносин, які пов'язують страхувальника з відправником (в даному випадку це зобов'язання поставки між виробником як постачальником і зовнішньоекономічною організацією як покупцем).

§2. Збитки, зумовлені природними властивостями самого вантажу, є, по суті, неминучими. З цієї причини страховик звільняється від їх компенсації. Разом з тим природні властивості ряду вантажів, що тягнуть їх псування, враховуються за допомогою встановлення норм

природних втрат. Відповідно псування таких вантажів понад зазначені норми природного убитку (нормы естественной убыли), якщо воно сталося з причин, не залежних від страхувальника і покрито умовами страхування, повинно бути компенсовано страховиком.

§3. До факторів, які роблять настання збитків практично неминучим, відноситься і неналежна упаковка вантажу. За викликані неналежною упаковкою збитки страховик вантажу не відповідає. Наприклад, в одній із справ Морська арбітражна комісія (МАК) відхилила вимогу страхувальника про виплату страхового відшкодування за бій віконного скла, встановивши, що скло було розбите внаслідок вживання надмірно довгих цвяхів при упаковці в ящики (див. §4 коментаря до статті 267 КТМ РФ).

§4. Дія статті 258 Кодексу обмежується договорами страхування вантажу. Вона не має відношення до договорів страхування судна. Сказане означає, що збитки, завдані застрахованому судну шкідливими властивостями вантажу, повинні бути оплачені страховиком судна, крім випадків, коли судновласник знав (або повинен був знати) про такі властивості вантажу і не повідомив про них страховику, порушивши тим самим обов'язок, покладений на судновласника як на страхувальника, в зв'язку з чим страховик звільняється від відповідальності (див. статтю 243 КТМУ «Інформація про ступінь ризику» і коментар до неї).

Стаття 259. «Звільнення страховика від відповідальності при страхуванні фрахту». **При страхуванні фрахту застосовуються правила статей 256, 257 і 258 цього Кодексу.**

§1. Правило, передбачене статтею 259 Кодексу торговельного мореплавства України, пояснюється тим, що страхування фрахту здійснюється судно- або вантажовласником в залежності від того, кому з них належить інтерес в страхуванні фрахту, що, в свою чергу, зумовлюється умовами його оплати. Якщо, наприклад, фрахт відповідно до договору перевезення вантажу повинен бути сплачений після прибуття судна з вантажем в порт призначення, власником страхового інтересу у фрахті є судновласник, який в разі загибелі судна з вантажем в ході рейсу втрачає право на отримання фрахту. За таких обставин фрахт може бути застрахований в порядку і на умовах, передбачених для страхування суден. Відповідно страховик фрахту звільняється від обов'язку з виплати страхового відшкодування в тих же випадках, що і страховик судна (наприклад, коли судно гине, будучи відправлено в рейс в неморехідному стані з вини судновласника-страхувальника) згідно із статтями 256 і 257 Кодексу.

§2. Якщо за умовами договору перевезення вантажу фрахт сплачується до виходу судна з порту відправлення на умовах «lost or not lost», страховий інтерес у фрахті має власник (при перевезенні за рейсовим чартером – фрахтувальник), бо навіть якщо вантаж не буде доставлений в порт призначення, фрахт не підлягає поверненню. У подібній ситуації фрахт забезпечується в порядку і на умовах, передбачених для страхування вантажів. Цими ж умовами визначаються і обставини, що тягнуть звільнення страховика фрахту від сплати страхового відшкодування на підставах, передбачених статтями 256 і 258 Кодексу. До числа таких обставин відносяться, наприклад, загибель або псування вантажу внаслідок неналежної упаковки. Слід зазначити, що на практиці вантажовласники (фрахтувальники) зазвичай не страхують фрахт окремо, а включають його у вартість вантажу.

Примітка. Прагнучи зберегти за собою право на фрахт у разі загибелі судна або інших непередбачених обставин, судновласники нерідко включають в умови чартеру зобов'язання фрахтувальника сплатити фрахт незалежно від загибелі судна або вантажу («ship or cargo lost or not lost»). Ця умова практично відносить момент виникнення права судновласника на отримання фрахту до часу відходу судна з вантажем з порту навантаження і ставить фрахтувальника перед необхідністю сплатити фрахт повністю навіть тоді, коли судновласник не виконав свого зобов'язання, тобто не виконав узгоджену роботу.

Стаття 260. «Ядерна шкода». **Страховик не відповідає за збитки, що сталися внаслідок дії ядерного вибуху, радіації або радіоактивного зараження, якщо інше не встановлено правилами цього Кодексу.**

§1. *Ядерний вибух* являє собою «потужний вибух, викликаний вивільненням ядерної енергії або при ланцюговій реакції поділу важких ядер (235 U або 239 Pu), що швидко розвивається, або при термоядерній реакції синтезу» (Великий енциклопедичний словник / М., 1997. С. 1426).

Під *радіацією* розуміються іонізуючі випромінювання, тобто « потоки частинок і квантів електромагнітного випромінювання, проходження яких через речовину призводить до іонізації і порушення його атомів або молекул» (див. там же, стор. 457).

Радіоактивне зараження – « потрапляння радіонуклідів в живі організми і середовище їхнього проживання (атмосферу, гідросферу, ґрунт), що відбувається в результаті ядерних вибухів, видалення в навколишнє середовище радіоактивних відходів, розробки радіоактивних руд, при аваріях на атомних підприємствах і т. д.» (див. там же, стор. 987).

§2. Шкідливі властивості атомної енергії можуть спричинити такі великі збитки, що їх відшкодування виявиться надзвичайно важким для страховика. Цим і обумовлено виняток зазначених чинників зі складу ризиків, що покриваються страхуванням. Збитки такого роду не підлягають відшкодуванню страховиком незалежно від того, виявилися вони результатом застосування атомної енергії у військових або мирних цілях.

§3. Правило про звільнення страховика від відповідальності за збитки, завдані атомною енергією, відноситься до договорів страхування як суден, так і вантажів. Це означає, що якщо, наприклад, застраховані судно і вантаж піддадуться радіоактивному зараженню, то ані страхувальник судна, ані страхувальник вантажу не вправі стягнути витрати з дезактивації (тобто обеззараження) судна (вантаж) зі своїх страховиків.

§4. Як впливає із зіставлення (сопоставлення) статті 260 Кодексу торговельного мореплавства України зі статтею 241 «Сфера застосування договору морського страхування» Кодексу, дана норма носить диспозитивний характер. Тим самим як судно, так і вантаж можуть бути застраховані від атомних ризиків на умовах, що визначаються угодою між страховиком і страхувальником. Згідно з прямою вказівкою, яка міститься в статті 260 Кодексу, можливість страхового покриття атомних ризиків може бути передбачена «правилами цього Кодексу». Проте, чинна редакція КТМУ таких правил не містить.

Стаття 261. «Воєнні ризики, піратські дії, арешт». **Страховик не відповідає за збитки, що виникли внаслідок різного роду воєнних дій або військових заходів та їх наслідків, захоплення, піратських дій, народних заворушень, локаутів, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей.**

§1. Під «військовими діями» в сенсі статті 261 Кодексу торговельного мореплавства України слід розуміти будь-які ворожі акції в стосунках між державами або соціальними групами, що здійснюються із застосуванням зброї, незалежно від формального оголошення стану війни.

«Військові заходи» охоплюють собою дії з підтримки боєготовності збройних сил (матеріально-технічне забезпечення військ, маневри і т. п.) безвідносно до того, у воєнний або в мирний час вони здійснюються.

Військові дії і заходи можуть стати причиною нанесення шкоди будь-якому судну і вантажу, що знаходиться на ньому, в тому числі і судну, яке плаває під прапором нейтральної держави.

§2. «Захопленням» іменується здійснюване владою воюючої сторони примусове заволодіння торговим судном (і вантажем, що знаходиться на ньому) з метою позбавлення власників судна і (або) вантажу належних їм прав (приз).

В якості «піратських дій» в сенсі статті 261 Кодексу розглядаються напади на судно, що здійснюються нападниками для заволодіння судном і (або) вантажем в своїх особистих цілях.

§3. «Конфіскацією» в українському праві називається застосування державою до особи позбавлення права власності на майно за рішенням суду в якості санкції за вчинення правопорушення у випадках, передбачених законом. Конфісковане майно переходить у власність держави безоплатно (див. статтю 354 «Конфіскація» Цивільного кодексу України).

«Реквізиція» – примусове відчуження майна у власника заподіяне державою у разі стихійного лиха, аварії, епідемії, епізоотії та за інших надзвичайних обставин, з метою суспільної необхідності на підставі та в порядку, встановлених законом, за умови попереднього і повного відшкодування його вартості (див. статтю 353 ЦКУ «Реквізиція»).

Примітка. *Enzootia* [від *eni...* і греч.(грецький) *ζῷον* – тварина], значне поширення заразливої (інфекційної або інвазивної) хвороби тварин, що значно перевищує рівень звичайної (спорадичної) захворюваності, характерної для даної території.

§4. Поняття арешту детально розглянуто в коментарі до статті 41 КТМУ «Повноваження на арешт судна», а поняття народних заворушень, локаутів, страйків – в коментарі до статті 176 «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу» Кодексу.

§5. Для звільнення від обов'язку виплати страхового відшкодування за шкоду, викликану військовими чи іншими, зазначеними в статті 261 Кодексу торговельного мореплавства України діями, страховик повинен довести, що саме ці дії спричинили збитки.

Нерідко військові ризики можуть спричинити за собою істотне збільшення небезпеки виникнення збитків від ризиків чисто морського характеру. При вирішенні питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між військовими погрозами і понесеними збитками слід виходити з того, що військова небезпека може вважатися причиною збитків не тільки тоді, коли збитки виникли у результаті її безпосереднього впливу на застраховане майно (наприклад, потрапляння ракети, снаряда, бомби або торпеди), але і в тих випадках, коли ця небезпека поставила судно і вантаж під серйозну загрозу загибелі або пошкодження, хоча б безпосередньою обставиною, що викликала ці наслідки, виявився невійськовий (наприклад, морський) ризик (наприклад, посадка на міліну внаслідок вимушеного військовою обстановкою маневрування на підвищеній швидкості в районі, багатому мілководними ділянками).

§6. Виникнення обставин, названих у статті 261 Кодексу, не тягне припинення договору страхування. Збитки, що виникли внаслідок перелічених у зазначеній статті причин, не розглядаються в якості страхового випадку, але договір в принципі зберігає силу. Тому якщо застраховане судно, пошкоджене в результаті військових дій, продовжує рейс і отримує нові пошкодження через посадку на міліну в умовах, коли військова небезпека вже минула, то такі останні пошкодження будуть вважатися страховим випадком і тому вартість їх усунення підлягає відшкодуванню страховиком. Відповідно у випадках, передбачених статтею 261 Кодексу, страховик зберігає право на премію в повному обсязі, якщо, зрозуміло, майно не загинуло повністю. В останньому випадку за страховиком залишається право на премію пропорційно часу, протягом якого майно перебувало на його ризику, іншими словами до моменту повної загибелі майна.

§7. Норма, визначена в статті 261 Кодексу торговельного мореплавства України, має диспозитивний характер і не виключає можливості страхування судна і вантажу від військових та інших перелічених у цій статті ризиків за угодою сторін і за особливу винагороду (премію).

§8. Страхування від військових ризиків іноді обумовлюється в контрактах міжнародної купівлі-продажу товарів. Так, при укладенні контракту на базисних умовах CIF або CIP *Правил ІНКОТЕРМС-2000*, на вимогу покупця продавець повинен забезпечити за його (покупця) рахунок страхування від військових ризиків, якщо таке страхування можливо.

Стаття 262. «Повідомлення страхувальника про зміну страхового інтересу». **Страхувальник зобов'язаний негайно, як тільки це стане йому відомо, повідомити страховика про будь-яку істотну зміну, що сталася з об'єктом або відносно об'єкта страхування (перевантаження, зміна способу перевезення, порту розвантаження, відхилення від обумовленого або звичайного шляху, залишення на зимівлю тощо).**

Зміна, що збільшує небезпеку, дає страховику право переглянути умови договору або зажадати сплати додаткової премії. Якщо страхувальник не погодиться з цим, то договір морського страхування припиняється з моменту настання зміни.

§1. Стаття 262 Кодексу торговельного мореплавства України зобов'язує страхувальника повідомити страховика про зміну ризику і надає страховику право вимагати зміни договору морського страхування або навіть в односторонньому порядку відмовитися від договору, якщо в зв'язку зі зміною ризику застраховане майно опинилося в умовах, істотно відмінних від тих, які мали на увазі сторони при укладенні договору.

Проте, зазначені умови можуть виникнути як до укладання договору страхування, так і під час його дії. Тому інформаційний обов'язок страхувальника не обмежується переддоговірним періодом, а зберігає силу протягом всього терміну страхування.

§2. Зміни, які згідно із статтею 262 Кодексу тягнуть правові наслідки для страхового зобов'язання, повинні носити істотний характер і збільшувати ступінь ризику для предмета страхування. Перелік основних змін, визначених статтею 262 Кодексу, до яких відносяться перевантаження, зміна способу перевезення, порту розвантаження, відхилення від обумовленого або звичайного шляху, залишення на зимівлю, не є вичерпним, а тому поширюється і на інші подібні обставини, які в ньому прямо не зазначені.

Так, на практиці до змін, на які поширюється дія статті 262 Кодексу, зазвичай відносять, зокрема: затримку рейсу, вихід судна з узгодженого району плавання, плавання судна в льодах, буксирування застрахованим судном інших суден або слідування застрахованого судна за буксиром (крім випадків, коли це відповідає місцевим звичаям або коли судно потребує допомоги), передачу застрахованого судна в тайм- або бербоут-чартер і т. д.

Разом з тим відповідно до закону не вважається порушенням договору морського страхування відхилення від наміченого або звичайного шляху або вихід судна з району плавання з метою рятування людей, суден і вантажів, а також відхилення, викликане дійсною необхідністю для забезпечення безпеки подальшого рейсу (наприклад, коли судно, отримавши штормове попередження, відхиляється від звичайного курсу, щоб уникнути плавання в зоні циклону).

§3. Настання змін, що істотно збільшують ризик, тягне правові наслідки, передбачені частиною другою статті 262 Кодексу.

Страховальник зобов'язаний негайно, як тільки це стане йому відомо, повідомити про зміни страховику. Слово «негайно» означає, що інформація повинна бути передана страховику, по-перше, без невинуватої затримки і, по-друге, з використанням доступних страхувальнику (вигодонабувачу) засобів швидкодіючого зв'язку (електронна пошта, факсимільний зв'язок, телекс, телеграф, телефон, радіо і т. д.).

Страховик після отримання відповідної інформації має право переглянути умови договору або вимагати сплати додаткової премії.

Відмова страхувальника прийняти запропоновані страховиком нові умови тягне припинення договору страхування з моменту настання зміни. Відмова страхувальника може бути виражена не тільки документально, а й шляхом мовчання. Якщо страховик не отримає від страхувальника відповідь про згоду на зміну умов договору протягом нормально необхідного для цього часу, він має право вважати себе вільним від зробленої пропозиції. При цьому за страховиком зберігається право на отримання страхової премії пропорційно часу, протягом якого договір зберігав силу, тобто до моменту настання зазначених змін.

§4. У випадку, якщо страхувальник не повідомив страховика про істотні зміни, що збільшують небезпеку, які є підставою для збільшення страхової премії, страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування за збитки, що виникли після настання зазначених змін. Тобто, закон виходить з того, що майно, яке було застраховане страховиком знаходиться в більш небезпечних умовах порівняно із тими, що існували на момент укладання договору. Саме тому страховик звільняється від виконання свого обов'язку щодо виплати страхового відшкодування. У той же час за страховиком зберігається право на отримання передбаченої договором премії в повному розмірі.

Так, наприклад, страхувальник не повідомив страховика про те, що застраховані вантажі були вивантажені з криголама, що їх перевозив, на лід берегового припая. Пред'явлена ним згодом страховику вимога про виплату страхового відшкодування за втрату частини вантажу, віднесеної на крижині у відкрите море через погіршення погоди, було відхилено на тій підставі, що страхувальник не виконав свого обов'язку щодо повідомлення страховика про обставини, які істотно збільшують ризик (справа МАК № 125/1949).

Стаття 263. «Запобігання або зменшення збитків». **У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний вжити всіх залежних від нього заходів з метою запобігання і зменшення збитків. Він повинен негайно сповістити страховика про настання**

страхового випадку і дотримувати його вказівок, якщо такі вказівки будуть страховиком повідомлені.

Страховик звільняється від відповідальності за збитки, які виникли внаслідок того, що страхувальник умисно або через грубу необережність не вжив заходів для запобігання або зменшення збитків.

§1. Страхування не звільняє страхувальника від обов'язку виявляти належну турботу про збереження застрахованого майна. Цей обов'язок діє протягом усього терміну договору як до виникнення страхового випадку, так і після того як цей випадок стався.

§2. При настанні страхового випадку страхувальник (або вигодонабувач) зобов'язаний вжити всіх можливих заходів щодо запобігання та зменшення розміру збитків, а також щодо забезпечення права вимоги відшкодування збитків з осіб, відповідальних за їх заподіяння, тобто діяти так, як якщо б майно не було застраховане. При цьому повідомлення про страховий випадок має бути направлено страховику негайно, тобто без невинуватої затримки і найбільш швидким з можливих способів з тим, щоб страховик мав можливість направити свого представника для з'ясування обставин страхового випадку і участі у рятуванні та збереженні застрахованого майна.

Разом з тим дії страховика або його представників з рятування і збереження застрахованого майна, наприклад, судна, не можуть самі по собі розглядатися як підстава для визнання права страхувальника на отримання страхового відшкодування, оскільки дане право виникає, лише якщо причиною збитків послужили шкідливі фактори, покриті страхуванням, в той час як така обставина в момент настання збитків зазвичай ще не відома і підлягає встановленню.

Якщо застраховане судно після аварії потребує ремонту, страхувальник зобов'язаний до постановки судна на ремонт повідомити про це страховика і забезпечити його представнику можливість участі в огляді пошкодженого судна. Крім того, вибір судноремонтного підприємства повинен бути узгоджений із страховиком. В іншому випадку страховик може визначити суму страхового відшкодування виходячи з розумних і доцільних витрат на ремонт.

В разі настання страхового випадку із судном, вантажем, членами суднового екіпажу або пасажирями на капітана судна покладається забезпечення інформування і залучення необхідних ресурсів (тобто допомоги необхідних фахівців та засобів) для зменшення збитків і захисту інтересів страхувальника та страховика (див. нижче, схема 36).

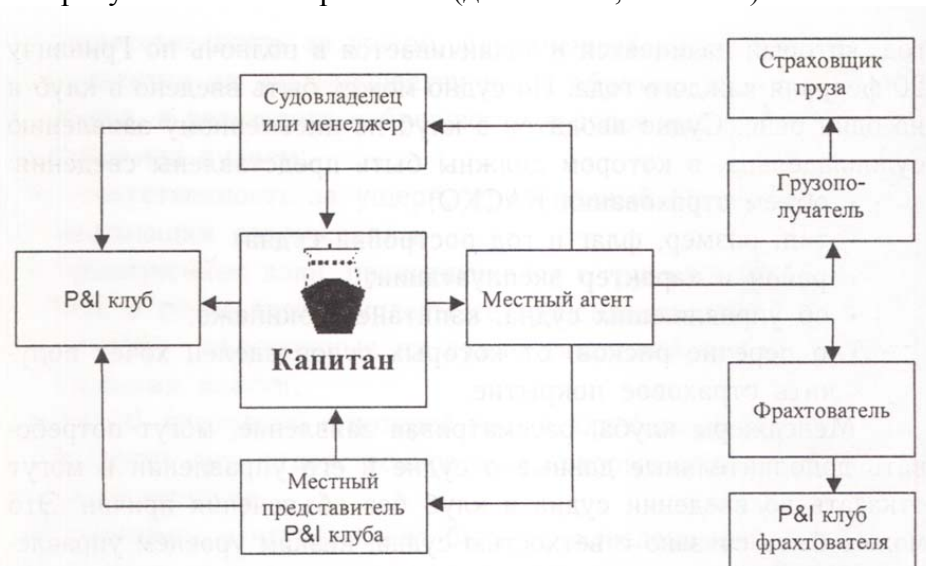


Схема 36. Забезпечення капітаном судна інформування і залучення необхідних ресурсів для зменшення збитків і захисту інтересів страхувальника та страховика в разі виникнення страхового випадку.

§3. Заходи щодо запобігання або зменшення збитків від страхового випадку здійснюються страхувальником не тільки в своїх інтересах, а й в інтересах страховика, бо при їх ефективності вони спричинять зниження розміру страхового відшкодування. У зв'язку з цим за прямою вказівкою закону (див. статтю 267 КТМУ «Відшкодування страховиком витрат страхувальника») необхідні витрати, проведені страхувальником в зазначених цілях, повинні бути оплачені страховиком. Так, наприклад, виявивши під час вивантаження застрахованого

джуту в порту призначення стоси (кипы) зі слідами підмочки, страхувальник терміново відправив партію джуту на місцеву фабрику технічних тканин, де вантаж був розтарений, просушений і вжиті заходи для запобігання подальшого погіршення його якості. Рішенням Морської арбітражної комісії (МАК) відповідні витрати стягнуті зі страховика на користь страхувальника (див. §2 коментаря до статті 272 КТМ РФ).

Якщо страхувальник прийняв залежні від нього заходи щодо запобігання або зменшення збитків, але ці заходи не привели до того результату, на досягнення якого вони були розраховані, страховик не може бути тільки на цій підставі звільнений від виплати страхового відшкодування.

§4. Той факт, що страхувальник не вжив жодних заходів або прийняв недостатньо ефективні заходи, є, згідно із частиною другою статті 263 Кодексу торговельного мореплавства України, підставою для звільнення страховика від відповідальності лише в тому разі, коли цей факт може розглядатися як результат наміру (умислу) або грубої необережності страхувальника (проста необережність значення не має). При цьому тягар доведення покладається на страховика, і якщо він не зможе довести наявність в діях (або бездіяльності) страхувальника грубої провини, то зобов'язаний виплатити страхове відшкодування. Так, наприклад, МАК відхилила вимогу страхувальника про виплату страхового відшкодування, коли було встановлено, що страхувальник, знаючи про підмочку вантажу, не розпаковував вантаж протягом декількох днів після прибуття вантажу на склад (див. там же).

У цьому відношенні показовою також є наступна справа МАК. Баржа з застрахованим вантажем в результаті сильного шторму була розбита об прибережні камені. При цьому частина вантажу повністю загинула, а інша частина – 21 бочка з соєвою олією, викинута хвилями на берег, – була зібрана і розміщена за смугою припливу (приливной полосой). Однак потім накатом штормової хвилі 14 бочок з числа зібраних були змиті з берега та винесені у море. «Ингосстрах» задовольнив вимоги страхувальника, за винятком вартості 14 зазначених бочок, посилаючись на те, що їх загибель стала результатом неприйняття заходів до їх збереження. МАК, однак, визнала це твердження «Ингосстраха» безпідставним, оскільки перевізник, зібравши бочки і розташувавши їх за смугою припливу, зробив все від нього залежне для збереження викинутого на берег вантажу і мав підстави вважати, що вантаж знаходиться в безпеці. «Ингосстрах» був визнаний зобов'язаним виплатити страхове відшкодування в повному обсязі (справа МАК № 44/1955).

§5. Норми статті 263 Кодексу торговельного мореплавства України в принципі аналогічні відповідним нормам статті 991 «Відмова від здійснення страхової виплати» Цивільного кодексу України (ЦКУ). Різниця між ними полягає в тому, що згідно із пунктом 2 частини 1 статті 991 ЦКУ страховик звільняється від виплати страхового відшкодування лише при вчиненні страхувальником або особою, на користь якої укладено договір страхування, умисного злочину, що призвів до страхового випадку, тоді як частина друга статті 263 Кодексу поширює ці наслідки і на випадки, коли вина страхувальника виражається в грубій необережності.

Стаття 264. «Забезпечення внесків, пов'язаних із загальною аварією». Страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника надати у межах страхової суми забезпечення сплати внесків по загальній аварії.

§1. Поряд з іншими інтересами можуть бути застраховані і внески з загальної аварії. В цьому випадку передбачається обов'язок страховика, крім відшкодування збитків, понесених у зв'язку зі сплатою страхувальником внесків з загальної аварії надати (до того як розмір цих внесків буде визначено) забезпечення особі, яка вимагає розподілу загальної аварії.

§2. Поняття загальної аварії та порядок її розподілу визначається статтею 277 «Поняття загальної аварії» Кодексу торговельного мореплавства України. Стаття 264 Кодексу застосовується у випадках, коли збитки від загальної аварії покриті умовами страхування, оскільки в іншій ситуації збитки, віднесені до загальної аварії, не будуть вважатися страховим випадком і не підлягають відшкодуванню страховиком, який відповідно не зобов'язаний надавати і забезпечення загальноаварійних внесків, належних із страхувальника.

§3. Способами забезпечення сплати внесків з загальної аварії є аварійні підписки, гарантії і внесення депозиту. Гарантія являє собою своєрідний різновид поруки і видається банком або страховиком. На практиці гарантії оформляються двояким чином: гарант може зробити спеціальний напис на аварійній підписці або скласти окремий документ. Зразки обох форм гарантії надаються нижче.

АВАРІЙНА ПІДПИСКА					
Беручи до уваги, що судно _____ під командуванням капітана _____ в рейсі _____ дата відправлення _____					
з порту _____ найменування порту і країни відправлення _____					
до порту _____ найменування порту і країни призначення _____,					
як стверджує перевізник, мало пошкодження, збитки і витрати, які можуть бути визнані загальною аварією, ми, що нижче підписалися, одержувачі вантажів (або їх представники від їх імені), зобов'язуємося щодо вантажів за переліченими нижче коносаменентами:					
1) оголосити вартість вантажів;					
2) надати диспашерам _____ найменування компанії (фірми) диспашерів _____;					
необхідні документи, адреса, матеріали та відомості _____					
3) сплатити належну частку із загальної аварії згідно диспаші, складеної диспашером _____ (вказати найменування компанії диспашерів).					
№ коносамента	Назва вантажу	Число місць	Вага, кг	Вартість	Примітки
Пошкодження і втрата вантажу виключені _____					
Вантажоодержувач _____ місце, дата _____ (підпис, прізвище, ім'я та по батькові)					
Поштова адреса вантажоодержувача _____					
Ми, що нижче підписалися, страховики вищевказаного вантажу, справжнім гарантуємо оплату частки загальної аварії _____ (місце, дата) _____ (підпис, П.І.Б. страховика)					

При отриманні гарантії судновласнику слід упевнитися в тому, що гарантія не обмежується будь-яким періодом часу. Інакше, якщо термін гарантії закінчиться до того як диспаша буде складена і вступить в силу, дія гарантії припиниться.

ГАРАНТІЯ З ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ	
Власникам _____	найменування судна _____
Рейс з _____	до _____
З огляду на своєчасну здачу вантажоодержувачам вантажів, перелічених нижче, без стягнення депозиту в рахунок аварії, ми, що нижче підписалися, діючі за рахунок і від імені страховиків, справжнім гарантуємо судновласникам сплату внеску за загальною аварією і/або рятуванням та/або спеціальних платежів, які можуть бути згодом визначені як належні щодо зазначених вантажів.	
Ми в подальшому погоджуємося провести негайну оплату належної суми на вимогу, як тільки вона буде підтверджена необхідними документами і посвідчена диспашером.	
_____ підпис	
Відомості про вантажі, за якими видано гарантію: _____	

§4. Депозит означає внесення учасником морського перевезення або (за його дорученням) страховиком певної грошової суми в певний банк з метою забезпечення виконання платіжного обов'язку. Депонована таким чином сума разом з відсотками, що набігли, якщо такі будуть, служить забезпеченням сплати сторонам, які мають на це право, внесків з загальної аварії.

У практиці внесення депозиту зустрічається частіше в тих випадках, коли судновласнику потрібно отримати забезпечення від великого числа власників дрібних партій вантажу.

Причому в таких випадках депозит вноситься вантажоодержувачами, і страховик зобов'язаний сплатити останнім депозитні розписки негайно за їхнім пред'явленням.

Розпорядником рахунку, як правило, є диспашер.

Примітка. *Диспашер* (франц. *dispacheur*, від лат. *dispaciare* - звільнити, виправити) – (Average adjuster) – особа, яка від імені страховиків розглядає заяви про виплату страхового відшкодування в морському страхуванні. Якщо йдеться про відшкодування у зв'язку із загальною аварією (General average) і на отримання відшкодування претендує кілька заінтересованих осіб, саме диспашер розподіляє між ними суму страхової виплати.

§5. Якщо страхувальник вимагає від страховика забезпечення сплати внесків з загальної аварії, страховик не має права відхилити цю вимогу.

§6. Обов'язок страховика з оплати (і забезпечення) внеску з загальної аварії обмежений межами страхової суми і виникає за умови, що причиною загальної аварії послужили ризики, на які поширюється відповідальність страховика. Наприклад, в районі, через який повинно було пройти судно, що транспортує застрахований вантаж, почалися військові дії, в зв'язку з чим капітан прийняв рішення зайти в порт-сховище. Згідно із прямою вказівкою закону (див. пункт 1 статті 280 КТМУ «Витрати, прирівняні до загальної аварії»), витрати щодо заходу в такий порт відносяться до загальної аварії. Разом з тим, якщо вантаж не був застрахований від військових ризиків, страхувальник не має права вимагати від страховика ані сплати, ані забезпечення внеску з загальної аварії у зазначеній ситуації.

Стаття 265. «Охорона страхувальником інтересів страховика під час загальної аварії». **При складанні диспаші з загальної аварії страхувальник зобов'язаний охороняти інтереси страховика.**

§1. Поняття та порядок складання диспаші визначені відповідними статтями (див. статті 281-292) Глави 1 «Загальна аварія» Розділу IX «Надзвичайні морські події» Кодексу торговельного мореплавства України.

§2. На страховика покладається обов'язок з оплати (і забезпечення) належних із страхувальника загальноаварійних внесків (див. коментар до статті 264 КТМУ «Забезпечення внесків, пов'язаних із загальною аварією»). Тому страховик не менш страхувальника заінтересований в повному дотриманні всіх правил, що визначають діспашне виробництво. З метою охорони інтересів страховика страхувальник, зокрема, має право вимагати від диспашера видачі засвідчених копій матеріалів, на підставі яких була складена диспаша (див. частину другу статті 289 КТМУ «Тягар доведення»).

На практиці страховик, який видав гарантію або вніс депозит у порядку забезпечення внесків з загальної аварії, належних із страхувальника (вигодонабувача), замінює останнього у відносинах з диспашером – листування з диспашного виробництва ведеться, як правило, між диспашером і страховиком, який надав зазначене забезпечення.

§3. У випадку невиконання страхувальником обов'язку, передбаченого нормою статті 265 Кодексу, страховик згідно із частиною другою статті 263 КТМУ «Запобігання або зменшення збитків» вправі утриматися від відшкодування збитків з загальної аварії, а якщо вони вже були відшкодовані, – вимагати повернення відповідної суми.

Стаття 266. «Звільнення страховика від зобов'язань за договором». **У разі настання страхового випадку страховик має право шляхом сплати повної страхової суми звільнити себе від подальших обов'язків за договором морського страхування. Він однак зобов'язаний повідомити страхувальника про свій намір скористатися цим правом протягом семи днів з дня отримання від останнього повідомлення про страховий випадок і його наслідки і, крім того, зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені страхувальником виключно з метою запобігання або зменшення збитків до отримання ним вказаного повідомлення страховика.**

У разі сплати страхової суми у випадку, передбаченому цією статтею, страховик не набуває прав на застраховане майно.

§1. За загальним правилом, відповідальність страховика обмежена розміром страхової суми. Це правило має, однак, винятки, в яких за певних умов зазначене обмеження перестає діяти, і сума страхового відшкодування може виявитися вище страхової суми (див. статті 267 «Відшкодування страховиком витрат страхувальника» і 268 «Обмеження відповідальності

страховою сумою» КТМУ). Разом з тим стаття 266 Кодексу торговельного мореплавства України надає страховику можливість обмежити свою відповідальність страховою сумою навіть тоді, коли в принципі страхове відшкодування могло б перевищити страхову суму. Здійснення страховиком цього права обмежено, проте, рядом умов, а саме:

- страховик зобов'язаний повідомити страхувальника про свій намір скористатися цим правом;
- для вирішення цього питання страховику надається семиденний строк з дня отримання ним повідомлення про страховий випадок і його наслідки;
- протягом зазначеного семиденного терміну повідомлення повинно бути не тільки відправлено страховиком, а й отримано страхувальником.

Таке повідомлення, як правило, надсилається у письмовій формі. Однак, у разі повідомлення страхувальника в іншій формі, страховик повинен обов'язково мати докази такого повідомлення.

З моменту отримання страхувальником повідомлення договір страхування втрачає силу. Іншими словами, повідомлення про втрату чинності є одностороннім достроковим припиненням зобов'язання, яке допускається законом в даному випадку. У зв'язку з припиненням зобов'язання всі витрати, навіть і відповідні статтям 267 і 268 КТМУ, але здійснені після цього моменту, страховиком не відшкодовуються. З іншого боку, в силу того, що до моменту отримання страхувальником зазначеного повідомлення договір зберігає силу, витрати, понесені страхувальником відповідно до статей 267 і 268 КТМУ до цього моменту, підлягають відшкодуванню страховиком навіть понад страхову суму.

§2. Оскільки у випадку, передбаченому статтею 266 Кодексу, страховик звільняється від зобов'язання шляхом сплати всієї страхової суми, то він зберігає своє право на премію в повному розмірі, так як вона обчислюється саме з урахуванням цієї суми.

§3. Розриваючи на підставі статті 266 Кодексу договір страхування достроково, одностороннім актом, без узгодження із страхувальником, страховик в той же час отримує і певні невігідні наслідки.

За загальним правилом при сплаті повної страхової суми до страховика переходять усі права на застраховане майно або права на частку цього майна (див. статтю 269 КТМУ «Суброгація»). Тим часом в разі, передбаченому статтею 266 Кодексу, страховик, який сплатив повну страхову суму, не набуває прав, передбачених статтею 269 КТМУ.

Зазвичай страхове відшкодування виплачується лише після точного встановлення понесених страхувальником збитків. У даному ж випадку страховик сплачує страхову суму і припиняє договір, не чекаючи остаточного встановлення розміру збитків та керуючись лише припущенням, що збитки, які підлягають відшкодуванню, перевищать страхову суму. Якщо це припущення виявиться помилковим і збитки в дійсності не досягнуть страхової суми, у страхувальника буде зосереджена сума, що перевищує заподіяну йому шкоду. І якщо в принципі таке положення не допустимо, то в даному випадку страховик буде позбавлений права вимагати назад відповідну частину страхової суми.

Стаття 267. «Відшкодування страховиком витрат страхувальника». **Страховик зобов'язаний відшкодувати страхувальнику необхідні витрати, зроблені останнім з метою запобігання або зменшення збитків, за які відповідає страховик, а також витрати, зроблені для виконання вказівок страховика (стаття 263 цього Кодексу), для з'ясування і встановлення розміру збитків, належних відшкодуванню страховиком, і для складання диспаші з загальної аварії.**

Витрати, зазначені у цій статті, відшкодовуються пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

§1. Норма статті 267 Кодексу торговельного мореплавства України пояснюється тим, що зазначені в ній витрати, які можна розглядати як непрямі наслідки страхового випадку, здійснюються страхувальником в інтересах страховика для зменшення розміру страхового відшкодування, що безпосередньо пов'язано зі статтею 263 «Запобігання або зменшення збитків» Кодексу, покладаючою на страхувальника обов'язок вжити всіх залежних від нього заходів для запобігання і зменшення збитків. Заохочуючи страхувальника (вигодонабувача) до

виконання цього обов'язку, стаття 267 Кодексу гарантує йому відшкодування пов'язаних з цим доцільних витрат за рахунок страховика. Для вирішення питань про віднесення будь-яких конкретних витрат до числа доцільних може бути призначена експертиза.

Практика Морської арбітражної комісії (МАК) неухильно дотримується вимог, визначених статтею 267 Кодексу. Так, в одній зі справ на «Ингосстрах» було покладено обов'язок з відшкодування як суми уцінки лісоматеріалів, підмочених забортною водою, так і витрат, понесених страхувальником при укладанні пошкодженого лісу на решітки для просушування і з його обміру (справа МАК № 45/1963).

§2. Оскільки закон зобов'язує страховика відшкодувати страхувальникові (вигодонабувачу) понесені ним витрати, зазначені в частині першій статті 267 Кодексу, страхувальник (вигодонабувач) повинен спочатку сам зробити ці витрати і тільки після цього може звернутися з вимогою про їх компенсацію до страховика. Вказані витрати страхувальнику можуть бути відшкодовані страховиком як одночасно із виплатою страхового відшкодування, так і окремо. Страхувальник (вигодонабувач) не має права вимагати від страховика авансової оплати цих витрат, крім випадків, коли таке право надано страхувальнику за умовами договору морського страхування або в силу наступної угоди.

§3. При пред'явленні страховику вимоги про компенсацію витрат, передбачених статтею 267 Кодексу, страхувальник (вигодонабувач) зобов'язаний документально підтвердити їх розмір (наприклад, шляхом подання рахунків організацій, що виконували відповідні роботи, а також платіжних документів, які свідчать про перерахування грошей цим організаціям, – платіжних доручень з відміткою банку, і т. д.).

Однак страхувальник (вигодонабувач) не зобов'язаний доводити ступінь ефективності вжитих (і оплачених) ним заходів щодо запобігання та зменшення збитків, бо на відміну від операцій з рятування суден та іншого майна, які дають право на винагороду лише за наявності корисного результату (див. статтю 328 КТМУ «Право на винагороду» і коментар до неї), зазначені вище витрати страхувальника (вигодонабувача) підлягають відшкодуванню, навіть якщо відповідні заходи виявилися безуспішними.

§4. Обсяг відшкодування витрат, передбачених статтею 267 Кодексу, залежить від того, чи застраховане майно в повній вартості або частково. У першому випадку витрати компенсуються повністю, у другому – в частині, яка визначається відношенням страхової суми до страхової вартості, що визначено частиною другою статті 267 Кодексу.

Стаття 268. «Обмеження відповідальності страховою сумою». **Страховик відповідає за збитки лише у межах страхової суми. Однак витрати, зазначені в статті 266 цього Кодексу, а також внески із загальної аварії відшкодовуються страховиком незалежно від того, що вони разом з відшкодуванням збитків можуть перевищити страхову суму.**

Страховик відповідає за збитки, заподіяні кількома страховими випадками, що трапились один за одним, навіть за умови, що загальна сума таких збитків перевищить страхову суму.

§1. За загальним правилом страховик відповідає за збитки лише у межах страхової суми, яка зазначена в договорі страхування. Однак, стаття 268 Кодексу торговельного мореплавства України визначає норму, яка розвиває правило частини першої статті 267 Кодексу і забезпечує його практичну реалізацію при таких обставинах, коли обумовлені страховим випадком збитки повністю або майже збігаються зі страховою сумою. Якби при цьому страховик відповідав лише в межах страхової суми, необхідність виконання його обов'язку з відшкодування витрат, понесених страхувальником з метою запобігання або зменшення збитків, по суті, відпадала б. Норма частини першої статті 268 Кодексу виключає таку ситуацію, гарантуючи страхувальнику повну оплату витрат, здійснених ним не тільки в своїх інтересах, а й в інтересах страховика.

§2. Частина друга статті 268 Кодексу призначена забезпечувати інтереси страхувальника, якщо протягом терміну дії страхового зобов'язання відбудеться не один, а кілька страхових випадків. У такому випадку страховик повинен відшкодувати страхувальнику збитки також незалежно від того, що сума таких збитків перевищує страхову суму. Така норма є традиційною для морського страхування (див. статтю 223 КТМ СРСР 1968 року).

Стаття 269. «Суброгація». У разі сплати страхової суми, за винятком випадку, передбаченого статтею 266 цього Кодексу, до страховика за його згодою переходять:

1) усі права на застраховане майно - у разі страхування на повну вартість;

2) право на частку застрахованого майна пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості - у разі страхування на неповну вартість.

§1. Стаття 269 Кодексу торговельного мореплавства України має назву «суброгація», хоча зазначеною статтею не надається визначення цього поняття. Враховуючи положення чинного законодавства України та практику його застосування, можна визначити, що *суброгація* – це перехід до страховика, що відшкодував страхувальнику завдані йому збитки, відповідного права страхувальника у відношенні до особи, яка завдала вказані збитки.

§2. Норма статті 269 Кодексу підлягає застосуванню лише тоді, коли залишення застрахованого майна у страхувальника, який отримав страхове відшкодування, що дорівнює страховій сумі, призвело б до його збагачення. Це має місце у випадках, коли страхове відшкодування виплачується у зв'язку з повною фактичною загибеллю застрахованого майна, залишки якого виявилися врятованими після виплати страхового відшкодування, так як в подібній ситуації страхувальник, який вже отримав повне відшкодування збитків, збагатився б, отримавши, крім того, в свою користь залишки майна, вартість якого йому вже відшкодовано. За подібних обставин право на зазначені об'єкти слід визнати за страховиком, який сплатив страхувальнику повну страхову суму – еквівалент вартості всього загиблого майна.

§3. Відповідно до норми, визначеної статтею 269 Кодексу (на відміну від статті 271 КТМУ «Абандон»), сплата страхових внесків виступає передумовою переходу до страховика прав на застраховане майно. Причому ця сплата є умовою, необхідною і достатньою для такого переходу: відповідні права переходять до страховика в силу самого факту сплати ним страхової суми і незалежно від ставлення до цього страхувальника.

§4. Якщо майно було застраховано не в повній вартості, страховик набуває право не на всі врятовані залишки майна, а лише на їх частину, яка обчислюється за пропорційною системою, тобто пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

Стаття 270. «Пропажа судна безвісти». У випадку пропажі судна безвісти страховик відповідає у розмірі повної страхової суми.

Судно вважається пропалим безвісти, коли про нього не надійшло ніяких відомостей протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, - протягом шести місяців.

За договором морського страхування судна на певний час страховик відповідає за пропажу судна безвісти, якщо останнє повідомлення про судно отримано до закінчення терміну договору і якщо страховик не доведе, що судно пропало безвісти до закінчення цього терміну.

§1. Пропажа судна безвісти є страховим випадком, передбаченим усіма без винятку умовами страхування як суден, так і вантажів. Стаття 270 Кодексу торговельного мореплавства України визначає розмір страхового відшкодування, яке належить страхувальнику в даному випадку (як по судну, так і по вантажу). Норма, визначена частиною першою статті 270 Кодексу, яка зобов'язує страховика до виплати страхової суми в повному розмірі, заснована на тому, що тривала безвісна відсутність судна дозволяє зробити більш-менш обґрунтоване припущення про його загибель разом з вантажем, який на ньому перевозиться. Оскільки при подібній ситуації встановлення факту загибелі судна неможливо, правові наслідки визначаються виходячи з презумпції його загибелі.

§2. Презумпція загибелі судна вступає в силу за наявності умов, передбачених частиною другою статті 270 Кодексу, а саме:

- відсутність інформації про судно;
- завершення тримісячного терміну протягом якого була відсутня інформація про судно, а якщо одержання інформації могло бути затримано внаслідок воєнних дій, – протягом шести місяців.

Наявність зазначених умов має бути доведена страхувальником, і тоді судно буде вважатися загиблим, якщо страховик не доведе протилежного (тобто що судно не загинуло).

§3. Як було вже зазначено вище, разом із судом, зниклим безвісти, вважається загиблим також і вантаж, що знаходився на ньому. Тому пропажа судна безвісти породжує обов'язки з виплати страхової суми не тільки у страховиків судна, але і у страховиків вантажу. При цьому страхувальник (як судна, так і вантажу), який має намір отримати страхову суму, повинен заявити про відмову від своїх прав на застраховане майно на користь страховика (див. пункт 1 частини першої статті 271 КТМУ «Абандон»).

§4. Для покладання на страховика відповідальності необхідно, щоб пропажа судна безвісти мала місце до закінчення терміну дії страхового зобов'язання. Стосовно договорів страхування вантажів, а також договорів страхування суден на рейс складнощів не виникає, оскільки договір не може припинитися раніше прибуття застрахованого судна (вантажу) в обумовлений пункт.

§5. Якщо частини перша і друга статті 270 Кодексу застосовується однаково до страхування як суден, так і вантажів, то частина третя зазначеної статті цілком відноситься тільки до договорів страхування суден на певний час, в яких справа йде складніше. Загалом, і в випадках, коли закінчення страхування приурочується до певного дня і навіть години, в договорах страхування зазвичай передбачається, що якщо застраховане на певний час судно в момент закінчення терміну страхування знаходиться в плаванні або терпить лихо, або знаходиться в порту сховища або заходу, договір страхування вважається продовженим до прибуття судна в порт призначення. Таким чином, і тут страхове зобов'язання в принципі не припиняється до появи судна в узгодженому порту. Дана умова розрахована, проте, на ситуації, коли страхувальник судна має в своєму розпорядженні відомості про його місцезнаходження. При відсутності таких відомостей протягом часу, зазначеного в частині другій статті 270 Кодексу, застраховане на певний строк судно вважається зниклим безвісти, якщо остання звістка про нього надійшла до закінчення терміну дії страхування, передбаченого договором.

§6. Якщо після виплати страховиком страхової суми з'ясується, що судно в дійсності не загинуло, наступають наслідки, передбачені статтею 273 КТМУ «Відміна абандона».

Стаття 271. «Абандон». Страхувальник може заявити страховику про відмову від своїх прав на все застраховане майно (абандон) і отримати повну страхову суму у випадках:

- 1) пропажі судна безвісти;**
- 2) економічної недоцільності відбудування або ремонту застрахованого судна;**
- 3) економічної недоцільності ліквідації пошкоджень або доставки застрахованого вантажу в місце призначення;**
- 4) захоплення судна або вантажу, застрахованих від такої небезпеки, якщо захоплення триває більше двох місяців.**

Угода сторін, що суперечить правилам цієї статті, недійсна.

§1. Поняття «абандон», визначене статтею 271 Кодексу торговельного мореплавства України, використовується виключно відносно договорів морського страхування і передбачає повну відмову страхувальника від своїх прав на застраховане майно на користь страховика у разі виплати повної страхової суми. Випадки, в яких може застосовуватися абандон, перелічені в пунктах 1-4 частини першої статті 271 Кодексу. Положення зазначеної статті носять імперативний характер, тобто не можуть бути змінені угодою сторін.

§2. За загальним правилом, сума страхового відшкодування, яке належить страхувальнику, обчислюється відповідно до суми збитків. Отже, страхове відшкодування дорівнюватиме повній страховій сумі лише за умови повної загибелі застрахованого майна. При цьому повна загибель може бути не тільки фактичною, а й конструктивною, коли судно або вантаж, хоча і не знищуються повністю, але пошкоджуються настільки, що витрати з відновлення перевищують вартість майна, що знаходиться в непошкодженному стані, тобто має місце економічна недоцільність відбудування чи ремонту застрахованого судна, або економічна недоцільність ліквідації пошкоджень або доставки застрахованого вантажу в місце призначення.

У даному випадку, як і при повній фактичній загибелі, може бути поставлене питання про виплату страховиком повної страхової суми. Однак якщо повна фактична загибель надає право страхувальнику на витребування страхової суми в силу одного лише факту загибелі (див. коментар до статті 279 КТМУ «Збитки, що належать до загальної аварії»), то факт повної конструктивної загибелі ще не дає страхувальникові підстави для звернення до страховика з такою вимогою: страхувальник, крім того, повинен заявити страховику про відмову в його користь від своїх прав на застраховане майно.

§3. У ряді випадків, однак, страхувальник втрачає застраховане майно при неможливості встановлення факту його загибелі або при таких обставинах, коли практично немає підстав вважати, що це майно буде йому повернуто. Прикладом першого випадку є пропажа судна безвісти (див. коментар до статті 270 КТМУ «Пропажа судна безвісти»), ілюстрацією другого – захоплення судна або вантажу. При цьому мається на увазі захоплення, здійснюване як офіційною владою, так і піратами, але за тієї умови, якщо військові ризики покриті договором страхування: інакше захоплення просто не буде вважатися страховим випадком. Разом з тим сам по собі факт захоплення (навіть передбаченого страхуванням) ще не дає страхувальникові права на абандон. Необхідно, крім того, щоб протягом двох місяців майно не було звільнено.

Однак закон, йдучи назустріч страхувальнику і даючи йому можливість отримати страхову суму, в той же час надає страхувальнику це право лише за умови передачі їм страховику всіх прав на застраховане майно, з тим, щоб в разі, якщо це майно виявиться насправді не втраченим, у страхувальника не опинилися б як саме майно, так і отримана за нього страхова сума. Саме така заява і є абандоном, за своєю юридичною природою являючим собою односторонній правочин.

§4. Абандон породжує правові наслідки двоякого роду. По-перше, він переносить на страховика права на застраховане майно, які раніше належали страхувальникові. Страховик тепер несе і всі витрати, пов'язані з цим майном. Наприклад, встановивши при розгляді однієї із справ, що страхувальником був в установленому порядку заявлений абандон щодо повної конструктивної загибелі застрахованого вантажу, Морська арбітражна комісія (МАК) зазначила, що оскільки права на пошкоджений вантаж внаслідок абандона перейшли до страховика, то, починаючи з дати абандона, витрати зі зберігання і подальшого знищення вантажу повинні бути покладені на страховика. По-друге, страхувальник набуває право на отримання повної страхової суми. Так, в наведеній справі МАК звернула увагу на неправильність позиції страховика, який виплатив страхувальнику 35% страхової суми, і зобов'язала його перерахувати страхову суму у повному розмірі (див. §5 коментаря до статті 278 КТМ РФ).

Стаття 272. «Заява про абандон». **Заява про абандон повинна бути зроблена страховику протягом шести місяців з моменту закінчення термінів (настання обставин), зазначених у статтях 270 і 271 цього Кодексу.**

Із закінченням шестимісячного терміну страхувальник втрачає право на абандон, але може вимагати відшкодування збитків на загальних підставах.

Заява про абандон не може бути зроблена страхувальником умовно і не може бути взята назад.

Угода сторін, що суперечить правилам цієї статті, недійсна.

§1. Статтею 272 Кодексу торговельного мореплавства України визначається термін існування права на абандон, на відміну від статей 270 і 271 Кодексу, що встановлюють терміни (настання обставин), завершення яких необхідно для виникнення права на абандон.

§2. Заява про абандон повинна задовольняти ряду вимог:

- по-перше, вона повинна носити безумовний характер. Страхувальник (вигодонабувач) не може поставити передачу страховику прав на застраховане майно в залежність від настання (відпаданя) будь-яких обставин. Не можна, наприклад, зробити в заяві застереження про те, що права на застраховане майно, яке потерпіло повну конструктивну загибель, будуть передані страховику, якщо страхувальнику (вигодонабувачу) протягом певного терміну не вдасться реалізувати майно за ціною, яка його влаштовує;

- по-друге, заява повинна бути безповоротною. Заявляти або не заявляти абандон – це право страхувальника (вигодонабувача), але, будучи зробленою, така заява не може бути взята назад;
- по-третє, вона повинна поширюватися на все застраховане майно (судно, партію вантажу і т. п.), з яким стався страховий випадок з числа зазначених у статті 271 КТМУ «Абандон». Частковий абандон законом не передбачений;
- по-четверте, заява повинна бути зроблена протягом шести місяців з моменту виникнення права на абандон. Якщо цей строк пропущено, страхувальник (вигодонабувач) може вимагати відшкодування збитків на загальних підставах, тобто за умови, якщо документально доведе їх розмір.

§3. Заява, зроблена з дотриманням зазначених умов, обов'язкова для страховика і не може бути ним відхилена. Іншими словами, для абандона не потрібно згоди страховика. Таким чином, заява про абандон є одностороннім правочином страхувальника, за допомогою якого він передає страховику свої права на застраховане майно, набуваючи натомість право на отримання страхового відшкодування в розмірі страхової суми. Якщо за загальним правилом страхувальник при витребуванні страхового відшкодування повинен не тільки довести настання страхового випадку, а й обґрунтувати розмір завданих йому збитків, то при здійсненні абандона страхувальник ціною передачі страховику прав на застраховане майно звільняється від обов'язку доведення розміру понесених ним збитків. Йому достатньо довести лише факт настання страхового випадку, який дає право на абандон.

§4. Як правила статті 271, так і правила статті 272 Кодексу є імперативними і не можуть бути змінені угодою сторін.

Стаття 273. «Відміна абандона». **Якщо після отримання від страховика відшкодування з'ясується, що судно не загинуло чи захоплене судно або вантаж будуть звільнені, страховик може вимагати, щоб страхувальник, залишивши собі майно (стаття 270 і пункт 4 статті 271 цього Кодексу), повернув страхове відшкодування, за винятком відшкодування часткового збитку, якщо страхувальник його зазнав.**

§1. Положення статті 273 Кодексу торговельного мореплавства України підлягають застосуванню в разі, коли внаслідок безвісної пропажі застрахованого майна страхувальник (вигодонабувач) абандує його на користь страховика і отримує повну страхову суму, а в подальшому з'ясується, що застраховане майно не загинуло. Страхувальник (вигодонабувач) позбавлений права анулювати абандон, оскільки відповідна заява не може бути взята назад. Але таке право, згідно із статтею 273 Кодексу, надано страховику. Для здійснення цього права страховик повинен направити страхувальнику (вигодонабувачу) спеціальне повідомлення, яке за юридичною природою є одностороннім правочином, так як не вимагає отримання згоди страхувальника (вигодонабувача).

§2. Зазначена в статті 273 Кодексу вимога щодо відміни абандона породжує певні правові наслідки, а саме:

- до страхувальника (вигодонабувача) повертаються права на застраховане майно, які він раніше в силу абандона передав страховику;
- у страховика виникає право на зворотнє стягнення страхової суми;
- страхувальник (вигодонабувач) має право залишити за собою частину страхової суми, яка відповідає фактично понесеним ним збиткам, розмір яких він зобов'язаний підтвердити документально.

Стаття 274. «Право страховика щодо третіх осіб». **До страховика, який сплатив страхове відшкодування, переходить, у межах сплаченої суми, право вимоги, яке страхувальник (або інша особа, яка отримала страхове відшкодування) має до особи, відповідальної за заподіяну шкоду. Це право здійснюється страховиком з дотриманням порядку, встановленого для особи, яка отримала відшкодування.**

Якщо страхувальник відмовився від свого права вимоги до особи, відповідальної за заподіяну шкоду, або здійснення цього права стало неможливим з його вини, страховик звільняється від сплати страхового відшкодування повністю або у відповідній частині.

§1. Якщо причиною загибелі або пошкодження застрахованого майна послужили протиправні дії третьої особи, страхувальник (вигодонабувач) має право вимагати відшкодування збитків або від їх заподіювача, або від страховика. Права страхувальника (вигодонабувача) по відношенню до заподіювача збитків, з одного боку, і до страховика, з іншого, різні за своєю юридичною природою: зі страховиком його пов'язує зобов'язання, що виникло з договору морського страхування, а з заподіювачем збитків – зобов'язання, яке може бути як договірним (наприклад, перевезення, експедиція, зберігання і т. п.), так і недоговірним (наприклад, делікт). Разом з тим обидва зазначених вище суб'єктивних права, хоча вони і існують в рамках різних зобов'язань, спрямовані на компенсацію тих самих збитків. Тому якщо страхувальник стягнув збитки з їх заподіювача, то звернутися з аналогічною вимогою до страховика він вже не може, так як в цьому випадку страхувальник отримав би надвідшкодування (сверхвозмещение), що суперечить компенсаційній природі майнового (в тому числі і морського) страхування (див., наприклад, коментар до статті 276 КТМУ «Отримання відшкодування від третіх осіб»).

Якщо страхувальник (вигодонабувач) вважав за краще отримати компенсацію збитків від страховика, то в силу закону до останнього переходить право на стягнення збитків з заподіювача, яке належить страхувальнику. За задумом законодавця негативні майнові наслідки цивільного правопорушення, хто б не оплатив їх потерпілому, в кінцевому підсумку все ж повинні обтяжити заподіювача збитків. Тому закон, зобов'язуючи страховика відшкодувати страхувальникові (вигодонабувачу) такі збитки, в той же час передбачає перехід до страховика відповідного права страхувальника (вигодонабувача) у відношенні до заподіювача. Цей перехід права називається *суброгацією* (див. коментар до статті 269 КТМУ «Суброгація»).

Таким чином, за юридичною природою суброгація є різновидом *сингулярного правонаступництва* (див. пункти 2 і 3 частини 1 статті 512 «Підстави заміни кредитора у зобов'язанні», а також статтю 528 «Виконання обов'язку боржника іншою особою» Цивільного кодексу України).

Примітка.

1. *Сингулярність* (від лат. *singularis* – єдиний, особливий) – одиничність сутності, події, явища. Відповідно до пункту 2 частини 1 статті 512 Цивільного кодексу України самостійною підставою заміни кредитора у зобов'язанні є правонаступництво. Цивільному праву відомі дві форми правонаступництва – *універсальне* та *сингулярне*. При *універсальному правонаступництві* до правонаступника разом з правами первісного кредитора переходять і його обов'язки. Найпоширенішими випадками універсального правонаступництва у сучасному цивільному праві є спадкове правонаступництво і правонаступництво в разі реорганізації юридичної особи. При *сингулярному правонаступництві* до правонаступника переходить тільки певне право кредитора, як, наприклад, при договірній передачі прав вимоги (цесії).

2. *Цесія* (від лат. *cessiō* – уступка, передача) – (.3) передача права вимоги. Шляхом цесії здійснюється зміна особи, яка має право вимоги, тобто це право перекладається з однієї особи на іншу.

§2. Зазначене право страхувальника (вигодонабувача) переходить до страховика за прямою вказівкою закону. Юридичним фактом, що породжує такий перехід, є виплата страхового відшкодування за збитки, зумовлені правопорушенням. У момент виплати перехід до страховика відповідного права страхувальника (вигодонабувача) здійснюється автоматично, незалежно від волі останнього. Іншими словами, для суброгації не потрібно ніякої заяви страхувальника (вигодонабувача).

На практиці, втім, страхувальник, який одержав відшкодування від страховика, зазвичай вручає йому так званий *суброгаційний лист*, тобто особливий односторонній документ, що підтверджує передачу страховику прав на стягнення збитків з заподіювача. Однак з правової точки зору суброгаційний лист, строго кажучи, грає не конститутивну, а чисто доказову роль. З цього виходить і юридична практика. Коли страховик відмовив страхувальнику у виплаті страхового відшкодування у зв'язку з відсутністю суброгаційного листа, Морська арбітражна комісія (МАК) знайшла необгрунтованим довід страховика про те, що відсутність суброгаційного листа позбавила його права на пред'явлення вимоги до перевізника, оскільки за прямою вказівкою закону зазначене право переходить до страховика в силу самого факту виплати страхового відшкодування (див. §2 коментаря до статті 281 КТМ РФ).

Право страхувальника (вигодонабувача) на стягнення збитків з правопорушника переходить до страховика в межах виплаченого останнім страхового відшкодування. Якщо воно не досягає суми збитків (зокрема, коли повністю втрачається вантаж, застрахований на неповну вартість), страхувальник (вигодонабувач) зберігає право на стягнення з заподіювача збитків, не покритих страховим відшкодуванням.

§3. Будучи різновидом сингулярного правонаступництва, суброгація призводить до того, що страховик набуває на місце страхувальника (вигодонабувача) у правовідносинах, які зв'язують останнього з заподіювачем збитків. Відповідно, і стягнення збитків на користь страховика проводиться в рамках не страхового, а іншого зобов'язання, суб'єктом якого страховик став замість страхувальника (вигодонабувача) внаслідок суброгації. Іншими словами, право, яке перейшло від страхувальника (вигодонабувача) до страховика, останнім повинно здійснюватися з дотриманням того ж порядку, який був передбачений для страхувальника (вигодонабувача).

Зокрема, якщо застрахований вантаж був втрачений або пошкоджений в ході морського перевезення, страховик, який виплатив відшкодування власникові вантажу, займає місце останнього в перевізному зобов'язанні. Отже, по відношенню до перевізника страховик вантажу, що діє в порядку суброгації, – це той же власник вантажу. Таким чином, в суперечці зі страховиком перевізник може використовувати пільги і переваги, які він має проти власника вантажу. До них, зокрема, належать наступні:

1. Термін, протягом якого перевізник відповідає за збереження довіреного йому вантажу, зазвичай менше періоду несення ризику страховиком. Так, згідно із частиною другою статті 176 КТМУ «Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу» відповідальність морського перевізника виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення і триває до моменту видачі. Тим часом за договором транспортного страхування вантажу останній зазвичай знаходиться на ризику страховика протягом всього шляху проходження від складу відправника до складу одержувача, включаючи періоди, коли вантаж ще (або вже) не в веденні морського перевізника. Природно, що збитки, які виникли в такі періоди, останній оплачувати не буде, як він не став би оплачувати їх власнику вантажу.
2. За законом перевізник несе майнову відповідальність за втрату, недостачу і пошкодження вантажу лише за наявності вини (див. частину першу статті 176 КТМУ). Страховик, навпаки, зобов'язаний виплатити страхове відшкодування і тоді, коли збитки не пов'язані з будь-якою виною або обумовлені дією непереборної сили. У подібних випадках перевізник не відповідає ані перед вантажовласником, ані перед страховиком вантажу.
3. Спори, що виникають із договорів морського перевезення і морського страхування, підлягають різним термінам позовної давності, які становлять один рік для вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу (див. частину першу статті 388 КТМУ «Термін позовної давності на вимоги, що виникають з договору перевезення вантажу»), і два роки для вимог, що виникають з договору морського страхування (див. частину першу статті 389 КТМУ «Позовна давність за іншими вимогами»).
4. Страховик оплачує збитки в межах (а іноді й більше) страхової суми. Межа відповідальності морського перевізника у багатьох випадках значно нижче. Згідно із частиною першою статті 181 КТМУ «Обмеження відповідальності перевізника при незазначеній вартості вантажу», «якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджене місце чи одиницю вантажу, якої не вистачає, не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за один кілограм маси брутто пошкодженого, зіпсованого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища».

Не підлягає сумніву, що морський перевізник має право скористатися обмеженням відповідальності в суперечці не тільки з власником вантажу, але і з замінившим його в порядку суброгації страховиком вантажу. Так, наприклад, в одній зі справ страховик, який виплатив іноземному власнику вантажу страхове відшкодування у зв'язку з пошкодженням декількох комбайнів внаслідок їх неналежного кріплення в трюмі судна, пред'явив в порядку

суброгації позов до морського перевізника про витребування всієї суми страхового відшкодування. Перевізник поставив питання про застосування межі своєї відповідальності, однак позов страховика був задоволений в повному розмірі. Проте, це рішення було скасовано в порядку нагляду на тій підставі, що оскільки перевізник несе перед вантажоодержувачем обмежену відповідальність, то і страховик, до якого в порядку суброгації перейшли права вантажоодержувача, отримав право на відшкодування вартості пошкодженого вантажу в обмеженому розмірі (див. §3 коментаря до статті 281 КТМ РФ).

§4. Частина друга статті 274 Кодексу звільняє страховика від обов'язку з виплати страхового відшкодування у випадках, коли страхувальник відмовився від свого права вимоги до особи, відповідальної за завдані збитки, або здійснення такого права стало неможливим з вини страхувальника.

Цим зазначенням слідує і юридична практика. Якщо в ході розгляду справи з'ясовується, що страхувальник, який претендує на отримання страхового відшкодування у зв'язку з пошкодженням застрахованого вантажу в ході морського перевезення, не подбав про документальне оформлення факту отримання від перевізника вантажу в пошкодженому стані, в зв'язку з чим страховик втратив можливість звернутися з відповідною вимогою до перевізника, Морська арбітражна комісія (МАК) відмовляє у виплаті страхового відшкодування (див. §4 коментаря до статті 281 КТМ РФ).

Страховик фактично позбавляється можливості здійснити право, яке перейшло до нього, і тоді, коли страхувальник залишає в його розпорядженні занадто мало часу для вчинення дій, пов'язаних з пред'явленням вимоги до перевізника. Так, наприклад, МАК відхилила позов страхувальника про виплату страхового відшкодування, встановивши, що страхувальник допустив зволікання з відправки необхідних документів, які надійшли до страховика менш ніж за тиждень до закінчення терміну позовної давності за договором морського перевезення вантажу (див. там же).

За законом для застосування частини другої статті 274 Кодексу необхідна вина страхувальника. При відсутності його провини в виниклих у страховика труднощах із здійсненням права, що перейшло до нього в порядку суброгації, відмова у виплаті страхового відшкодування безпідставна. Наприклад, в одній із справ «Ингосстрах» відхилив вимогу страхувальника про компенсацію збитків від пошкодження вантажу пшениці на тій підставі, що страхувальник не повідомив капітана судна або агента перевізника про пошкодження вантажу в період, коли судно знаходилося в порту вивантаження. Задовольняючи позов страхувальника, МАК зазначила: «Якщо б навіть було встановлено, що В/О «Експортхлеб» не все зробило для обґрунтування можливого ... позову А/О «Ингосстрах» до перевізника, то в даних конкретних умовах це не могло б бути поставлено в провину В/О «Експортхлеб». З представленого В/О «Експортхлеб» акту ... видно, що вантаж в доступних шарах пшениці був обстежений за участю інспектора ДХІ ще до постановки судна під розвантаження. При цьому пошкодження вантажу виявлено не було. Отже, в цей період заявляти капітану судна або агенту перевізника про наявність пошкодження вантажу у одержувача не було підстав. Дослідити ж вантаж в цей час будь-яким іншим способом у В/О «Експортхлеб» не було можливості» (справа МАК № 8/1987).

Стаття 275. «Передача страховику доказів». **У випадках, передбачених статтями 269, 271 і 274 цього Кодексу, страхувальник зобов'язаний передати страховику всі документи і речові докази і повідомити йому всі відомості, необхідні для здійснення страховиком прав, що перейшли до нього.**

§1. Стаття 275 Кодексу торговельного мореплавства України зобов'язує страхувальника (вигодонабувача) забезпечити страховику можливість реалізувати права, що перейшли до нього, і в цих цілях – повідомити страховику всі необхідні відомості і передати всі документи та докази. Такими документами можуть бути документи про право власності на майно, транспортні документи, відповідні договори, платіжні доручення, документи, що підтверджують розмір завданих страхувальнику збитків тощо. При цьому, страхувальник повинен надати зазначені документи відповідно оформленими згідно із вимогами чинного законодавства України.

Невиконання страхувальником (вигодонабувачем) цього обов'язку може привести до того, що страховик виявиться не в змозі здійснити права, які перейшли до нього, і в такому разі він, у свою чергу, звільняється від сплати страхового відшкодування повністю або у відповідній частині (див. частину другу статті 274 КТМУ «Право страховика щодо третіх осіб»). Якщо, наприклад, буде встановлено, що страхувальник (вигодонабувач) не передав страховику оригінал коносаменту, чим позбавив страховика можливості пред'явити в порядку суброгації позов до морського перевізника, страховик повинен бути звільнений від виплати страхового відшкодування.

§2. Як вже було зазначено вище, страхувальник зобов'язаний подбати про те, щоб документи, які передаються страховику, були оформлені належним чином.

Необхідно, зокрема, щоб документи, представлені для доказу розміру понесених страхувальником збитків, були складені відповідно до законів і звичаїв того місця, де визначався розмір збитків.

§3. Страхувальник зобов'язаний піклуватися про охорону інтересів страховика в такій же мірі, як і своїх власних, і з цією метою повинен полегшити страховику здійснення прав, що перейшли до нього, за допомогою передачі йому всіх необхідних матеріалів.

Так, наприклад, страхувальник, який пред'явив до «Ингосстраха» позов про витребування страхового відшкодування, зі свого боку не тільки не забезпечив доказів здачі перевізником вантажу в пошкодженому стані, але, навпаки, видачею перевізнику беззастережної (безоговорочної) розписки в отриманні вантажу засвідчив його повне збереження, позбавивши тим самим страховика можливості пред'явити регресний позов до перевізника. На цій підставі Морська арбітражна комісія (МАК) відмовилася задовольнити вимоги страхувальника (справа МАК № 7/1964).

Стаття 276. «Отримання відшкодування від третіх осіб». Якщо страхувальник отримав відшкодування збитків від третіх осіб, страховик сплачує лише різницю між сумою, належною для сплати за умовами договору морського страхування, і сумою, отриманою від третіх осіб.

§1. Положення статті 276 Кодексу торговельного мореплавства України обумовлено компенсаційною природою морського страхування, в силу якої страхувальник (вигодонабувач) не повинен отримати більше, ніж він втратив внаслідок страхового випадку. Зазначене положення підлягає застосуванню тоді, коли страхувальник отримав компенсацію збитків від особи, відповідальної за їх заподіяння, але оскільки ця особа (наприклад, морський перевізник) несе обмежену цивільно-правову відповідальність, стягнута з нього сума не досягає розміру збитків, фактично понесених страхувальником. При такій ситуації страхувальник (вигодонабувач) має право вимагати від страховика різницю між сумою, що підлягає оплаті за умовами договору страхування, і сумою, отриманою від третіх осіб.

§2. Відшкодування, отримане як від третіх осіб, так і від страховика, не повинно в цілому перевищувати збитків, завданих страхувальнику (вигодонабувачу). Якщо таке перевищення має місце, страховик має право на зворотнє стягнення перерахованого ним платежу повністю або у відповідній частині.

Розділ ІХ. НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ

Глава 1. Загальна аварія

Стаття 277. «Поняття загальної аварії». **Загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки.**

Загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості.

Під фрахтом у цій главі розуміється також плата за перевезення пасажирів та їхнього багажу.

§1. Загальна аварія є найдавнішим інститутом морського права і, за деякими даними, налічує близько трьох тисяч років. Найбільш ранніми прийнято вважати морські закони Родосу, за одним з принципів, покладених в основу яких вважалося, що пожертвування меншим має призвести до збереження більшого. Багато норм «Родоського права» були включені згодом в римське законодавство. Вперше загальна аварія безпосередньо згадується в Кодексі Юстиніана на початку шостого століття нашої ери, а першу справу в англійському суді було розглянуто в 1285 році (вважається, що Англія зобов'язана появі загальної аварії Вільгельму Завойовнику).

В середині минулого століття почали робити зусилля з міжнародної уніфікації норм пов'язаних із загальною аварією. Перша спроба була зроблена на конференції, що відбулася в Глазго в 1860 році, а в 1864 році в Йорку були прийняті Йоркські правила. У 1877 році вони були переглянуті в Антверпені і в 1890 році отримали назву *Йорк-Антверпенських правил*. Згодом вони переглядалися неодноразово, приблизно через 25-30 років, щоб врахувати розвиток торговельного мореплавства. У ХХ столітті ці правила переглядалися чотири рази: в 1924 році (коли в них вперше були включені літерні правила), в 1950, 1974 і 1994 роках. Особливість зазначених Правил полягає в тому, що вони не мають характеру міжнародної конвенції, яка підлягає ратифікації. Йорк-Антверпенські правила є зводом кодифікованих звичаїв і застосовуються за згодою сторін.

Інститут загальної аварії є характерним для морського права, у відносинах щодо перевезень на автомобільному та повітряному транспорті, він не застосовується. Проте, застосування загальної аварії є можливим при перевезеннях внутрішніми водними шляхами (про що свідчить *Статут внутрішнього водного транспорту*). При цьому загальна аварія не застосовується до військових суден і суден, що задіяні для несення урядової некомерційної служби.

§2. «Аварією» зазвичай вважають яку-небудь подію, інцидент, випадок, що спричинили за собою пошкодження механізмів, обладнання, транспортних засобів і т. п. Однак в морському праві це поняття часто вживається і в іншому сенсі – для позначення збитків, завданих власникам майна, що бере участь в морському перевезенні, – судна, вантажу і фрахту, що утворює в своїй сукупності так зване «морське підприємство» (*Shipping Venture*). При цьому розрізняються два види таких збитків:

- збитки, завдані навмисними і розумними діями для рятування всього цього майна від загальної для його складових частин небезпеки («загальна аварія»);
- всі інші збитки [«окрема (частная) аварія» – див. статтю 294 КТМУ «Поняття окремої (незагальної) аварії» і коментар до неї].

Сутність загальної аварії полягає в тому, що жертвують частину заради порятунку загального, цілого. Тому аварія і отримала назву «загальної», тобто такої, що стосується спільних інтересів судновласника і вантажовласників.

§3. Визначення загальної аварії, яке надається в частині першій статті 277 Кодексу торговельного мореплавства України, в цілому відповідає визначенню, наданому в літерному правилі «А» Йорк-Антверпенських правил (див. коментар до статті 278 КТМУ «Застосування

права у разі загальної аварії»). Отже загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки. Для того щоб збитки були визнані загальною аварією, необхідно, щоб одночасно була наявною сукупність наступних ознак:

- небезпека повинна бути загальною для всього морського підприємства – судна, фрахту і перевезеного судном вантажу;
- збитки повинні бути понесені внаслідок навмисних витрат або пожертвувань;
- витрати і пожертвування повинні бути розумними;
- витрати і пожертвування повинні бути надзвичайними.

Відсутність хоча б однієї з зазначених вище ознак виключає питання про віднесення збитків до загальної аварії.

§4. Загальна небезпека для всього морського підприємства є однією з основних умов. Якщо судно не перевозить вантаж і слідує в баласті, витрати буде нести тільки судовласник. Не обов'язково, щоб спільна небезпека загрожувала під час рейсу. Якщо загальна аварія має місце при навантаженні або вивантаженні вантажу, вантаж, який перебував в цей момент на борту судна, бере участь в загальноаварійних витратах.

§5. Рішення про витрати і пожертвування повинно бути спрямоване на те, щоб завдати шкоди судну або понести якісь витрати з метою збереження загального підприємства. Якщо витрати все одно повинні бути понесені або шкоди завдано незалежно від волі капітана судна, то такі витрати або збиток не можуть бути віднесені до загальної аварії, тому що не носять навмисного або надзвичайного характеру.

Навмисність заподіяння збитків є необхідною умовою для віднесення їх до загальної аварії. При складанні диспаші (див. статтю 288 КТМУ «Диспашери» і коментар до неї) в кожному випадку обов'язково встановлюється, чи були збитки навмисними або виникли випадково. Так, наприклад, встановивши, що збитки сталися внаслідок підмочки зерна водою, що ринула в трюм з пробоїни, яку баржа отримала при зіткненні, а не в результаті навмисних дій, вжитих для рятування вантажу і судна, диспашер відніс їх до окремої аварії (диспаша № 22/1949 з загальної аварії баржі «Зоря»).

§6. Оскільки від вирішення капітана залежить обсяг витрат і пожертвувань, які підлягають розподілу і які підлягають сплаті особами, які не брали участі в прийнятті рішення, такі витрати завжди повинні бути розумними.

Розумний характер заподіяння збитків полягає в тому, щоб заподіянням менших збитків або витрат запобігти виникненню їх у більших розмірах. Оцінка розумності заподіяння збитків залежить від конкретних обставин, при яких вони виникли. Іноді капітан зобов'язаний навіть ризикувати з метою порятунку судна і вантажу. Однак необхідно, щоб заподіяння збитків виправдовувалося обстановкою, що склалася. Так, наприклад, судно торкнулося лівим бортом підводної перешкоди. Хоча машина відразу ж була зупинена, а потім був дан малий хід, судно помітно почало кренитися на лівий борт і значно занурюватися в воду носовою частиною. У зв'язку із значною завантаженістю судна, низьким надводним бортом і абсолютною темрявою не можна було встановити характер завданих судну пошкоджень. Тому капітан прийняв рішення підійти до берега і посадити судно на мілину. З огляду на ці обставини, диспашер визнав дії капітана з посадки судна на мілину розумними, здійсненими з метою рятування судна і вантажу від загальної для них небезпеки, і всі збитки, пов'язані з посадкою судна на мілину, відніс на загальну аварію (диспаша № 15/1948 з загальної аварії пароплава «Николай Бауман»).

Розумність дій, що викликали збитки, не обов'язково має означати їх абсолютну ефективність, корисність. В силу тих чи інших причин вони можуть не привести до корисного результату, а небезпека може бути усунена завдяки іншим обставинам, однак з цього не випливає, що збитки завдані такими діями, не можуть бути визнані загальною аварією.

Так, для забезпечення безпеки судна та вантажу капітан прийняв рішення зайти в порт-сховище для обстеження корпусу судна за допомогою водолазів. З'ясувавши після прибуття в цей порт, що водолазів там немає, судно пройшло в інший порт, де і був проведений його

огляд і ремонт. Незважаючи на те, що захід у перший порт-сховище не привів до корисного результату, дії капітана були визнані розумними і всі витрати щодо заходу судна в цей порт були визнані загальною аварією (диспаша № 122/1962 з загальної аварії пароплава «Степан Халтурин»).

§7. Надзвичайними пожертвуваннями і витратами визнаються такі, які зазвичай не виникають при нормальних умовах судноплавства. До них, наприклад, відносяться збитки від викидання вантажу за борт, від навмисної посадки судна на мілину, від вимушеного заходу в порт-сховище і т. д.

§8. Практичне значення розподілу збитків на загальну і окрему аварію полягає в тому, що загальна аварія розподіляється між судном, вантажем і фрахтом пропорційно їх вартості відповідно до частини другої статті 277 Кодексу, а збитки, що становлять окрему аварію, несе той, хто їх зазнав або той хто відповідає за їх заподіяння. Процес розподілу достатньо складний, тому, як правило, його здійснюють спеціальні фахівці-диспашери.

Сенс розподілу загальноаварійних збитків полягає в тому, що витрати, понесені одним або декількома учасниками морського перевезення для рятування всього майна, що бере участь в перевезенні, повинні нести не тільки ці особи, а й усі інші учасники перевезення, заінтересовані в збереженні їх майна. Так, якщо для зняття судна з мілини було пожертвувано весь вантаж (або його частина), що належить одному власникові вантажу, то в покритті цього збитку повинні брати участь всі інші власники вантажів і судовласник. При рятуванні судна і вантажу витрати з виплати рятувальної винагороди поряд з судовласником зобов'язані нести у відповідній частині і вантажовласники тощо.

Якщо, незважаючи на понесені витрати і пожертвування, нічого не було врятовано, кожен учасник перевезення повинен нести той збиток, який він зазнав, або відшкодувати цей збиток повинен той, хто буде визнаний відповідальним за його заподіяння. В даному випадку, хоча пожертвування і витрати були зроблені для загального рятування, але зважаючи на їх безуспішність ніякий розподіл збитків не проводиться.

§9. Пожертвування майно також бере участь в розподілі загальної аварії, так як відшкодовується не повна його вартість. З неї віднімається частка аварійного внеску, яка припадає на пожертвування майно (див. статтю 287 КТМУ «Визначення загальної вартості майна» і коментар до неї).

§10. В частини третій статті 277 Кодексу зазначається, що фрахт – це плата за перевезення пасажирів та їхнього багажу. Однак таке визначення фрахту не слід тлумачити буквально, оскільки загалом прийнято фрахт визначати як плату за використання судна за договором фрахтування (див. коментар до статті 212 КТМУ «Сплата фрахту»). Проте, в окремих статтях Кодекса торговельного мореплавства України, поняття фрахту розкривається по-іншому, враховуючи особливості тих чи інших правовідносин. Так, наприклад, за договором перевезення вантажу, сплачується провізна плата, однак в Кодексі йдеться про фрахт, оскільки в багатьох випадках для перевезення використовуються судна, орендовані за договором фрахтування судна – чартером (див. коментар до статей 133 «Поняття договору морського перевезення вантажу» і 170 «Оплата фрахту» КТМУ). Щодо договорів перевезення пасажирів, то ними передбачається внесення плати за проїзд, а при здачі багажу – плати за перевезення багажу (див. коментар до статті 184 КТМУ «Поняття договору морського перевезення пасажирів»). Таким чином, частиною третьою статті 277 Кодексу узагальнюється поняття «плата», використовуючи задля цього термін «фрахт».

Стаття 278. «Застосування права у разі загальної аварії». **Відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін.**

Якщо всі особи, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до України, застосовується законодавство України.

Порядок розподілу загальної аварії, якщо вона розподіляється в Україні, регулюється правилами цього Кодексу.

§1. В процесі визначення правового поля, в межах якого повинні регулюватися правовідносини учасників морського перевезення у випадку загальної аварії, перш за все встановлюється наступне:

- в порту якої держави судно закінчило рейс;
- яка існує домовленість сторін з розподілу загальноаварійних збитків, понесених учасниками морського перевезення;
- момент настання події, спричинившої загальну аварію.

§2. Згідно із зазначеним вище повинні застосовуватися правила, визначені статтею 278 Кодексу торговельного мореплавства України, а саме:

– відносини, пов'язані із загальною аварією, регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін. Таким чином, законом визначається диспозитивність всіх основних правил (статті 277-287) Глави 1 Розділу IX КТМУ. Це означає, що учасники правовідносин з перевезення вантажу вправі за згодою між собою зумовити будь-який інший спосіб розподілу загальної аварії, відмінний від встановленого Кодексом. На практиці це має місце при перевезеннях вантажів у закордонному сполученні, коли в договорах фрахтування та коносаментах, як правило, обумовлюється, що розподіл загальної аварії має проводитися за Йорк-Антверпенськими правилами (далі – *Правила*), у тому числі *Правилами 1994 року*, *Правилами 1974 року* і навіть *Правилами 1950 року*. Незалежно від такої угоди сторони не можуть змінювати саме поняття загальної аварії (див. частину першу статті 277 КТМУ «Поняття загальної аварії»), а також визначати процесуальні питання її розподілу (див. коментар до статей 288 – 293 КТМУ);

– якщо всі особи, інтереси яких покриваються загальною аварією, є резидентами України, застосовується законодавство України. Разом з цим слід відзначити, що за законом цивільні відносини можуть регулюватися звичаєм, зокрема звичаєм ділового обороту (див. частину 1 статті 7 «Звичай» Цивільного кодексу України). *Звичаєм* є правило поведінки, яке не встановлене актами цивільного законодавства, але є усталеним у певній сфері цивільних відносин. Звичай може бути зафіксований у відповідному документі. Таким чином, законодавством передбачається застосування Йорк-Антверпенських правил щодо загальної аварії та інших міжнародних звичаїв торговельного мореплавства;

– порядок розподілу загальної аварії, якщо вона розподіляється в Україні, регулюється правилами Глави 1 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України, які розроблялись з урахуванням *Правил 1950 року* і до певної міри кореспондуються з *Правилами 1994 року*.

§3. *Правила 1994 року* складаються з двох вступних правил – Правила про тлумачення і Основного правила (Rule Paramount), семи літерних правил (A - G) і 22 цифрових правил. Чотири літерних правила (A, B, C, G) отримали відображення в статтях 277 і 279 КТМУ; Правило E – в пункті 1 статті 289 і Правило F – в статті 280 КТМУ. Цифрові правила кореспондуються з різними статтями Глави 1 Розділу IX КТМУ.

Стаття 279. «Збитки, що належать до загальної аварії». **До загальної аварії у разі ознак, зазначених у статті 277 цього Кодексу, зокрема, належать:**

1) збитки, спричинені викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, зокрема внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;

2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого з цією метою затоплення судна, що загорілося;

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;

4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини;

5) надзвичайні витрати, пов'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на міліну;

6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судні, вивантаженням із судна, зворотним завантаженням і укладанням, а також під час зберігання у тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;

7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, у тій мірі, в якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу;

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії;

9) втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожег вантажу зроблені не були.

§1. У статті 279 Кодексу торговельного мореплавства України перелічені найбільш типові, такі, що зустрічаються на практиці частіше за інших витрати, прирівняні до загальної аварії. Інші збитки, не перелічені в зазначеній статті, можуть бути прирівняні до загальної аварії на підставі статті 277 при наявності всіх визначених у ній ознак або на підставі статті 280 Кодексу. При цьому збитки прирівняні до загальної аварії в юридичних джерелах прийнято називати видами загальної аварії.

§2. На підставі пункту 1 статті 279 Кодексу розподіляються збитки, завдані:

- викиданням вантажу за борт;
- викиданням приналежностей судна за борт;
- пошкодженням судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування.

Викидання частини вантажу за борт з метою рятування судна і решти вантажу – один з класичних прикладів загальної аварії. Встановлення характеру і розмірів цих збитків, як правило, не викликає великих труднощів, так само як і збитків від викидання приналежностей судна.

Збитки, завдані викиданням вантажу за борт судна, все ще зустрічаються, хоча найчастіше такі дії застосовуються по відношенню до палубного вантажу.

При розподілі збитків, завданих викиданням за борт вантажу, слід, однак, враховувати, що на загальну аварію можуть бути віднесені лише збитки щодо вантажу, який перевозився відповідно до правил і звичаїв торговельного мореплавства (див. коментар до статті 295 КТМУ «Збитки, що не визнаються загальною аварією»).

До збитків від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, крім прямо зазначених в цьому пункті збитків, що сталися внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки та інші зроблені для цього отвори, можуть бути віднесені і збитки, завдані корпусу судна, судовому обладнанню, гвинто-рульовій групі викиданням лісного вантажу тощо.

§3. На підставі пункту 2 статті 279 Кодексу до загальної аварії належать не взагалі всі збитки від пожежі на судні, а тільки ті, які заподіяні навмисними і розумними діями з його усунення, тобто діями, спрямованими на гасіння пожежі або ліквідацію її наслідків. До таких дій можуть бути віднесені гасіння вогню, знищення частини вантажу або руйнування частини судна для ліквідації пожежі, пошкодження засобів, використаних для її гасіння, затоплення трюмів чи інших приміщень палаючого судна, викидання палаючого судна на берег та ін. Що ж стосується збитків, завданих судну і вантажу безпосередньо вогнем, кіптявою (копотью) або димом, то вони не підлягають віднесенню на загальну аварію, оскільки їх виникнення не пов'язане з діями з гасіння пожежі (див. пункт 2 статті 295 КТМУ).

Не визнаються загальною аварією і збитки, завдані як заходами гасіння, так і вогнем одночасно. Так, наприклад, якщо стос (кипа), ящик або бочка мають сліди того, що вони горіли, і в той же час підмочені або пошкоджені під час гасіння вогню, то всі пов'язані з цим

збитки відносяться на окрему (частну) аварію, причому ступінь пошкодження вогнем і заходами гасіння в даному випадку значення не має.

При розподілі збитків, що виникли від пожежі, доводиться мати справу і зі збитками, завданими ліквідацією наслідків пожежі, наприклад, просушкою, розсортуванням, перевантаженням, перепакуванням пошкодженого вантажу та ін. Якщо такі дії робляться з метою ліквідації наслідків пожежі, то збитки, викликані ними, визнаються загальною аварією. Так, наприклад, після ліквідації пожежі на судні вантаж був вивантажений і розсортований. У зв'язку з цими роботами судно тривалий час знаходилося на простой. При розподілі збитків на загальну аварію були віднесені всі збитки, пов'язані з тривалим простоем судна (диспаша № 80/1956 з загальної аварії пароплава «Ворошиловск»).

Отже, при розподілі збитків, завданих пожежею, до загальної аварії, зокрема, відносяться:

- збитки щодо вантажу і частин судна, які не мають слідів горіння, але пошкоджені або загинули від розумно і свідомо вжитих заходів з гасіння пожежі;
- збитки від пошкодження або загибелі майна, використаного як засіб для гасіння пожежі, наприклад, вартість обгорілих брезентів, насосів та ін.;
- збитки, хоча безпосередньо і не пов'язані з гасінням пожежі, але завдані ліквідацією наслідків пожежі (просушка, розсортування, перевантаження вантажу і т. д.).

§4. Пункт 3 статті 279 Кодексу має на увазі тільки навмисну посадку судна на міліну, коли в цьому виникла необхідність за надзвичайних обставин. Крім того, необхідно щоб вона була зроблена з метою загального порятунку судна, фрахту і вантажу (а не тільки судна, коли воно, наприклад, в баласті) і була досить розумною в ситуації, що склалася.

Тільки збитки, завдані навмисною посадкою, можуть бути віднесені до загальної аварії. Так, наприклад, якщо при пошкодженні судна в результаті його торкання підводної перешкоди капітан прийняв рішення посадити його на міліну, в зв'язку з чим судно отримало додаткові пошкодження, то на загальну аварію відносяться тільки витрати з виправлення ушкоджень, завданих судну навмисною посадкою. Витрати, пов'язані з виправленням ушкоджень, заподіяних випадковим торканням судном підводної перешкоди, визнаються окремою (частною) аварією (диспаша № 15/1948 з загальної аварії пароплава «Николай Бауман»).

Під «посадкою судна на міліну» розуміється і посадка його на рифи, скелі, а також викидання на берег.

§5. Відповідно до пункту 4 статті 279 Кодексу загальною аварією визнаються всі збитки, завдані пошкодженням машин, двигунів або котлів при знятті судна з мілини, незалежно від того, чи було судно посаджено на міліну навмисно або сіло на неї випадково. Це положення неодноразово підтверджувалося при складанні диспаш. Так, наприклад, при спробах судна, яке випадково сіло на міліну, знятися з неї шляхом форсованої роботи судових двигунів в конденсатор і систему водопроводу потрапив пісок, в результаті чого приплив охолоджувальної води припинився і нижні вкладиші головного підшипника розплавився. При складанні диспаші всі витрати, пов'язані з усуненням пошкоджень в машині, були віднесені на загальну аварію (диспаша № 87/1957 з загальної аварії пароплава «Клере Граммерсторф»). Для застосування пункту 4 статті 279 Кодексу не має також значення, чи було судно знято з мілини власними зусиллями або для цих цілей залучалися і інші судна.

На підставі пункту 4 статті 279 Кодексу розподіляються тільки збитки, завдані пошкодженням двигунів, інших машин або котлів судна при знятті його з мілини, але не збитки від пошкодження при цьому днища і корпусу судна. Такі збитки можуть бути визнані загальною аварією на підставі пунктів 1 і 7 статті 279 Кодексу.

Збитки, завдані роботою судових двигунів та машин з метою запобігання його посадки на міліну, до загальної аварії не відносяться (див. пункт 4 статті 295 КТМУ).

§6. На підставі пункту 5 статті 279 Кодексу надзвичайні витрати з навантаження і перевантаження вантажу, палива або предметів постачання, за наймом ліхтерів, зі зворотного навантаження вантажу на судно, зроблені для зняття судна з мілини, можуть бути віднесені до загальної аварії незалежно від того, сіло судно на міліну випадково або було посаджено на неї навмисно.

У пункті 5 статті 279 Кодексу йдеться про перевантаження вантажу тільки на ліхтери, проте немає підстав не застосовувати це правило до витрат, викликаних перевантаженням вантажу з сидячого на міліні судна не в ліхтери, а в судна іншої конструкції.

Слід відзначити, що всі перелічені вище види збитків відносяться до загальної аварії, яка спричинена вжиттям заходів загального рятування. В Йорк-Антверпенських правилах (далі – *Правила*) визнання подібних збитків загальною аварією перебачено цифровими правилами I, II, III, IV, V, VII, VIII. Проте, у 1994 році до цих *Правил* були внесені зміни, відповідно до яких мова повинна йти про збитки, що спричинені майну. Оскільки в статті 279 Кодексу замість терміну «майно» використовуються терміни «судно» або «вантаж», її зміст потребує перегляду для приведення у повну відповідність з *Правилами 1994 року*.

§7. Пункт 6 статті 279 Кодексу є свого роду доповненням до деяких інших правил Глави 1 Розділу IX КТМУ. Тільки в тих випадках, коли витрати з переміщення на судні вантажів, палива або предметів постачання, їх розвантаження, зворотного навантаження, укладання або зберігання будуть визнані загальною аварією на підставі інших правил Глави 1 Розділу IX КТМУ, перш за все пунктів 5 статті 279 та 3 і 4 статті 280, завдані при здійсненні таких операцій збитки від пошкодження або загибелі зазначених предметів також можуть бути віднесені до загальної аварії.

Про такий вид збитків йдеться в *Правилах* (правило XII). Задля відшкодування такого роду збитків слід враховувати наступне:

- пошкодження або загибель вантажу, палива або предметів постачання можуть мати місце як на судні, так і на березі;
- збитки можуть бути спричинені не лише під час переміщення, а й під час вивантаження, завантаження, укладання і зберігання;
- для відшкодування таких збитків необхідно довести наявність причинного зв'язку між ними та переміщенням вантажу чи постачання.

§8. На підставі пункту 7 статті 279 Кодексу до загальної аварії також можуть бути віднесені збитки наступних двох видів:

- витрати, понесені з метою отримання допомоги;
- збитки, завдані судну або вантажу суднами, які надавали допомогу.

До такого роду загальної аварії відносяться витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, у тій мірі, в якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу. Про такі витрати йдеться в *Правилах* (правило VI), відповідно до яких:

- рятувальна операція повинна здійснюватися заради загальної безпеки (для судна, фрахту і вантажу);
- не визнаються загальною аварією витрати з рятування судна, якщо воно знаходиться у баласті або вживаються зусилля з рятування тільки вантажу;
- витрати визнаються незалежно від того, чи зроблені вони за договором про рятування чи без нього;
- витрати на рятування можуть включати не лише винагороду за рятування, а й інші витрати судовласника, понесені у зв'язку з цим.

§9. На підставі пункту 8 статті 279 Кодексу до загальної аварії також можуть бути віднесені збитки від забруднення навколишнього природного середовища. Про такі витрати йдеться в *Правилах* (правила II, V, VIII), відповідно до яких:

- такі витрати повинні бути здійснені в рамках операції, яка здійснюється задля загальної безпеки і яка надає право на винагороду за рятування, якщо б здійснювалася третьою особою;
- такі витрати мають місце за умов заходу аварійного судна в порт-сховище за вказівкою органів влади;
- якщо витрати необхідні для того, щоб судно залишалось в порту-сховищі;

- такі витрати визнаються загальною аварією навіть якщо задля запобігання забрудненню навколишнього природного середовища необхідно розвантажити, навантажити або зберігати вантаж.

§10. На підставі пункту 9 статті 279 Кодексу до загальної аварії також може бути віднесена втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожегтвування зроблені не були.

Про такі витрати йдеться в *Правилах* (правило XV), відповідно до яких витрати від втрати фрахту за перевезення вантажу підлягають розподілу таким же чином, як і збитки від втрати самого вантажу. Проте із суми втраченого фрахту виключаються витрати, які були б зроблені перевізником задля того, щоб заробити цей фрахт. Слід відзначити, що з фрахту виключаються лише ті витрати, які відносяться до вантажу, а тому витрати на зарплату та утримання екіпажу зберігаються. Якщо у рейсі судновласник мав сплатити портові збори, то вони також не виключаються з фрахту. Якщо рейс має продовжуватися, то приймається до уваги фрахт, який може бути зароблений судновласником.

Стаття 280. «Витрати, прирівняні до загальної аварії». **До загальної аварії також належать або прирівнюються:**

1) витрати, спричинені вимушеним заходом судна в місце сховища або поверненням у порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що спричинила необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з початковим вантажем або його частиною з місця сховища або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості полагодити судові пошкодження, спричинені нещасним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо ці полагодження були необхідні для безпечного продовження рейсу;

4) витрати на зберігання, включаючи обґрунтоване страхування, на зворотне завантаження та укладання вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених за обставин, зазначених у пункті 3 цієї статті; але якщо судно визнано непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на зберігання приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати закінчення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

5) витрати на заробітну плату і утримання судового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені у зв'язку з продовженням даного рейсу в результаті заходу судна в місце сховища або повернення його в порт відправлення за обставин, зазначених у пунктах 1 і 3 цієї статті; однак якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило початкового рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

6) витрати на заробітну плату і утримання судового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, чи для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію;

7) передбачені в пунктах 1-6 цієї статті витрати, спричинені необхідністю переходу судна з місця сховища в інше місце через неможливість здійснити ремонт у першому

місці сховища, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, проведеного з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходження або в місці сховища, а також вартість тимчасового ремонту пошкоджень, що приймаються на загальну аварію; однак вартість тимчасового усунення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення даного рейсу, відшкодовується лише у межах тих відвернутих витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було виконано;

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії; однак вони відшкодовуються лише в межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-яким з учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючих витрат.

§1. У статті 280 Кодексу торговельного мореплавства України, на відміну від статті 279, перелічений ряд випадків, коли збитки, які хоча і не підпадають під ознаки, що характеризують загальну аварію, проте повинні розподілятися в порядку, встановленому для розподілу збитків з загальної аварії.

У статті 280 Кодексу перелічені збитки, які відносяться або прирівнюються до загальної аварії. З них відносяться на загальну аварію тільки витрати, зазначені в пункті 1, оскільки вони мають всі ознаки загальної аварії. Але з моменту заходу судна в порт-сховище, як правило, усувається спільна небезпека для судна, вантажу і фрахту, і тому подальші витрати в місці сховища в більшості випадків, строго кажучи, не підпадають під визначення загальної аварії, що міститься в частині першій статті 277 Кодексу. Проте закон прирівнює такі витрати до збитків з загальної аварії, виходячи, очевидно, з того, що саме вони викликають основну частину збитку, що завдається заходом у порт-сховище, і при відсутності правила про їх розподіл перевізник виявився б пов'язаним у виборі найбільш доцільного і розумного варіанту усунення небезпеки.

Перелік збитків, що міститься в статті 280 Кодексу, на відміну від переліку, встановленого статтею 279, є вичерпним і не підлягає розширеному тлумаченню.

§2. У випадку, якщо судно вимушено зайти в порт-сховище, що знаходиться на його шляху, або навіть повернутися назад в місце навантаження в результаті аварії або інших надзвичайних обставин і це здійснюється в інтересах загальної безпеки, витрати на такий захід визнаються загальною аварією.

Причини для заходу в порт-сховище можуть бути найрізноманітніші: незвичайно важкі метеорологічні умови; зміщення вантажу в трюмах або на палубі; загрозна для всього морського підприємства аварія суднових механізмів; зіткнення суден; необхідність забезпечення тимчасового ремонту в результаті зазначених вище подій і т. п. Витрати з одного лише заходу можуть становити значну суму, що складається з різного роду портових зборів, оплати буксирів, стоянки біля причалу тощо.

У разі, коли судно заради загального рятування заходить в порт, в який воно все одно зайшло б як в порт заходу, зазвичай виходять з того, що такий порт слід розглядати як місце сховища. Однак на загальну аварію в даному випадку відносяться лише витрати в частині, що перевищує звичайні витрати з заходу в цей порт.

Хоча в пунктах 1 і 2 статті 280 Кодексу йдеться тільки про одне місце навантаження, це не означає, що якщо судно вантажилось в декількох місцях навантаження, а повертається в одне з них, то таке місце не буде визнано місцем навантаження в сенсі зазначеної статті.

До витрат, викликаних вимушеним заходом судна, відносяться портові, каналні, причальні, лоцманські, агентські та інші збори, а також інші витрати, пов'язані із входом судна в порт-сховище і перебуванням в ньому, питання про віднесення яких до загальної аварії прямо не вирішене в інших пунктах статті 280 Кодексу.

Витрати, пов'язані з виходом судна з порту-сховища, повністю розподіляються в порядку загальної аварії навіть тоді, коли вони значно перевищують відповідні витрати щодо заходу в порт-сховище.

За Йорк-Антверпенськими правилами (далі – *Правила*) витрати, пов'язані з заходом судна в порт-сховище, і виходом звідти, відносяться на загальну аварію на підставі пункту «а» правила Х.

§3. Відповідно до пункту 3 статті 280 Кодексу до загальної аварії прирівнюються витрати з переміщення на судні вантажу, палива і предметів постачання та витрати з їх вивантаження, якщо переміщення або вивантаження проводилися в місці навантаження, заходу або сховища судна.

Для віднесення зазначених витрат до загальної аварії необхідно, щоб перекладання або вивантаження вантажу, палива або предметів постачання були проведені:

- заради спільної безпеки судна, фрахту і вантажу або
- для отримання можливості виправити судові пошкодження, усунення яких було необхідно для безпечного продовження рейсу.

Під «судновими пошкодженнями» при цьому розуміються будь-які пошкодження судна, що мали місце у зв'язку з аварійним випадком або іншими надзвичайними обставинами.

§4. Пункт 4 статті 280 Кодексу є, по суті, доповненням до пункту 3 зазначеної статті, яке передбачає, що і витрати зі зворотного навантаження і укладання вантажу, палива або предметів постачання, раніше переміщених на судні або вивантажених з нього, також відшкодовуються в порядку розподілу загальної аварії. Крім того, відповідно до пункту 4 статті 280 Кодексу, на загальну аварію відносяться і витрати зі зберігання розвантаженого вантажу, включаючи страхування. Витрати зі зберігання відносяться на загальну аварію тільки в межах звичайних витрат, нормальних для того місця, де здійснювалося зберігання. Сторона не має права зберігати вантаж за ставками, що перевищують звичайні, в розрахунок на те, що згодом всі витрати зі зберігання будуть розподілені в порядку загальної аварії.

За *Правилами* витрати, зазначені в пунктах 3 і 4 статті 280 Кодексу, розподіляються на підставі пункту «с» правила Х аналогічним чином.

§5. У пункті 5 статті 280 Кодексу, де передбачено віднесення на загальну аварію витрат з заробітної плати, утримання екіпажу, палива і предметів постачання за час продовження рейсу в результаті:

- заходу судна в порт-сховище або
- повернення його в місце навантаження,

є відсилання до пунктів 1 і 3 зазначеної статті. Це означає, що зазначені витрати відшкодовуються в порядку загальної аварії тільки за час продовження рейсу, викликаного зазначеними в цих пунктах статті 280 підставами, тобто коли вивантаження вантажу було необхідне для усунення випадкових пошкоджень судна з метою безпечного продовження рейсу тощо.

«Продовження рейсу» в даному випадку слід розуміти як період з моменту відхилення судна від наміченого рейсу до моменту повернення судна в попередню позицію. Однак у зв'язку з тим, що після заходу в порт-сховище судна, як правило, не повертаються точно назад в те ж саме місце, а йдуть в порт призначення найкоротшим шляхом, час продовження рейсу обчислюється до моменту досягнення судном точки нового курсу, рівнозначної за відстанню до порту призначення тієї, з якої судно почало відхилення від попереднього курсу для заходу в місце сховища.

Якщо в зв'язку із загальною небезпекою для судна, фрахту і вантажу судно зайде в порт-сховище, куди воно все одно зайшло б як в порт призначення, продовження рейсу в сенсі пункту 5 статті 280 Кодексу не буде.

Якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило попереднього рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати.

У *Правилах* аналогічний порядок розподілу таких збитків встановлений в пункті «а» правила XI.

§6. Витрати, що виникли при затримці, з заробітної плати, утримання екіпажу, витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати (див. пункт 6 статті 280 Кодексу), відносяться до загальної аварії за умови, якщо затримка:

- була викликана інтересами загальної безпеки або
- була потрібна для ремонту, необхідного для безпечного продовження рейсу.

При цьому витрати за час ремонту судна відшкодовуються в порядку розподілу загальної аварії незалежно від того, чи відноситься вартість самого ремонту до загальної аварії. Виняток становлять витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли через ремонт. До них можуть відноситися вартість предметів постачання, витрачених безпосередньо на самий ремонт, плата за причал для ремонту судна, оплата за використання буксирів для швартування судна до причалу для проведення ремонту і т. п.

§7. Під «заробітною платою» в пунктах 5 і 6 статті 280 Кодексу розуміється не тільки звичайна заробітна плата, а й усі інші виплати, здійснені екіпажу на підставі трудових відносин, в тому числі і ті, які були проведені за ремонт судна, а також понаднормові (сверхурочные). Виняток становлять лише понаднормові, що сплачуються за поточні роботи з підтримки судна в нормальному стані або за ремонт, вартість якого не може бути віднесена на загальну аварію. В цьому випадку понаднормові приймаються на загальну аварію тільки в межах економії тих витрат, які були б віднесені до загальної аварії, якби не була проведена така понаднормова робота. Так, наприклад, якщо замість заводського ремонту, вартість якого відшкодовувалась би при розподілі загальної аварії, ремонт був проведений силами екіпажу, то вартість понаднормових робіт в межах заощаджених витрат на заводський ремонт приймається на загальну аварію.

Під витратами з «утримання екіпажу» розуміються в першу чергу витрати з постачання екіпажу продовольством. Але утримання екіпажу не вичерпується його харчуванням. Якщо, наприклад, на час ремонту судна в порту-сховищі екіпаж доводиться розміщувати на березі, витрати з найму приміщення також приймаються на загальну аварію.

§8. Якщо провести ремонт в місці сховища неможливо, всі зазначені в пунктах 1-6 статті 280 Кодексу витрати, пов'язані з переходом судна в інший порт, тобто витрати за час власне переходу і час перебування судна в другому порту (в тому числі вартість пального, харчування і заробітної плати екіпажу), повинні відноситися на загальну аварію, як якщо б другий порт був місцем сховища.

За *Правилами* такі збитки розподіляються в порядку загальної аварії на підставі пункту «а» правила X.

§9. Відповідно до пункту 8 статті 280 Кодексу витрати з тимчасового ремонту судна можуть бути віднесені на загальну аварію тільки в таких випадках:

- тимчасовий ремонт проведено заради спільної безпеки. Наприклад, під час рейсу судно отримало пробоїну і з метою загальної безпеки зайшло в порт-сховище, де йому продовжувала загрожувати небезпека затоплення. Щоб швидше ліквідувати таку небезпеку, проводиться тимчасовий ремонт з закладення (заделывания) пробоїни. Витрати, пов'язані з таким ремонтом, на підставі пункту 8 статті 280 Кодексу відносяться на загальну аварію;
- проведено тимчасовий ремонт пошкоджень, що приймаються на загальну аварію. Необхідність такого тимчасового ремонту може виникнути в зв'язку з тим, що в порту-сховищі, куди судно зайшло в зв'язку з пошкодженням, витрати з усунення якого повинні бути віднесені на загальну аварію, постійний ремонт не може бути проведено або є вкрай не вигідним через високі ціни або великі витрати з навантаження, зберігання і зворотного завантаження вантажу;
- проведені тимчасові виправлення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення рейсу. Слово «тільки» вжито, щоб підкреслити, що в даному випадку йдеться про ремонт випадкових пошкоджень не з метою загального рятування, а виключно з метою завершення рейсу. Вартість такого ремонту випадкових пошкоджень відноситься на загальну аварію лише в межах тих відвернутих витрат, які були б віднесені до загальної аварії, якби таке виправлення не було здійснено. Під «відвернутими витратами» в даному випадку розуміються економія, заощадження витрат з загальної аварії. Такі витрати,

відвернуті тимчасовим ремонтом випадкових пошкоджень, могли б полягати в оплаті вивантаження, складування, зберігання, страхування та зворотного завантаження вантажу, у витратах з заробітної плати і харчування екіпажу і т. п., якби судно замість тимчасового ремонту провело б тривалий постійний ремонт.

При віднесенні на загальну аварію витрат, пов'язаних з тимчасовим ремонтом, ніякі знижки стосовно «нового замість старого» (див. частину другу статті 283 КТМУ «Збитки від пошкодження судна») не робляться.

У *Правилах* порядок розподілу витрат з тимчасового ремонту передбачено правилом XIV, що має істотне доповнення, якого немає у пункті 8 статті 280 Кодексу. Відповідно до цього правила вартість тимчасового ремонту повинна відшкодовуватися за загальною аварією незалежно від відвернутих витрат, якщо такі були, щодо інших інтересів. З цього доповнення випливає, що до уваги повинні прийматися тільки збережені витрати, але не економія, отримана будь-ким з учасників морського підприємства в зв'язку зі здійсненням тимчасового ремонту.

В даний час проблема тимчасового ремонту привернула до себе увагу в зв'язку з рішенням Палати Лордів у справі «The Bijela». Судно, завантажившись металобрухтом, при проходженні в порт призначення (Індія) серйозно пошкодило корпус в результаті посадки на міліну і зайшло в порт-сховище. За висновком сюрвейера судно повинно було або зробити тимчасовий ремонт в порту-сховищі (Джеймстаун) або вивантажити вантаж і прямувати для здійснення постійного ремонту в Нью-Йорк. Був обраний перший варіант: судно завершило рейс і потім здійснило постійний ремонт в Сінгапурі. Диспашер прийняв витрати з тимчасового ремонту на загальну аварію, оскільки вони були значно нижче гіпотетичних витрат на вантажні операції. Власники вантажу відмовилися оплачувати ці витрати на тій підставі, що відповідно до частини 2 правила XIV *Правил* в тих випадках, коли постійний ремонт не може бути виконаний в першому порту-сховищі, не існувало іншої альтернативи, крім виконання тимчасового ремонту. Суд першої інстанції не погодився розглядати витрати на тимчасовий ремонт в якості замінюючих витрат, а апеляційний суд відхилив скаргу судовласника. Палата Лордів, строго керуючись формулою правила XIV («якщо такий ремонт не був проведений в даному місці»), вказала, що необхідно оцінити альтернативу вивантаження вантажу прямуванню у Нью-Йорк і т. д., та віднесла витрати на тимчасовий ремонт на загальну аварію (див. §3 коментаря до статті 288 КТМ РФ).

§10. Відповідно до пункту 9 статті 280 Кодексу до загальної аварії належать і так звані «замінюючі витрати», тобто витрати, понесені замість інших, надзвичайних витрат, які були б визнані загальною аварією. Визнаються загальною аварією усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії. Проте вони відшкодовуються лише в межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-яким з учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючих витрат.

На практиці замінюючі витрати в більшості випадків являють собою витрати з буксирування аварійного судна в пункт призначення замість його ремонту в порту-сховищі, а також витрати з перевантаження вантажу на інше судно того ж власника замість ремонту судна, яке отримало випадкові пошкодження, і продовження рейсу.

§11. Витрати, зазначені в пункті 9 статті 280 Кодексу, можуть бути віднесені на загальну аварію, тільки якщо у сторони, що здійснює ці витрати, був вибір, тобто була можливість здійснити одні витрати замість інших. Крім того, замінюючі витрати можуть бути визнані загальною аварією тільки в межах збитків, які самі були б віднесені до загальної аварії.

§12. Судновласники, щоб уникнути подальших ускладнень, при необхідності здійснити замінюючі витрати повинні погоджувати це питання з вантажовласниками або їх страховиками. Це, однак, не означає, що у випадках, коли питання про заміну одних витрат іншими вимагає швидкого рішення і очевидна вигода для судовласника і вантажовласника, капітан або судовласник не можуть прийняти рішення самотійно, без консультації з іншими учасниками договору перевезення.

Згідно із *Правилами* замінюючі витрати також відносяться до загальної аварії (правило F).

Стаття 281. «Розподіл загальної аварії». Загальна аварія розподіляється у порядку, визначеному статтею 277 цього Кодексу, і в тому разі, коли небезпека, що спричинила надзвичайні витрати або пожертвування, виникла з вини особи, яка має майновий інтерес щодо судна, фрахту або вантажу. Однак такий розподіл не позбавляє інших учасників загальної аварії права на стягнення з відповідальної особи понесених збитків, так само як і не позбавляє цю особу можливих засобів захисту.

§1. Правило, визначене статтею 281 Кодексу торговельного мореплавства України, може бути пояснено, по-перше, тим, що наявність вини не завжди вирішує (предрешає) питання про відповідальність винної сторони. Так, наприклад, перевізник при перевезенні вантажу в закордонному сполученні навіть при наявності вини не відповідає за псування або недостачу вантажу, що виникли в результаті дій або упущень капітана чи інших членів екіпажу в судоводінні та управлінні судном, тобто за так звані «навігаційні помилки» (див. статтю 177 КТМУ «Навігаційна помилка» і коментар до неї). По-друге, вирішення питання про наявність чи відсутність провини – процес тривалий і складний, що виходить за рамки завдань, поставлених перед диспашером, і якщо відкладати розподіл загальної аварії до встановлення вини, то складання диспаші може затягнутися на невизначений термін. Тому розподіл збитків в порядку загальної аварії не можна ставити в залежність від вирішення питання про винність особи, яка заподіяла такі збитки.

§2. Розподіл збитків в порядку загальної аварії не позбавляє її учасників права на стягнення понесених збитків з відповідальної особи. Так, наприклад, при складанні однієї з диспаш було встановлено, що через недбалість судновласників судно стало неморехідним і не змогло самостійно вийти з порту навантаження. Судновласнику довелося відбуксирувати його в порт призначення, в зв'язку з чим він просив, щоб витрати з буксирування були розподілені в порядку загальної аварії. Диспашер вказав, що, хоча судновласники і мають право вимагати такого розподілу, однак слід враховувати і правило, яке передбачає можливість зворотного стягнення збитків з винної сторони (див. §2 коментаря до статті 239 КТМ СРСР 1968 року).

§3. Можливість розподілу загальноаварійних збитків, що виникли в кінцевому рахунку з вини одного з учасників договору морського перевезення, передбачена в правилі D Йорк-Антверпенських правил.

Стаття 282. «Вантаж незазначений або зазначений неправильно». Збитки від пошкодження або загибелі вантажів, завантажених на судно без відома судновласника або його агентів, а також від пошкодження і загибелі вантажів, що навмисно були здані для перевезення під неправильним найменуванням, не розподіляються у порядку, зазначеному в статті 277 цього Кодексу. Однак якщо ці вантажі були врятовані, їх власники зобов'язані брати участь на загальних підставах у внесках, пов'язаних із загальною аварією.

Власники вантажів, вартість яких у момент здачі для перевезення була зазначена нижче їх дійсної вартості, беруть участь у внесках, пов'язаних із загальною аварією, відповідно до дійсної вартості вантажів, але отримують відшкодування збитків лише відповідно до їх зазначеної вартості.

§1. Стаття 282 Кодексу торговельного мореплавства України визначає розподіл витрат, пов'язаних із загальною аварією, понесених від пошкодження і загибелі вантажу:

- завантаженого на судно без відома судновласника (тобто вантажі, які не включені в вантажний маніфест, а також на які не були видані коносаменти);
- навмисно зданого до перевезення під неправильним найменуванням;
- вартість якого при здачі до перевезення була оголошена нижче його дійсної вартості.

§2. Відповідно до частини першої статті 282 Кодексу збитки, які за своїми ознаками належать до загальної аварії, не дивлячись на це, все ж таки не розподіляються між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе тільки власник вантажу. Це свого роду санкція по відношенню до недобросовісних вантажовласників, які навмисно не оголошують або оголошують неправильно свій вантаж. Необхідність такого правила пояснюється також і тим, що якби цінний вантаж при відправленні був оголошений як більш дешевий, то йому не було б забезпечене те ретельне навантаження та укладання і те дбайливе ставлення, яке потрібно для

збереження саме цього вантажу. У разі небезпеки, наприклад, він міг бути викинутий за борт, причому капітан, виходячи з його оголошеного найменування, вважав би це доцільним і правильним. За такими обставинами було б несправедливо, якби вантажовласник, який, очевидно, навмисно неправильно оголосив свій вантаж, щоб перевезти його за дешевшою ставкою фрахту, мав би право на отримання відшкодування за загальною аварією, виходячи з його дійсної вартості.

§3. На відміну від частини першої, яка взагалі виключає розподіл збитків від пошкодження або загибелі незазначеного або зазначеного неправильно вантажу в порядку загальної аварії, частина друга статті 282 Кодексу допускає такий розподіл в тому випадку, якщо вартість вантажу при її оголошенні відправником була занижена. У цьому випадку в розподілі загальної аварії вантажовласники беруть участь, виходячи з дійсної вартості вантажу. Такий стан є цілком справедливим, так як під час рятування вантажу рятується його дійсна вартість, а не та ілюзорна, яка була оголошена вантажовласником.

При цьому, згідно із частиною другою статті 282 Кодексу, вантажовласники вправі отримувати відшкодування збитків лише відповідно до їх зазначеної вартості.

У Йорк-Антверпенських правилах аналогічні положення містяться в правилі XIX.

Стаття 283. «Збитки від пошкодження судна». **Збитки, що підлягають відшкодуванню у порядку розподілу загальної аварії, від пошкодження судна, його машин і облаштування визначаються:**

- 1) у разі ремонту або заміни частин судна - дійсною вартістю ремонту або заміни;**
- 2) в інших випадках - зменшенням вартості, спричиненим пошкодженням, що не перевищують оцінку вартості ремонту.**

У тих випадках, коли старі матеріали або частини замінюються новими на судні, вік якого перевищує п'ятнадцять років, з вартості ремонту, що приймається на загальну аварію, робляться знижки "за нове замість старого" у розмірі однієї третини.

У разі дійсної або повної конструктивної загибелі судна сума, що підлягає відшкодуванню, пов'язаному із загальною аварією, складається з різниці між оціночною вартістю судна в непошкодженному стані з відрахуванням від неї оціночної вартості ремонту пошкоджень, що не відносяться на загальну аварію, і вартістю судна у пошкодженному стані, що може бути визначена чистою виручкою від продажу, якщо судно продано.

§1. Стаття 283 Кодексу торговельного мореплавства України встановлює порядок визначення розміру збитків від пошкодження судна, його машин і облаштування, які можуть бути віднесені до загальної аварії. Положення зазначеної статті в основному відповідають правилу XVIII Йорк-Антверпенських правил.

§2. Відповідно до частини першої статті 283 Кодексу збитки від пошкодження судна, його машин і облаштування відносяться до загальної аварії і визначаються виходячи з вартості ремонту судна:

- у разі ремонту судна – дійсною вартістю ремонту;
- у разі заміни частин судна – дійсною вартістю заміни;
- в інших випадках – зменшенням вартості, спричиненим пошкодженням, що не перевищують оцінку вартості ремонту.

Під «зменшенням вартості, спричиненим пошкодженням» в даному випадку мається на увазі різниця у вартості судна, його машин і облаштування в непошкодженному стані і після отримання пошкодження.

§3. Оскільки при заміні пошкоджених частин і облаштування судновласник завжди отримує певну вигоду, для того, щоб не допустити його безпідставного збагачення (згідно із частиною 2 статті 1212 «Загальні положення про зобов'язання у зв'язку з набуттям, збереженням майна без достатньої правової підстави» Цивільного кодексу України правила щодо безпідставного збагачення застосовуються незалежно від того, чи безпідставне набуття або збереження майна було результатом поведінки набувача майна, потерпілого, інших осіб чи наслідком події), робляться знижки «за нове замість старого» у відповідності з нормою частини другої статті 283 Кодексу.

У частині другій статті 283 Кодексу як загальне правило встановлюється, що з вартості ремонту, що визнається загальною аварією, не здійснюються відрахування «за нове замість старого», якщо судну не більше п'ятнадцяти років. Зазначений період встановлено виходячи зі звичайного терміну служби судна і загального розуміння, що за нормальних умов експлуатації стан судна протягом п'ятнадцяти років після будівлі повинен бути цілком задовільним. Лише до вартості ремонту судна, вік якого перевищує цей термін, застосовується знижка в розмірі однієї третини його вартості, причому вона повинна застосовуватися тільки до нових матеріалів та деталей, які є повністю обробленими і готовими до установки на судно.

З урахуванням призначення якорів і якірних ланцюгів до їх вартості знижки не робляться. Позбавлене сенсу і застосування знижок до вартості продовольства і предметів постачання. Що стосується тимчасового ремонту, то, з огляду на його спеціальний характер, до його вартості знижки також не робляться.

§4. Частина третя статті 283 Кодексу встановлює порядок визначення розміру збитків з загальної аварії в разі дійсної або конструктивної загибелі судна, передбачаючи, що такі збитки повинні бути обчислені виходячи з оціночної вартості судна.

Слід відзначити, що мова йде про випадки економічної недоцільності ремонту судна, якщо витрати на ремонт перевищують вартість судна після ремонту. В цьому разі визнана загальною аварією сума, що підлягає відшкодуванню, складається з різниці між оціночною вартістю судна в непошкодженому стані з відрахуванням від неї оціночної вартості ремонту пошкоджень, що не відносяться на загальну аварію, і вартістю судна у пошкодженому стані, що може бути визначена чистою виручкою від продажу, якщо судно продано.

При цьому оціночна вартість судна – це вартість, встановлена з урахуванням фактичного зносу судна. Зазвичай вона визначається експертами або шляхом узгодження між заінтересованими сторонами або їх страховиками.

Стаття 284. «Визначення вартості пожегтованого вантажу». **Збитки від пошкодження або втрати пожегтованого вантажу, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, визначаються відповідно до вартості на момент розвантаження, яка визначається за рахунком, виставленим одержувачеві вантажу, а в разі відсутності рахунку - за його відвантажувальною вартістю. Вартість на момент розвантаження включає вартість страхування і фрахту, крім тих випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів, ніж вантаж.**

У разі продажу пошкодженого вантажу збитки, що відшкодовуються, визначаються різницею між його вартістю у непошкодженому стані, яка визначається згідно з частиною першою цієї статті, і чистою виручкою від його продажу.

§1. У першій частині статті 284 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється порядок визначення розміру збитків від пошкодження або загибелі пожегтовань вантажу та момент, з якого повинна нараховуватися вартість втраченого або пошкодженого вантажу, а саме:

- вартість втраченого або пошкодженого вантажу визначається не на момент прибуття судна в порт, а на момент розвантаження;
- вартість втраченого або пошкодженого вантажу нараховується на підставі рахунку, виставленого одержувачеві вантажу, а в разі відсутності рахунку – за його відвантажувальною вартістю;
- вартість втраченого або пошкодженого вантажу включає вартість страхування і фрахту, крім тих випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів, ніж вантаж.

§2. Частиною другою статті 284 Кодексу встановлюється спеціальне правило визначення вартості пошкодженого вантажу, яке застосовується виключно у випадках продажу пошкодженого вантажу. В такому випадку збитки, що відшкодовуються, визначаються різницею між його вартістю у непошкодженому стані і чистою виручкою від його продажу.

Грунтуючись на правилах XVI Йорк-Антверпенських правил, в якому йдеться про чисту виручку від продажу, слід вважати що і сума, отримана від продажу, повинна визначатися за вирахуванням витрат, пов'язаних з самим продажем вантажу (вартість сортування, укладання, перевезення і т. д.).

§3. Диспашери визначають вартість вантажу, як правило, на підставі рахунків, фактур, інвойсів та інших товарних документів. Якщо необхідно визначити вартість товару, за яким відсутня регулярна ринкова ціна, то для визначення його вартості зазвичай звертаються до експертів.

Стаття 285. «Відшкодування збитків». **На суму витрат, що відшкодовуються за загальною аварією (крім заробітної плати і утримання екіпажу, а також вартості палива і предметів постачання, не замінені під час рейсу), нараховуються два відсотки на користь сторони, яка здійснила ці витрати.**

§1. Норма, встановлена статтею 285 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідає правилу XX Йорк-Антверпенських правил, згідно з яким також передбачається нарахування 2% на витрати з загальної аварії, тобто визначається право сторони, яка здійснила витрати з загальної аварії, на часткове відшкодування витрат. Відомо, що таке право прийнято називати *правом на комісію*.

§2. Передбачені статтею 285 Кодексу відсотки нараховуються тільки на надзвичайні витрати, зроблені в зв'язку з актом загальної аварії. Тому на витрати з заробітної плати і утримання екіпажу, а також вартості палива і предметів постачання, не замінені під час рейсу, відсотки не нараховуються. Однак і на них відсотки повинні бути нараховані, якщо судовласник, наприклад, у зв'язку з продовженням рейсу поніс такі витрати в більшому, ніж зазвичай, розмірі (див. §§5-7 коментаря до статті 280 КТМУ «Витрати, прирівняні до загальної аварії»).

§3. Хоча в статті 285 Кодексу і йдеться про те, що 2% нараховуються на користь будь-якої сторони, що здійснила витрати з загальної аварії, проте практично цією стороною зазвичай є судовласник. У більшості випадків, коли виникає необхідність нести витрати з загальної аварії, судовласник, діючи в інтересах усіх учасників перевезення, здійснює витрати, пов'язані з рятуванням судна, вантажу і фрахту.

§4. На відміну від відсотків, нарахування яких передбачено статтею 286 Кодексу торговельного мореплавства України, нарахування 2% не залежить від часу, що пройшов з моменту, коли були понесені витрати, до моменту їх відшкодування.

§5. Разом з тим слід відзначити, що згідно із правилом XX Йорк-Антверпенських правил до загальної аварії також відносяться:

- витрати, які було здійснено з метою отримання коштів, необхідних для загальноаварійних витрат (наприклад, витрати, пов'язані із заставою судна, продажем вантажу тощо);
- вартість страхування загальноаварійних витрат.

Проте, відповідні положення в Кодексі торговельного мореплавства України відсутні.

Стаття 286. «Обчислення розміру відшкодування». **На суму витрат та інші суми, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, нараховується 7 відсотків річних з моменту, коли ці витрати були проведені, до закінчення складання диспаші. Однак якщо в порядку відшкодування витрат, пов'язаних із загальною аварією, і збитків були зроблені будь-які виплати до закінчення складання диспаші, відсотки на сплачені суми нараховуються по день їх сплати.**

§1. Розрахунки з загальної аварії проводяться тільки після складання диспаші, коли визначена частка витрат, що падає на кожну зі сторін. Складання диспаші може тривати значний час. Тим часом одні учасники загальної аварії для ліквідації несприятливих наслідків, викликаних загальноаварійними збитками, повинні іноді витратити значні суми, тоді як інші, майно яких не постраждало, можуть не понести ніяких витрат, обмежившись видачею аварійної підписки. Подібна нерівність усувається віднесенням на загальну аварію відсотків, що нараховуються відповідно до статті 286 Кодексу торговельного мореплавства України на всі суми, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії.

Таким чином, статтею 286 Кодексу визначається розмір відсотків, що нараховуються на загальноаварійні витрати, строк, протягом якого вони нараховуються, та джерела платежу. При цьому зміст зазначеної статті відповідає правилу XXI Йорк-Антверпенських правил.

§2. Відповідно до статті 286 Кодексу відсотки в розмірі 7% річних нараховуються на суму витрат та інші суми, що відшкодовуються в порядку розподілу загальної аварії, з моменту, коли ці витрати були проведені, до закінчення складання диспаші (див. також коментар до статті 288 КТМУ «Диспашери»).

§3. Мета нарахування відсотків на загальну аварію полягає в тому, щоб сприяти найбільш повному відшкодуванню понесених стороною збитків. Тому встановлення моменту, коли ці витрати були понесені, має важливе значення. Диспашери при визначенні цього терміну виходять, як правило, з того, що 7% річних нараховуються:

- на витрати, понесені у зв'язку з ремонтом судна, – починаючи з моменту оплати вартості ремонту або заміни пошкоджених частин, а якщо судно не відремонтовано і продано в пошкодженому стані, то з моменту продажу;
- на збитки, завдані втратою вантажу, – з моменту, коли цей вантаж повинен був бути доставлений вантажовласникам;
- на збитки, завдані пошкодженням вантажу, – з моменту доставки пошкоджених вантажів.

§4. Сторона, що претендує на отримання відсотків, повинна довести час виникнення збитків, представивши документи, з яких було б видно, коли фактично збитки були понесені. Так, наприклад, при складанні диспаші з загальної аварії судна «Советская Гавань» диспашер вказав, що «оскільки судовласник не надав відомості про те, коли проведена і оплачена робота з ремонту, то відсотки не нараховуються» (диспаша № 35/1950 з загальної аварії судна «Советская Гавань»).

§5. Встановлюючи загальне правило про нарахування відсотків на час закінчення складання диспаші, стаття 286 Кодексу допускає один виняток для випадку, коли виплати з загальної аварії були зроблені раніше складання диспаші. У цьому випадку відсотки можуть бути нараховані тільки до дня сплати зазначених сум.

§6. Слід також відзначити, що зі статтею 286 Кодексу пов'язане і правило ХХІІ Йорк-Антверпенських правил, відповідно до якого у тих випадках, коли задля забезпечення внесків з загальної аварії були отримані кошти на депозит, вони одразу ж зараховуються на спеціальний рахунок, відкритий у банку на ім'я як представника судовласника, так і представника, призначеного від імені осіб, які внесли ці кошти. Депоновані на рахунку кошти разом з нарахованими відсотками служать забезпеченням платежів особам, які мають право на відшкодування з загальної аварії. Платежі з цього рахунку або повернення депонованих сум здійснюються за письмовим дозволом диспашера.

Стаття 287. «Визначення загальної вартості майна». **Контрибуційні внески, пов'язані із загальною аварією, відраховуються з дійсної чистої вартості майна на момент закінчення рейсу, за винятком внесків за вантаж, що відраховуються з вартості вантажу на момент розвантаження, яка визначається за рахунком, виставленим одержувачеві вантажу, а в разі відсутності рахунку - з відвантажувальної вартості. Вартість вантажу включає вартість страхування і фрахт, крім випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів, ніж вантаж, за вирахуванням з неї вартості втрати або пошкодження, завданих вантажу до моменту розвантаження включно.**

Вартість судна визначається без урахування позитивного або негативного ефекту бербоут- або тайм-чартера.

До цих вартостей додається сума, що відшкодовується за загальною аварією за пожертвування майна, якщо тільки ця сума вже не включена. При цьому із суми фрахту або проїзної плати, що перебувають на ризику судовласника, виключається заробітна плата і витрати на утримання екіпажу, які не довелося б сплачувати, якби судно і вантаж цілком загинули за обставин, що спричинили загальну аварію, і які не були віднесені до загальної аварії.

Крім того, з вартості майна виключаються всі додаткові витрати, зроблені щодо цього майна після загальної аварії, за винятком тих витрат, що відносяться до загальної аварії.

Вантаж і власне майно пасажирів, на яке коносамент не було видано, не беруть участь у внесках, пов'язаних із загальною аварією.

§1. Статтею 287 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідаючою за своїм змістом правилу XVII Йорк-Антверпенських правил, встановлюються загальні принципи визначення вартості судна, вантажу і фрахту (контрибуційна вартість), пропорційно яким розраховуються внески (контрибуційні внески) на покриття збитків, що відшкодовуються в порядку загальної аварії. Тобто *контрибуційна вартість* – це загальна вартість майна (судна, вантажу й фрахту), у співрозмірі до якої визначаються внески на покриття збитків, що відшкодовуються в порядку загальної аварії.

§2. Загальна вартість визначається на основі дійсної чистої вартості майна після закінчення рейсу судна (згідно з правилом XVII – «після закінчення морського підприємства») з додаванням до такої вартості суми, що відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії за пожертвування майна, якщо тільки ця сума вже не включена.

За загальним правилом при визначенні контрибуційної вартості майна, що бере участь у загальному морському підприємстві, вираховуються всі додаткові витрати, зроблені у відношенні цього майна після акту загальної аварії (за винятком витрат, визнаних загальноаварійними).

§3. При визначенні контрибуційної вартості майна із суми фрахту або проїзної плати (плати за проїзд пасажера), що перебувають на ризику судновласника, виключається заробітна плата і витрати на утримання екіпажу, які не довелося б сплачувати, якби судно і вантаж цілком загинули за обставин, що спричинили загальну аварію, і які не були віднесені до загальної аварії.

§4. При визначенні контрибуційної вартості і внесків на покриття збитків, пов'язаних із загальною аварією, не враховуються вантаж і власне майно пасажирів, на яке коносамент не було видано. Проте, наведене правило носить неоднозначний характер, оскільки відрізняється від аналогічного правила Йорк-Антверпенських правил:

- по-перше, мова повинна йти про багаж пасажирів, включаючи особисті речі, автомобілі, що ними супроводжуються, а також пошту;
- по-друге, вказівка на коносамент виключена з правила, оскільки наведені речі можуть перевозитися не лише за коносаментом (наприклад, за накладною).

§5. Контрибуційна вартість вантажу визначається на момент розвантаження вантажу виходячи з вартості, що визначається за рахунком, виставленим одержувачеві вантажу, а в разі відсутності рахунку – з відвантажувальної вартості. Вартість вантажу включає вартість страхування і фрахт, крім випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів (вантажовласника). З вартості вантажу вираховуються суми збитків від втрати або пошкодження вантажу до моменту його розвантаження.

§6. Контрибуційна вартість судна визначається без урахування позитивного або негативного ефекту бербоут- або тайм-чартеру, тобто для визначення контрибуційної вартості судна не має значення той факт, хто здійснював його експлуатацію протягом акту загальної аварії (здійснював експлуатацію власник судна або судно перебувало у тайм-чартері чи бербоут-чартері).

Стаття 288. «Диспашери». **Наявність загальної аварії встановлюється і розрахунок по її розподілу (диспаша) складається за заявою заінтересованих осіб диспашерами.**

§1. Розподіл загальної аварії – процес трудомісткий і складний, який вимагає відповідної кваліфікації, спеціальних знань та досвіду. Таким розподілом зазвичай повинні займатися фахівці, що володіють знаннями в області морського права – *диспашери*. В якості диспашерів можуть бути представлені відповідні компанії або посадові особи, що працюють у складі асоціацій диспашерів (наприклад при Торгово-промисловій палаті).

§2. При виконанні своїх функцій диспашер керується Кодексом торговельного мореплавства України, зокрема Главою 1 Розділу IX, а також Положенням про асоціацію диспашерів (якщо він є членом такої асоціації). Відповідно до статті 278 КТМУ «Застосування права у разі загальної аварії» у разі, якщо це передбачено угодою сторін, він керується відповідною редакцією Йорк-Антверпенських правил, а при неповноті закону, який підлягає застосуванню – іншими міжнародними звичаями торговельного мореплавства (в тому числі

Йорк-Антверпенськими правилами), навіть якщо сторони не передбачили своєю угодою їх застосування.

§3. Процес розподілу загальної аварії починається із звернення заінтересованих осіб до диспашера із відповідною заявою. Після розгляду заяви та доданих до неї документів диспашер виносить мотивовану постанову про те, чи визнає він наявність загальної аварії і приймає до провадження доручення заявника скласти диспашу, або не визнає в даному випадку наявність загальної аварії і тому відмовляє в складанні диспаші. Слід відзначити, що у правилі Е Йорк-Антверпенських правил визначаються:

- строк, протягом якого диспашеру може бути подана заява, – протягом 12 місяців з дня завершення морського підприємства;
- письмова форма заяви, з якою пов'язується звернення до диспашера.

Постанова диспашера про визнання наявності загальної аварії розповсюджується серед заінтересованих осіб. У цій постанові диспашер може також вказати, які додаткові відомості та документи йому потрібні для складання диспаші та встановити термін, протягом якого вони повинні бути представлені.

Крім документів, витребуваних диспашером, заінтересовані особи можуть надати й інші документи, які вони вважають необхідними для захисту своїх інтересів.

На підставі зібраних матеріалів з загальної аварії диспашер складає розрахунок з розподілу загальної аварії, який називається *диспаша*.

§4. Диспаша зазвичай складається за певною схемою. На початку диспаші наводиться постанова диспашера, яка визначає рід аварії, і вказується дата, коли диспашер приступив до складання диспаші. Далі наводиться розрахунок загальної і окремої (частної) аварії. Цей розділ, як правило, містить пояснення до статей збитків і витрат і мотивування визнання цих збитків загальною або окремою аварією. У розділі про контрибуційний капітал (контрибуційну вартість) визначається загальна вартість майна, що бере участь у покритті загальної аварії. Наступний розділ присвячений контрибуційному дивіденду і розподілу на його основі збитків між судном, вантажем і фрахтом. Контрибуційний дивіденд встановлюється диспашером шляхом визначення відсоткового співвідношення суми загальної аварії і контрибуційного капіталу. Крім того, диспаша містить баланс, в якому вказується, яку суму кожна із заінтересованих сторін має сплатити або отримати. Диспаша підписується диспашером.

Примітка. *Контрибуційний дивіденд* - показник пропорційного розподілу частки загальної аварії між вантажем, судном і фрахтом у відсотках від їх вартості.

§5. Коли диспаша складається в зв'язку з перевезенням в закордонному сполученні, часто виникає питання про те, в якій валюті мають здійснюватися розрахунки з диспаші між сторонами. Будь-яких спеціальних норм з цього приводу немає. Диспашери в цих випадках виходять, як правило, з того, що повинна застосовуватися валюта, або заздалегідь узгоджена сторонами, або та, в якій були здійснені витрати, визнані загальною аварією, або валюта країни, в якій складається диспаша.

Стаття 289. «Тягар доведення». Сторона, яка вимагає розподілу загальної аварії, зобов'язана довести, що заявлені збитки або витрати дійсно повинні бути визнані загальною аварією.

Усі матеріали, на підставі яких складається диспаша, повинні бути доступними для огляду, і диспашер на вимогу заінтересованих осіб зобов'язаний за їх рахунок видати їм засвідчені копії цих матеріалів.

§1. Відповідно до статті 30 «Обов'язки доказування і подання доказів» Цивільного процесуального кодексу України (ЦПКУ) кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог і заперечень. Слідуючи цьому загальному принципу стаття 289 Кодексу торговельного мореплавства України покладає тягар доведення того, що понесені збитки є загальною аварією, на сторону, яка вимагає їх розподілу.

§2. Диспашне виробництво (диспашное производство) ведеться відкрито, і заінтересовані особи можуть ознайомлюватися з усіма документами, на підставі яких складається диспаша.

§3. **Обов'язок з видачі заінтересованим сторонам на їх вимогу та за їх рахунок засвідчених копій документів, на підставі яких складається диспаша, покладається на диспашера.**

§4. **Норми статті 289 Кодексу торговельного мореплавства України закріплені у правилі Е Йорк-Антверпенських правил.**

Стаття 290. **«Збір за складення диспаші». За складення диспаші справляється збір, що включається в диспашу і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії. Розмір і порядок справляння збору встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку.**

§1. Згідно із статтею 290 Кодексу торговельного мореплавства України за складення диспаші справляється збір. Метою справляння цього збору є покриття витрат, пов'язаних з діяльністю диспашерів (гонорар, поштові витрати, оформлення диспаші тощо). Сума цього збору включається в диспашу і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії.

§2. Розмір та порядок справляння збору встановлюються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту за погодженням з центральним органом виконавчої влади з питань економічної політики.

§3. Сума збору визначається диспашером у тій валюті, яка застосовувалася ним для розрахунку і розподілу загальної аварії.

§4. Збір сплачує та особа, на яку віднесено сплату диспашером, як правило, протягом одного місяця з дня складання та реєстрації диспаші, якщо в ній не зазначений інший строк.

Стаття 291. **«Оспорювання диспаші». Заінтересовані особи можуть оспорити диспашу в судовому порядку протягом шести місяців з дня одержання диспаші з обов'язковим сповіщенням про це диспашера шляхом надіслання йому копії позовної заяви.**

§1. Статтею 291 Кодексу торговельного мореплавства України визначається право заінтересованих осіб на оспорювання диспаші в судовому порядку. Відповідно до закону заінтересовані особи можуть оспорити диспашу протягом шести місяців з дня одержання диспаші з обов'язковим сповіщенням про це диспашера шляхом надіслання йому копії позовної заяви.

§2. При цьому законом не визначено, в яому суді може бути оспорена диспаша (суди загальної юрисдикції, спеціалізовані суди).

§3. Оспорювання диспаші носить характер позовного провадження. Форма і зміст позовної заяви, в якій оспорується диспаша, повинна відповідати вимогам статті 137 «Зміст і форма позовної заяви» Цивільного процесуального кодексу України (ЦПКУ). Позовна заява подається в письмовій формі і має містити, зокрема, найменування суду, найменування осіб, які беруть участь у справі (особа, якій на підставі диспаші позивач зобов'язаний сплатити певну суму або особа, яка має сплатити позивачеві належну частку), зміст позовних вимог, виклад обставин, якими позивач обґрунтовує свої вимоги, зазначення ціни позову, зазначення доказів, що стверджують необхідність перегляду диспаші. До позовної заяви додаються письмові докази, а якщо позовна заява подається представником позивача – також довіреність чи інший документ, що стверджує повноваження представника.

Позовна заява подається до суду з копіями за кількістю відповідачів (див. статтю 138 ЦПКУ «Подання копій позовної заяви та доданих до неї документів»). Копія позовної заяви направляється позивачем безпосередньо диспашеру. До заяви також додається документ, що підтверджує оплату державного мита. Державне мито підлягає сплаті зі спірної суми, тобто тієї суми, яка, на думку позивача, неправильно віднесена до загальної аварії або неправильно розподілена диспашером (розміри державного мита визначаються статтею 3 «Розміри ставок державного мита» декрету Кабінету Міністрів України від 12.02.1993 року № 7-93 «Про державне мито» із змінами).

§4. Оспорювання диспаші призупиняє її виконання (див. статтю 292 КТМУ «Виконання диспаші» і коментар до неї).

§5. Шестимісячний термін для оскарження диспаші починає текти з дня отримання диспаші тією стороною, яка її оскаржує.

Стаття 292. «Виконання диспаші». **Якщо диспаша не оскаржена в терміні, передбачені статтею 291 цього Кодексу, або оскаржена, але залишена судом у силі, стягнення по ній може бути зроблено на підставі виконавчого напису нотаріуса. Для вчинення виконавчого напису нотаріусу повинні бути пред'явлені диспаша і довідка диспашера про те, що диспаша не скасована і не змінена судом.**

§1. Диспаша повинна виконуватися в добровільному порядку. Неоскаржена диспаша після закінчення терміну, встановленого для її оспорювання в судовому порядку (див. статтю 291 КТМУ «Оспорювання диспаші»), а також оскаржена, але не змінена диспаша підлягає виконанню на підставі виконавчого напису нотаріуса.

§2. Для отримання виконавчого напису на стягнення належних за диспашею сум заінтересована сторона повинна подати до нотаріальної контори заяву в межах терміну, встановленого чинним законодавством, з дня отримання диспаші (див. статтю 42 «Строки вчинення нотаріальних дій» Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» із змінами). У заяві необхідно вказати розрахунковий (поточний) рахунок та найменування банку, у якому він відкритий. До заяви також повинні бути додані оригінал диспаші з підписом диспашера, довідка диспашера про те, що диспашу не скасовано і не змінено судом, довідка про сплату державного мита (див. статтю 47 «Вимоги до документів, що подаються для вчинення нотаріальної дії» Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» із змінами).

§3. Відповідно до підпункту «о» пункту 3 статті 3 «Розміри ставок державного мита» декрету Кабінета Міністрів України від 12.02.1993 року № 7-93 «Про державне мито» (із змінами) за вчинення виконавчих написів стягується державне мито в розмірі 1% (але не менше 3 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і не більше 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян) суми, на стягнення якої сторона просить видати виконавчий напис.

§4. Форма виконавчого напису визначається статтею 89 «Зміст виконавчого напису» Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» (із змінами).

Виконавчий напис наноситься на оригіналі диспаші або прикріпленому до неї аркуші, який прошнуровується до диспаші та скріплюється підписом і печаткою нотаріуса.

§5. Відмову нотаріуса у видачі виконавчого напису сторона може оскаржити до суду в десятиденний строк, який обчислюється з дня, коли стороні стало відомо про відмову. Скарга повинна бути подана до суду за місцем знаходження нотаріальної контори.

§6. Стягнення за виконавчим написом проводиться в порядку, встановленому Законом України від 21.04.1999 року № 606-XIV «Про виконавче провадження» (із змінами). Для виробництва стягнення виконавчий напис повинен бути пред'явлений судовому виконавцю за місцем знаходження боржника.

Відповідно до статті 91 «Строк пред'явлення виконавчого напису» Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» (із змінами) виконавчий напис може бути пред'явлено до примусового виконання протягом одного року з моменту його вчинення.

Стаття 293. «Застосування звичаїв». **У процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства.**

§1. Диспозитивність основних правил (статті 277-287) Глави 1 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України (див. статтю 278 КТМУ «Застосування права у разі загальної аварії» і коментар до неї) дає можливість при розподілі пов'язаних із загальною аварією збитків керуватися не тільки правилами зазначеної глави Кодексу, а й угодою сторін.

§2. Разом з тим при неповноті закону для вирішення питання про вид аварії та для розподілу загальної аварії диспашер відповідно до статті 293 Кодексу вправі керуватися

міжнародними звичаями торговельного мореплавства, до яких в першу чергу відносяться Йорк-Антверпенські правила.

За змістом статті 293 Кодексу залишається відкритим питання, як розуміти неповноту закону. Слід також відзначити, що як в контексті зазначеної статті, так і в контексті статті 278 КТМУ необхідно було прямо вказати на застосування Йорк-Антверпенських правил.

Глава 2. Окрема (незагальна) аварія

Стаття 294. «Поняття окремої (незагальної) аварії». Збитки, що не підпадають під дію статей 277, 279, 280 цього Кодексу, визнаються окремою (незагальною) аварією. Такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

§1. Стаття 294 Кодексу торговельного мореплавства України в загальній формі визначає правові наслідки виникнення збитків, що не потрапляють під ознаки загальної аварії. Такі збитки в зазначеній статті названі «окремою (незагальною) аварією».

Відповідно до норми, визначеної статтею 294 Кодексу збитки, що не підпадають під дію статей 277, 279 і 280 КТМУ не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом – їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

§2. Правові наслідки окремої (незагальної) аварії впливають із загальних принципів цивільного права, закріплених в нормах морського права, в той час як порядок розподілу загальної аварії притаманний тільки морському праву і є свого роду винятком з цих загальних принципів.

§3. Разом з тим наявність в Кодексі торговельного мореплавства України статті 294 викликає чимало дискусій, так як в Йорк-Антверпенських правилах відсутній розподіл збитків на загальну та окрему аварії. Ймовірніше за все, неоднозначність збитків з окремої аварії зробила необхідним звернути на них спеціальну увагу. Слід відзначити, що в Главі 2 Розділу IX Кодексу йдеться про збитки, які формально мали б відноситися до загальної аварії, але вони виключені із сфери загальної аварії за текстом Йорк-Антверпенських правил, тому зосереджені в окремій зазначеній главі КТМУ.

Стаття 295. «Збитки, що не визнаються загальною аварією». Не визнаються загальною аварією навіть у разі наявності ознак, зазначених у статті 277 цього Кодексу:

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не у відповідності з правилами і звичаями торговельного мореплавства;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених або загублених в результаті нещасного випадку до проведення пожертвувань з метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної з таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення в процесі рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату і утримання судового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження, за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

6) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем внаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо).

§1. Статтею 295 Кодексу торговельного мореплавства України визначений перелік випадків, коли збитки, хоча і мають ознаки загальної аварії, однак в силу ряду обставин не визнаються загальною аварією і не розподіляються між судном, вантажем і фрахтом.

§2. Пункт 1 статті 295 Кодексу передбачає, що вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, який перевозився не у відповідності з визнаними в торговельному мореплавстві правилами і звичаями, не відшкодовується в порядку загальної аварії.

Слід зазначити, що за договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язаний належним чином здійснити навантаження вантажу, його обробку, укладання, перевезення й розвантаження. Такі обов'язки передбачені Кодексом торговельного мореплавства України та *Правилами морського перевезення вантажів* (див. коментар до статті 133 КТМУ «Поняття договору морського перевезення вантажу»). Тому у випадках, коли перевезення здійснювалося з порушенням цих правил, і у зв'язку з цим вантаж було викинуто за борт судна, перевізник не має права вимагати віднесення вартості такого вантажу до загальної аварії. При цьому не має значення, де перевозився вантаж – в трюмі або на палубі.

Вартість вантажу, що самозайнявся, також не може бути віднесена на загальну аварію, так як первинна і основна причина виникнення збитків (самозаймання) в даному випадку не пов'язана з навмисними діями людини.

У Йорк-Антверпенських правилах положення, схоже з пунктом 1 статті 295 Кодексу, міститься в правилі I.

§3. У пункті 2 статті 295 Кодексу, який ґрунтується на правилі III Йорк-Антверпенських правил, мова йде про збитки, заподіяні димом або нагріванням. На жаль, цей пункт не враховує змін, внесених в правило III в 1994 році. На практиці виникла проблема віднесення до загальної аварії збитків, завданих швидкопсувним вантажам, що знаходиться в рефрижераторних камерах, в результаті навмисного відключення обладнання, щоб дати можливість здійснити гасіння пожежі. Оскільки псування вантажу в цьому випадку відбувалося в результаті «нагрівання», витрати не ставилися до загальної аварії. Тому в правило III було внесено доповнення, і в даний час воно закінчується словами «або нагрівання вогнем». Таким чином, збитки від нагрівання вогнем не відносяться до загальної аварії, а збитки від нагрівання, які знаходяться в прямому зв'язку з наслідками вживання заходів з гасіння пожежі, відносяться до загальної аварії.

Під «частинами вантажу» слід розуміти окремі одиниці вантажу. Частина наспиних вантажів, що має сліди пошкодження вогнем, визначається зазвичай у відсотковому відношенні до всього вантажу.

§4. Згідно з пунктом 3 статті 295 Кодексу до окремої аварії відносяться збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених або загублених в результаті нещасного випадку до проведення пожертвувань з метою рятування від загальної небезпеки. Про такі збитки йдеться в правилі IV Йорк-Антверпенських правил. Застосування такого правила було актуальним в епоху парусного флоту, на сьогодні воно практичного значення не має, однак вказує на основний принцип, покладений в основу загальної аварії: неможливо жертвувати тим, що вже і так втрачено.

§5. Пунктом 4 статті 295 Кодексу до окремої аварії відносяться витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної з таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення в процесі рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки.

Відповідно до статті 280 «Витрати, прирівняні до загальної аварії» Кодексу до загальної аварії віднесено витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості відремонтувати судові пошкодження, спричинені нещасним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо такий ремонт був необхідним для безпечного продовження рейсу. Проте не відносяться до загальної аварії витрати на

переміщення вантажу, палива і т. д. або їх вивантаження, якщо ці операції здійснювалися не заради загальної безпеки, а в інтересах судна чи вантажу. Також якщо буде доведено, що потреба у ремонті не пов'язана із надзвичайними обставинами, що мали місце у рейсі, то витрати на переміщення вантажу, палива і т. д. не будуть віднесені до загальної аварії.

§6. Пунктом 5 статті 295 Кодексу до окремої аварії відносяться витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження, за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням.

Згідно із статтею 280 КТМУ до загальної аварії відносяться витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, чи для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію. В статті 295 Кодексу йдеться про витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, що виникли через ремонт, але не визнаються загальною аварією, якщо:

- ці витрати зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу;
- ці витрати мали місце тоді, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження, за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням.

§7. Відповідно до пункту 6 статті 295 Кодексу до окремої аварії відносяться будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем внаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо). В зазначеному пункті статті 296 Кодексу йдеться про будь-які непрямі збитки, які не визнаються загальною аварією відповідно до правила С Йорк-Антверпенських правил. Тобто не розподіляються в порядку загальної аварії збитки, які хоча і виникли в зв'язку з актом загальної аварії, але не є прямим його результатом.

При цьому під збитками, що виникли «внаслідок збільшення тривалості рейсу» в даному випадку маються на увазі збитки, що виникли як під час рейсу, так і після його завершення, але викликані його продовженням.

Глава 3. Відшкодування збитків від зіткнення суден

Стаття 296. «Застосування права у разі зіткнення суден». **Відносини, пов'язані з відшкодуванням збитків від зіткнення суден у внутрішніх водах або територіальному морі, регулюються законодавством держави, де трапилося зіткнення.**

Якщо зіткнення трапилося у відкритому морі і спір у зв'язку із зіткненням розглядається в Україні, застосовуються правила статей 297-304 цього Кодексу.

Якщо всі судна, що зіткнулися, плавають під одним прапором і не зачіпають інтересів третьої сторони, застосовується законодавство держави прапора цих суден незалежно від того, де трапилося зіткнення.

§1. Одним з видів аварійної транспортної події є зіткнення суден, яке може мати наслідком спричинення збитків судну, вантажу, а також життю та здоров'ю людей (див. нижче, фото 69). Тому в торговельному мореплаванні приділяється значна увага питанням, пов'язаним із зіткненням суден. Правила Глави 3 «Відшкодування збитків від зіткнення суден» Розділу IX Кодексу торговельного мореплавання України засновані на *Міжнародній конвенції для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден*, підписаної в Брюсселі 23.09.1910 року (надалі – *Конвенція про зіткнення 1910 року*). Важливе значення також має *Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року*, до якої вносилися зміни

в 1981, 1987, 1989 і 1993 роках [див. Резолюції ІМО А.464(ХІІ), А.626(15), А.678(16), А.736(18)] що набули чинності відповідно в 1983, 1989, 1991 та 1995 роках.



Фото 69. У процесі встановлення провини учасників зіткнення важливу роль відіграє аналіз виконавчої прокладки на навігаційних картах і планах, записів у судових журналах, документальної реєстрації змін курсу судна (стрічки курсографа) і режиму роботи судового двигуна (стрічки реверсографа), роздруківки відображення руху суден з допомогою АІС (автоматичної інформаційної системи), фотоматеріалів і схем взаємного розташування і переміщення суден із зазначенням моментів часу, які можуть допомогти встановити істинні курси і швидкості руху суден та *angle of blow* (кут зіткнення) з тим, щоб визначити який тип зіткнення мав місце (у даному випадку - *oblique central collision*).

Беручи до уваги, що відшкодування збитків від зіткнення суден має свою специфіку і суди багатьох країн відчувають певні труднощі при визначенні розміру таких збитків, були розроблені правила з компенсації збитків від зіткнення суден, прийняті на Лісабонській конференції (так звані *Лісабонські правила*), які застосовуються за згодою сторін. Статтями Глави 3 Розділу ІХ КТМУ встановлені норми, за якими регулюється відшкодування збитків від зіткнення суден.

§2. *Міжнародними правилами запобігання зіткненню суден у морі 1972 року* (надалі – *МПЗЗС-72*), визначаються основні заходи, спрямовані на попередження зіткнення суден, які передбачають, що:

- кожне судно повинно постійно вести належне візуальне і слухове спостереження, так само як і спостереження за допомогою всіх наявних засобів, стосовно переважаючих обставин і умов, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення (див. Правило 5 МПЗЗС-72);
- кожне судно повинно завжди прямувати з безпечною швидкістю, з тим щоб воно могло вжити належні та ефективні дії для попередження зіткнення і могло бути зупинене в межах відстані, необхідної при існуючих обставинах і умовах (див. Правило 6 МПЗЗС-72);
- кожне судно повинно використовувати всі наявні засоби згідно з переважаючими обставинами та умовами для визначення наявності небезпеки зіткнення. Якщо є сумніви щодо наявності небезпеки зіткнення, то варто вважати, що вона існує (див. Правило 7 МПЗЗС-72).

Конкретні дії щодо недопущення виникнення небезпечних ситуацій при плаванні суден визначаються правилами 11-18 Розділу ІІ «Плавання суден, що знаходяться на виду одне в

одного» та правилом 19 Розділу III «Плавання суден при обмеженій видимості» МПЗЗС-72 (див. нижче, схема 37).

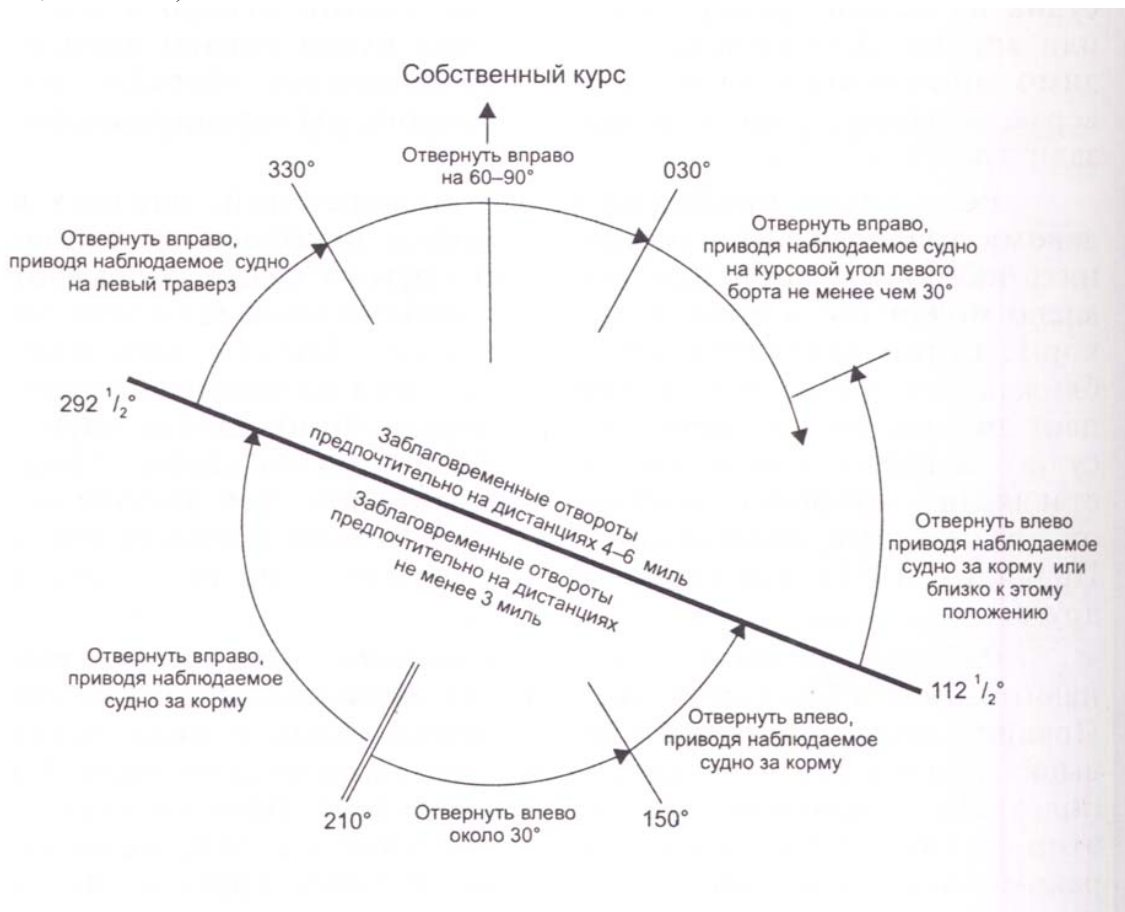


Схема 37. Диаграмма зміни курсу для ухилення від надмірного зближення з судном, переважно використовується при радіолокаційному спостереженні, а не візуально.

Примітка. В якості загального орієнтира для визначення, чи розвивається ситуація надмірного зближення у відкритому морі, запропоновано вести спостереження на 12-мильній шкалі дальності, коли позначка судна, що наближається, перетинає зовнішню третину екрану радіолокатора (див. нижче, схема 38). Якщо така ситуація розвивається, то повинні бути вжиті рішучі дії, перш ніж позначка судна досягне внутрішньої третини екрану.



Схема 38.

Разом з тим добра (звичайна) морська практика, а також теорія і практика управління судном передбачають виконання маневру останнього моменту в ситуації надмірного зближення суден і виникнення небезпеки зіткнення, коли перестають діяти зазначені вище правила плавання суден МПЗЗС-72 і допускається будь-яке маневрування задля уникнення зіткнення.

§3. Цивільно-правова відповідальність за зіткнення суден має на увазі (предполагає) покладання на особу, яка заподіяла шкоду, обов'язку усунути зазначену шкоду, а якщо це неможливо, відшкодувати викликані зіткненням збитки.

Оскільки зіткненням суден є аварійна транспортна подія за участю двох або більше суден, яка спричиняє збитки або шкоду, навіть за умов відсутності дійсного контакту, то обов'язок відшкодувати збитки внаслідок зіткнення виникає за наявності:

- протиправності поведінки (дії або бездіяльності), що призвела до зіткнення і заподіяння шкоди;
- вини того, хто спричинив шкоду;
- причинного зв'язку між протиправною дією (бездіяльністю) та шкодою.

При цьому протиправна дія (бездіяльність) має місце тоді, коли поведінка того, хто спричинив шкоду, не відповідає вимогам нормативно-правових актів, які регулюють режим плавання суден. У таких випадках йдеться про порушення МПЗЗС-72, місцевих правил плавання, доброї (звичайної) морської практики, вимог відповідної документації (посібників, процедур, планів дій та інструкцій) систем управління безпекою (СУБ), впроваджених в судноплавних компаніях тощо.

Встановлення вини має значення для визначення особи, яка має відшкодувати спричиненні зіткненням збитки. Проте необхідно враховувати, що зіткнення може мати місце і за відсутності вини (наприклад, за форс-мажорних обставин). Під **виною** розуміють психічне ставлення особи до здійснюваної нею протиправної дії чи бездіяльності, а також до інших наслідків, які наступають у зв'язку з цим. Вина в цивільному праві може виражатися у вигляді **умислу** і **необережності**. Зіткнення суден зазвичай відбувається з необережності. У свою чергу необережність може бути простою або грубою. Якщо особа не дотримується високих вимог, які до неї пред'являються за конкретних обставин, вважається, що вона допускає **просту необережність**. Якщо ж особа не дотримується мінімальних вимог дбайливості і обачності, її необережність розглядається як **груба**. Однак в якому б вигляді не виявлялася вина, вона служить підставою для покладання відповідальності за завдані збитки. Ступінь вини враховується тільки за наявності вини всіх суден, які зіткнулися.

Порушення правил як протиправна поведінка має обов'язково спричинити збитки, щоб відповідальність за зіткнення можна було покласти на особу, яка порушила правила. Якщо такого **зв'язку** немає, то немає і відповідальності за зіткнення, незважаючи на наявність протиправної поведінки у вигляді порушення правил. Таким чином, питання про причинний зв'язок розглядається задля того, щоб визначитися, чи дійсно протиправна дія (бездіяльність) призвели до спричинення збитків.

§4. Питання, що виникають у зв'язку з відповідальністю за збитки від зіткнення суден і не отримали визначення в Главі 3 Розділу IX КТМУ, вирішуються за правилами загального цивільного законодавства. До них відносяться, зокрема, питання:

- про обсяг та способи відшкодування шкоди (див. статті 22, 1166, 1192 Цивільного кодексу України);
- про урахування вини потерпілого (див. статтю 1193 ЦКУ);
- щодо кола суб'єктів і розміру відшкодування шкоди в разі смерті потерпілого (див. статті 1195, 1200, 1202 ЦКУ);
- про зміну розміру відшкодування шкоди (див. статті 1203, 1204 ЦКУ).

§5. Вкрай важливим є забезпечення дій та документарного оформлення випадку зіткнення суден, що зазвичай покладається на капітана судна (або незалежного сюрвейера за замовленням судовласника і рекомендацією клубу взаємного страхування) і стосується вчинення такого роду дій, які спрямовані на збір доказів та врегулювання взаємних вимог з відшкодування шкоди. Порядок дій в разі зіткнення суден та оформлення такого випадку передбачає виконання наступних заходів:

- оформлення морського протесту (Sea Protest);
- надання судовласнику або капітану іншого судна листа про покладання на них відповідальності за зіткнення (Hold Liable Letter);
- виявлення (інспекцію та оцінку) пошкоджень судна і визначення збитків від зіткнення;

- укладання угоди про юрисдикцію (тобто вирішення питання про місце розгляду вимог щодо відшкодування збитків внаслідок зіткнення);
- забезпечення майнових вимог та за необхідності затримання чи арешт судна.

§6. Статтею 296 Кодексу визначається порядок застосування права в разі зіткнення, що встановлює, які правові норми застосовуються у випадку відшкодування шкоди внаслідок зіткнення суден, а саме:

- якщо зіткнення сталося у внутрішніх водах або територіальному морі, то до відносин, пов'язаних із відшкодуванням збитків, застосовується законодавство держави, де мало місце зіткнення. Слід відзначити, що правова класифікація морських просторів визначається *Конвенцією ООН з морського права* 1982 року (КМП-82), правовий режим визначається *Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону* 1958 року, а також Законом України від 04.11.1991 року «Про державний кордон України». Внутрішні води та територіальне море є складовою частиною державної території. Правовий режим внутрішніх вод визначається правом прибережної держави, а режим територіального моря – також прибережною державою, однак з урахуванням права мирного проходу іноземних суден;
- якщо зіткнення мало місце у відкритому морі і спір у зв'язку із зіткненням розглядається в Україні, то застосовуються норми Кодексу торговельного мореплавства України;
- якщо всі судна, що зіткнулися, плавають під одним прапором і не торкаються інтересів третьої сторони, застосовується законодавство держави прапора зазначених суден незалежно від того, де мало місце зіткнення.

Стаття 297. «Сфера застосування відшкодування збитків від зіткнення суден». Правила цієї глави застосовуються у разі зіткнення в морських або інших водах морських суден, а також морських суден і суден внутрішнього плавання.

Для цілей цієї глави до зіткнення суден прирівнюються випадки, коли збитки заподіяні одним судном іншому або особам, вантажу чи іншому майну, що знаходяться на судні, виконанням або невиконанням маневру чи недотриманням правил судноплавства, навіть якщо при цьому не трапилося фізичного зіткнення суден.

Ніяке положення цієї глави не впливає на відповідальність будь-якої особи, яка впливає з будь-якого договору, а також на право особи обмежити відповідальність згідно з правилами цього Кодексу.

§1. Частина перша статті 297 Кодексу торговельного мореплавства України співвідноситься зі статтею 1 *Конвенції про зіткнення* 1910 року та затверджує основний принцип, покладений в основу норм Кодексу щодо зіткнення суден, згідно з яким місце зіткнення значення не має, але у зіткненні завжди приймає участь хоча б одне морське судно. Це означає, що зіткнення може мати місце у відкритому морі, територіальному морі, внутрішніх водах. Одним з учасників зіткнення має бути морське судно, а іншим може бути морське судно або судно внутрішнього плавання (див. коментар до статей Розділу II «Судно» КТМУ).

§2. Частина друга статті 297 Кодексу, яка відповідає статті 13 *Конвенції про зіткнення* 1910 року, встановлює, що норми, визначені статтями Глави 3 Розділу IX КТМУ, застосовуються не лише у випадках зіткнення суден, а й у випадках, що підпадають під зіткнення. При цьому йдеться про ті випадки, коли зіткнення суден не відбулося, але неправильні дії з боку одного судна (виконання або невиконання маневру чи недотримання правил судноплавства) спричинили шкоду іншому судну або суднам, особам, вантажу чи іншому майну, що знаходяться на судні. У таких випадках власник винного судна зобов'язаний відшкодувати потерпілому понесені ним збитки.

Типовими випадками, які підпадають під дію частини другої статті 297 Кодексу, є: загибель або пошкодження знарядь промислового лову в результаті проходу через них судна, зчеплення тралів і т.д. (справи МАК № 62/1962, 19/1964, 23/1964); створення з вини судна небезпечної ситуації, що призвела до зіткнення інших суден (справа МАК 20/1956); пожежа на судні, викликана загорянням у морі нафти, яка витекла з іншого судна-танкера в результаті аварії, що сталася з його вини; аварія судна через посадку на мілину, щоб уникнути небезпеки,

створеної з вини іншого судна; розрив швартовів у судна під впливом хвилювання, що виникло з вини іншого судна, яке проходило в небезпечній близькості і з завищеною швидкістю повз пришвартоване судно, та інші.

§3. За своєю природою зобов'язання щодо відшкодування шкоди внаслідок зіткнення є зобов'язаннями, що виникають внаслідок заподіяння шкоди. Однак, для застосування норм, визначених статтями Глави 3 Розділу IX КТМУ необхідно, щоб заподіяння шкоди не було результатом невиконання або неналежного виконання договору, укладеного між сторонами. В іншому випадку взаємини сторін будуть регулюватися умовами укладеного між ними договору або ж законом, який застосовується до відповідних договірних правовідносин. Таким чином, норми КТМУ не застосовуються, наприклад, у випадках зіткнення буксира з судном, що ним буксирується; у випадку спричинення збитків фрахтувальникові за договором тайм-чартеру внаслідок аварії, що мала місце відносно судна у разі зіткнення; у випадку відповідалності перевізника перед вантажовласником за пошкодження вантажу внаслідок зіткнення і т. д. У таких випадках відносини сторін визначаються за відповідними договорами (буксирування, фрахтування, морського перевезення вантажу тощо). Виняток становлять випадки ушкодження здоров'я чи смерті внаслідок зіткнення суден.

§4. Слід також відзначити, що в статтях Глави 3 Розділу IX КТМУ йдеться про відповідальність, що має свій предмет регулювання – окремий вид правопорушення – зіткнення суден. Суб'єктний склад правопорушення і характер такої відповідальності можуть бути підставами для віднесення її саме до господарсько-правової відповідальності, а відшкодування збитків від зіткнення – до виду господарських санкцій, а саме до відшкодування збитків. Отже правопорушення, пов'язане із зіткненням суден, є окремим видом позадоговірних правопорушень і може бути підставою господарсько-правової відповідальності.

Стаття 298. «Наслідки зіткнення у разі відсутності вини». **Якщо зіткнення сталося випадково або внаслідок непереборної сили, а також якщо неможливо встановити причини зіткнення, то збитки несе той, хто їх зазнав.**

Це положення застосовується і в тому разі, якщо судна або одне з них знаходилися в момент зіткнення на якорі чи були закріплені іншим способом.

§1. Стаття 298 Кодексу торгвельного мореплавства України відтворює зміст статті 2 Конвенції про зіткнення 1910 року.

§2. Частина перша статті 298 Кодексу поширюється на відносини між власниками суден, що зіткнулися, а також на відносини між судновласником і третіми особами, яким було завдано збитків на борту іншого судна, що бере участь в зіткненні (вантажовласникам, пасажиром, членам суднового екіпажу і т. д.). Законом визначено, що для відшкодування збитків внаслідок зіткнення необхідно довести вину того, хто спричинив збитки. Тому в таких випадках може йти про солідарну або субсидіарну відповідальність судновласника перед третіми особами.

Примітка.

1. *Солідарна відповідальність* – (фр. *solidaire* – об'єднаний) – спільна додаткова відповідальність, покладена на окремих членів групи, за умови неспроможності відповідача сплатити борг.

2. *Субсидіарна відповідальність* – додаткова відповідальність осіб, які разом із боржником відповідають у випадках, передбачених законом або договором. До пред'явлення вимоги особі, яка несе субсидіарну відповідальність, кредитор повинен пред'явити вимогу до основного боржника.

§3. Згідно із статтею 298 Кодексу якщо зіткнення сталося випадково або внаслідок непереборної сили, а також якщо неможливо встановити причини зіткнення, то збитки несе той, хто їх зазнав. У таких випадках відносини сторін регулюються не статтями Глави 3 Розділу IX, а іншими нормами КТМУ, а також визначаються відповідними нормами Цивільного кодексу України (ЦКУ) і Господарського кодексу України (ГКУ). Наприклад, за позадоговірну шкоду, заподіяну майну членів екіпажу – частиною другою статті 56 КТМУ «Особисте майно членів суднового екіпажу», а за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я пасажирів, – відповідними статтями Глави 82 «Відшкодування шкоди» ЦКУ.

Оскільки будь-яке зіткнення суден без вини виключає відповідальність судновласника за правилами Глави 3 Розділу IX КТМУ, то і при випадковому зіткненні, і при зіткненні внаслідок дії непереборної сили настають однакові правові наслідки.

§4. Стаття 14-1 «Видача сертифікатів щодо форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)» Закону України «Про торгово-промислові палати України» надає детальний перелік обставин, які визнаються форс-мажорними, тобто обставинами непереборної сили (див. §1 коментаря до статті 8 КТМУ «Вибір суду або арбітражу»).

Зобов'язана особа повинна протистояти можливим негативним наслідкам непереборної сили усіма залежними від нього засобами. В іншому випадку, правопорушник, який допустив бездіяльність, не має права посилається на ці обставини як на непереборну силу і на нього покладається відповідальність за заподіяння шкоди. Тільки при доведеності того, що зобов'язана особа вжила всіх необхідних заходів для недопущення шкідливих наслідків непереборної сили, судово-арбітражні органи звільняють його від відповідальності, якщо такі наслідки все ж настануть.

Так, у справі, розглянутій Морською арбітражною комісією (МАК), про стягнення збитків, завданих теплоходам «Атласов» і «Камчатский комсомолец», комісія вказала, що не дивлячись на штормове попередження, заходи для забезпечення безпечної стоянки суден не були прийняті. МАК дійшла висновку, що збитки з'явилися наслідком не обставин непереборної сили, а винних упущень капітанів суден (справа МАК № 55/1969).

Таким чином, можливість передбачити настання шторму в силу отриманого прогнозу погоди позбавила судновласників можливості звільнитися від відповідальності посиленням на шторм як непереборну силу (див. також §3 коментаря до статті 5 КТМУ «Застосування права у зв'язку з заподіянням судном шкоди»).

§5. Неможливість встановлення причин зіткнення – явище вкрай рідкісне. Прикладом може служити справа з французької практики щодо зіткнення ліберійського і французького суден. Зазначене зіткнення сталося на річці Сені під час густого туману, при нульовій видимості. Обидва судна йшли зустрічними курсами, спостерігаючи за обстановкою з допомогою радіолокатора. Комерційний суд Руана відкинув припущення, що зіткнення суден сталося через густий туман, тобто з форс-мажорних обставин, так як обидва судна користувалися радіолокаторами. Разом з тим він бездоказово вирішив, що зіткнення відбулося на південній, неправильній для французького судна стороні фарватеру, і поклав відповідальність за зіткнення на власників французького судна. Апеляційний суд Руана не погодився з таким припущенням і вказав, що для висновку про місце зіткнення суден було необхідно попередньо встановити точні курси, якими вони йшли, відстань між ними і їх швидкості в певні відрізки часу. Оскільки таких точних даних в ділі не було і причини зіткнення встановити було неможливо, Апеляційний суд Руана визнав, що при такому положенні збитки повинен нести той, хто їх зазнав, і скасував попереднє рішення (§5 коментаря до статті 311 КТМ РФ з посиланням на рішення Апеляційного суду Руана від 8 червня 1962 року // *Le Droit maritime francais*. 1962. № 168. Р. 733 - 740).

§6. Правила, визначені в статті 298 Кодексу, підлягають застосуванню незалежно від того, чи перебували в момент зіткнення обидва судна на ходу або обидва судна або хоча б одне з них стояло на якорі, було ошвартоване до берега або до іншого судна (в свою чергу пришвартованого до берега або до судна, що стоїть на якорі), до бочки, палі або іншого закріпленого предмету. Тому для вирішення питання про майнову відповідальність судновласника не має значення, чи відбувся навал одного судна на інше або мало місце зіткнення суден.

Стаття 299. «Зіткнення з вини одного судна». **Якщо зіткнення спричинено неправильними діями або упущеннями одного із суден, збитки відшкодовуються тією стороною, з вини якої сталося зіткнення.**

§1. Стаття 299 Кодексу торговельного мореплавства України відповідає статті 3 *Конвенції про зіткнення* 1910 року. В обох зазначених статтях вираз «неправильні дії або упущення» вживається в значенні протиправної дії або бездіяльності, внаслідок якої сталося зіткнення суден.

Статтею 299 Кодексу визначається основна умова відповідальності за зіткнення суден – наявність вини одного із суден у зіткненні. В такому випадку має місце так звана «персоніфікація», тобто наділення судна людськими властивостями. Персоніфікація використовується для спрощення викладення окремих правових норм в законодавстві багатьох країн. Таким чином, коли йдеться про неправильні дії або упущення одного із суден чи про вину судна, то в дійсності розуміються неправильні дії чи вина членів його екіпажу та інших службовців судновласника, а так само вина органу юридичної особи-судновласника або особиста вина індивідуального власника судна, або вина осіб, які обслуговують судно в силу договору, укладеного з ними судновласником, або в силу закону (наприклад, вина лоцмана).

§2. Законом встановлено, що якщо зіткнення викликано неправильними діями або упущеннями одного із суден, то відшкодування збитків падає на того, хто в ньому винен. Звідси випливає, що власник винного в зіткненні судна несе не тільки свої збитки від пошкодження належного йому судна, але, крім того, зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані власнику іншого (і невинного в зіткненні) судна, що зіткнулося, а також збитки третіх осіб, викликані цим зіткненням.

Неправильною дією може бути визнаний, наприклад, маневр судна, що здійснює обгін, яке ще до того, як судно, яке обганяють, було залишено позаду, почало перетинати його курс (порушило Правило 13 МПЗЗС-72). Прикладом протиправної бездіяльності (упущення) є збереження судном незмінними швидкості і курсу до самого моменту зіткнення, хоча ймовірність зіткнення стала очевидною ще завчасно (порушення Правила 17 МПЗЗС-72).

§3. Так, наприклад, у справі, розглянутій Морською арбітражною комісією (МАК), суперечка між сторонами виникла через зіткнення на рейді порту Гонконг 27 січня 1984 року о 21.35 за місцевим часом теплохода «Оушен Саксесс», що належить відповідачу, з належним позивачу рятувальним буксиром «Рубин», який перебував у момент зіткнення в оренді у Камчатського морського пароплавства.

За 6,5 хвилин до зіткнення судноводії теплохода «Оушен Саксесс» побачили перед собою рятувальний буксир «Рубин», але не вжили заходів (з урахуванням великої кількості суден, що стояли на акваторії порту) з запобігання зіткнення, як то передбачається доброю (звичайною) морською практикою і Правилом 8 МПЗЗС-72. Команда «повний назад», віддана на теплоході «Оушен Саксесс» при безпосередньому зіткненні з рятувальним буксиром «Рубин», при інерції теплохода внаслідок перевищеної швидкості не дала потрібного ефекту, і теплохід вдарив рятувальний буксир в кормову частину. Удар зміг би принести більше руйнувань, ніж фактично було завдано, якби рятувальний буксир «Рубин» не зманеврував щоб перевести цей удар на дотичний (перевести этот удар на касательный). Якби навіть, як стверджував відповідач, рятувальний буксир був на ходу, то капітан теплохода «Оушен Саксесс» не мав права в даній ситуації йти на зближення і заважати руху при обгоні їм рятувального буксира в порушення Правила 13 МПЗЗС-72. В силу зазначеного МАК визнала повністю винним в зіткненні теплохід «Оушен Саксесс», а відповідача – його власника – відповідальним за понесені позивачем збитки (справа МАК № 35/1984).

§4. У цивільному законодавстві (див. статтю 22 «Відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди» Цивільного кодексу України) під збитками розуміються:

- втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки);
- доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода).

Якщо особа, яка порушила право, одержала у зв'язку з цим доходи, то розмір упущеної вигоди, що має відшкодуватися особі, право якої порушено, не може бути меншим від доходів, одержаних особою, яка порушила право. На вимогу особи, якій завдано шкоди, та відповідно до обставин справи майнова шкода може бути відшкодована і в інший спосіб, зокрема, шкода, завдана майну, може відшкодуватися в натурі (передання речі того ж роду та тієї ж якості, полагодження пошкодженої речі тощо).

§5. Цивільне законодавство передбачає відшкодування збитків в повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування у меншому або більшому розмірі (див. частину 3 статті 22 ЦКУ). Це поширюється і на відшкодування судновласниками збитків від зіткнення суден – з вилученнями (ізъятиями), що впливають з їх права на обмеження відповідальності (Глава 1 «Межі відповідальності судновласника» Розділу X «Обмеження відповідальності судновласника» КТМУ).

У разі зіткнення суден позивач має право на відшкодування тільки збитків, які розумно вважати такими, що прямо і безпосередньо виникли із зіткнення (Правило «С» *Лісабонських правил*). Застосування зазначеного Правила має поставити позивача в таке ж фінансове становище, як якщо б зіткнення не сталося (Правило «Д» тих же *Лісабонських правил*). Тягар доведення втрат або збитків, обчислених відповідно до зазначених Правил, покладається на позивача. Збитки ж відшкодовуються, якщо особа, до якої подано позов, у змозі довести, що позивач був спроможний уникнути або звести до мінімуму втрати або збитки при прояві розумної передбачливості.

§6. При повній загибелі судна збитки обчислюються за Правилom I *Лісабонських правил* наступним чином.

При повній загибелі судна в результаті зіткнення позивач має право на відшкодування збитків, рівних ринковій вартості такого ж судна на день зіткнення. Якщо такого ж судна немає, позивач має право відшкодувати збитки, рівні вартості судна, обчисленої стосовно судна такого ж типу, віку, стану, призначення, характеру використання, з урахуванням врятованої вартості судна або вартості, що залишилася після зіткнення (спасеної или остаточной стоимости судна после столкновения).

У разі повної загибелі судна збитки також включають:

- витрати з рятування, загальної аварії та інші витрати і витрати, розумно обчислені як результат зіткнення;
- витрати в сумах, щодо яких позивач став відповідальним і сплатив особам в силу відповідальності, яка виникла в результаті зіткнення, за контрактом, замовленням або іншим закінченим зобов'язанням;
- відшкодування втраченого чистого (нетто) фрахту, вартості бункера і судових приналежностей, втрачених в результаті зіткнення і не включених в суму, обчислену відповідно до раніше наведеного правила.

Відшкодуванню підлягають також: суми на вимогу за втрату фрахту; компенсації за втрату фрахту від невикористання судна протягом періоду, розумно необхідного для переміщення судна, незалежно від того, чи застосовувалося воно чи ні.

При пошкодженні судна збитки обчислюються відповідно до Правила II *Лісабонських правил*. Позивач в цьому випадку має право відшкодувати:

- вартість тимчасового ремонту судна, розумно обчислену, і таку ж вартість остаточного ремонту. Вартість цих робіт повинна включати витрати з докування судна, його дегазації, портові збори, витрати за сюрвейерські й класифікаційні послуги, понесені за час, протягом якого вони стягувалися;
- збори і витрати, сплачені або понесені в період затримки судна, але інші, ніж передбачені вище.

При використанні вищенаведеного Правила застосовуються, зокрема, наступні положення:

- якщо затримка сталася в період виконання рейсу за чартером і не привела до розторгнення (cancelling) чартеру, компенсація повинна обчислюватися виходячи з двох рейсів, що передують аварії, і двох рейсів, виконаних відразу ж після затримки судна;
- якщо відсилання до двох попередніх і наступних рейсів неможливе, в якості основи визначення компенсації враховуються інші аналогічні рейси, здійснені в період, коли відбулося зіткнення.

§7. Для вирішення питання про відшкодування збитків від зіткнення суден важливе значення має встановлення причинного зв'язку між протиправною дією (бездіяльністю), що

викликала зіткнення, і збитком. Тягар доказування втрат або збитків від зіткнення суден, розрахованих згідно *Лісабонським правилам*, покладається на позивача (див. Правило «Е»).

Стаття 300. «Зіткнення з вини всіх суден, що зіткнулися». Якщо зіткнення викликано виною всіх суден, що зіткнулися, то відповідальність кожної із сторін визначається відповідно до ступеня вини. У разі неможливості встановити ступінь вини кожної із сторін відповідальність розподіляється між ними порівну.

§1. Стаття 300 Кодексу торговельного мореплавства України, в якій йдеться про випадки зіткнення з вини всіх суден, що зіткнулися, в цілому відповідає частині 1 статті 4 *Конвенції про зіткнення* 1910 року. В такому випадку відповідальність кожної сторони визначається відповідно до ступеня вини у зіткненні.

§2. Відповідність ступеня вини визначається виходячи з конкретних обставин зіткнення, з урахуванням характеру і тяжкості допущених сторонами правопорушень.

§3. Розмір відповідальності при зіткненні з вини всіх суден, які зіткнулися, визначається щодо кожного судна окремо. Він повинен бути пропорційний ступеню провини даного судна в зіткненні. При цьому необхідно мати на увазі, що в результаті зіткнення, що сталося з вини всіх суден, які зіткнулися, збитки може понести або тільки одна сторона, або всі сторони. У першому випадку власники судна, яке завдало шкоди, виплачують відшкодування в розмірі, відповідному ступеню вини їх судна в зіткненні. У другому випадку спочатку визначається частка відповідальності кожного окремого судна, а потім проводиться залік сум, присуджених з їх власників. Якщо зазначені суми взаємно не погашаються, то присуджується різниця, яка і підлягає виплаті одним судовласником іншому.

Так, наприклад, у справі про зіткнення польського пароплава «Костюшко» з радянським судном «Коломна» обидва судна були визнані винними в зіткненні в рівній мірі. Збитки поєсені польським пароплавом «Костюшко» склали 249449,07 доларів США, а судном «Коломна» – 26381,41 доларів США. З огляду на те, що обидва судна винні в рівній мірі, Морська арбітражна комісія (МАК) визначила розмір відповідальності власників пароплава «Костюшко» в сумі 13190,70 дол. (50% від 26381,41 дол.), а власників судна «Коломна» – в сумі 124724,53 дол. (50 % від 249449,07 дол.). Потім був проведений залік цих сум, і власникам польського пароплава була присуджена різниця в 111533,83 доларів США (124724,53 - 13190,70) [справа МАК 6/1965].

§4. Слід відзначити, що за умов зіткнення двох суден визначення розміру відповідальності кожного з них після визначення ступеня вини на практиці не викликає складнощів. Однак такі складнощі можуть виникати, коли при зіткненні двох суден третє судно, уникаючи зіткнення, було пошкоджено або загинуло. В такому випадку спочатку визначається, чи мало місце зіткнення з вини одного чи обох суден. Якщо буде встановлено, що у зіткненні винні обидва судна, то тоді визначається ступінь вини кожного судна у зіткненні й відповідно до неї – розмір відповідальності судовласників. Потім окремо визначається вина у заподіянні пошкоджень чи загибелі третього судна, яке не приймало участі у зіткненні. Якщо третє судно отримало пошкодження чи загинуло з вини обох суден чи власної вини, то визначається ступінь вини кожного, у тому числі третього судна. Наприкінці визначається відповідальність кожного з судовласників перед третім судном згідно із ступенем їхньої вини у заподіянні пошкоджень чи загибелі третього судна.

Як приклад можна навести такий випадок. 19 вересня 1980 року в Фінській затоці в умовах обмеженої видимості рибальський траулер РМТС «Новодруцк», що належав управлінню рефрижераторного флоту «Мортрансфлот» Мінрибгоспу, при обгоні зіткнувся із секцією плавдока № 803, що належала виробничому об'єднанню «Городец» і прямувала на буксирі криголама «Юрій Лисянський». Пошкодження секції плавдока в результаті зіткнення оцінюються в сумі 25000 корб., пошкодження траулера – в сумі 29769 корб. Згідно з висновком капітана Калінінградського морського порту від 5 листопада 1980 року прямою причиною зіткнення стало порушення МПЗЗС-72 (Правил 5, 6, 7, 8, 19) судноводіями РМТС «Новодруцк», а непрямыми причинами – невідповідність дальності видимості кормового вогню секції плавдока вимогам МПЗЗС-72 (Правило 22) і порушення вимог доброї (звичайної) морської практики, за що відповідальні власник секції плавдока в/о «Городец» і

командування криголама «Юрий Лисянский», який належав експедиційному загону АСПТР Балтійського морського пароплавства (БМП). Грунтуючись на висновку капітана Калінінградського морського порту, Морська арбітражна комісія (МАК) визнала встановленим, що зіткнення сталося з вини судноводіїв РМТС «Новодруцк» і криголама «Юрий Лисянский», а також з вини власника плавдока в/о «Городец». Що стосується визначення ступеня провини і відповідальності кожної зі сторін, то вони були розподілені в наступній пропорції: власник РМТС «Новодруцк» – управління «Мортрансфлот» – 80%, в/о «Городец» – 10% і експедиційний загін АСПТР БМП – 10% (див. §4 коментаря до статті 313 КТМ РФ).

Стаття 301. «Вина судна в зіткненні». Жодне із суден, що зіткнулися, не вважається винним, поки не буде доведено його вину.

§1. Стаття 301 Кодексу торговельного мореплавства України, якою визначається презумпція невинності судна, відповідає частині 2 статті 6 *Конвенції про зіткнення 1910 року*.

Зміст статті 301 Кодексу відрізняється від норм українського цивільного законодавства (статті 1187 «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» і 1189 «Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки» Цивільного кодексу України, де *джерелом підвищеної небезпеки* серед інших вважається діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів), які виходять з презумпції вини заподіювача шкоди. Тому в справах про відшкодування збитків від зіткнення суден повинно застосовуватися спеціальне правило, встановлене статтею 301 КТМУ.

Звільнення потерпілого від тягара доведення вини заподіювача шкоди, що впливає з частини 5 статті 1187 ЦКУ (відповідно до якої «особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого»), розраховане на випадки, в яких однією стороною є заподіювач шкоди, а іншою – потерпілий. У випадках же взаємного заподіяння шкоди, як це може мати місце при зіткненні суден, звільнення потерпілого від тягара доведення вини заподіювача шкоди втрачає сенс.

§2. Оскільки вина суден у зіткненні не презюмується, тягар її доведення покладається на іншу сторону. Якщо потерпілими від зіткнення з'явилися обидва судна, то кожна зі сторін повинна представити докази провини іншого судна в зіткненні. Таким чином, кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог і заперечень. Доказами вини судна в зіткненні є матеріали розслідування аварій відповідними органами, записи в судовому і машинному журналах, показання курсографа, довідки метеослужби і т. д. У складних справах одним з видів доказів провини судна в зіткненні є висновок незалежної судноводійної експертизи (незалежної судоводительської експертизи).

Для огляду пошкоджень судна судновласники можуть запрошувати незалежних сюрвейерів. За результатами огляду сюрвейер складає акт, в якому фіксуються пошкодження, зазначається вартість ремонтних робіт тощо. За заявкою клієнтів (судновласників, операторів, фрахтувальників, клубів взаємного страхування тощо) сюрвейер складає висновок про елементи руху (курси і швидкість) суден під час зіткнення, що також впливає на встановлення причини зіткнення та ступеня вини суден.

Стаття 302. «Солідарна відповідальність». У випадках, зазначених у статті 300 цього Кодексу, судновласники відповідають солідарно перед третіми особами за збитки, що виникли внаслідок смерті або ушкодження здоров'я людей, причому судновласник, який сплатив суму більшу, ніж йому належить, має право зворотної вимоги до інших судновласників.

Усі інші заподіяні в цих випадках третім особам збитки відшкодовуються відповідно до статті 300 цього Кодексу, але без солідарної відповідальності.

§1. Стаття 302 Кодексу торговельного мореплавства України відповідає частинам 2 і 3 статті 4 *Конвенції про зіткнення 1910 року*.

§2. У статті 302 Кодексу розрізняються випадки заподіяння шкоди особистості (смерть або пошкодження здоров'я) і майну третіх осіб (загибель або пошкодження вантажу, багажу,

ручної поклажі, особистих речей членів екіпажу та пасажирів і т. п.) з вини кількох суден, які зіткнулися.

Третіми особами є будь-які фізичні або юридичні особи, незалежно від того, чи пов'язані вони з судовласником договірними відносинами чи ні.

§3. Частина перша статті 302 Кодексу встановлює солідарну відповідальність перед третіми особами власників винних у зіткненні суден за збитки, що сталися внаслідок смерті або ушкодження здоров'я громадян.

В цьому разі потерпілий має право вимагати відшкодування збитків як від усіх судовласників, винних у зіткненні суден, так і від будь-кого з них окремо, як в повному розмірі, так і в частині. Тому, потерпілий, що не отримав повного відшкодування від одного з судовласників, має право вимагати недоотриману частину відшкодування від інших судовласників. Якщо судовласник одного судна, до якого була адресована вимога про відшкодування шкоди, задовольнив її повністю, хоча повинен був сплатити меншу суму, то він вправі вимагати відшкодування надлишково виплаченої суми з інших судовласників. У таких випадках регресні вимоги задовольняються відповідно до ступеня вини суден у зіткненні.

§4. Згідно з частиною другою статті 302 Кодексу у випадках заподіяння шкоди майну третіх осіб (вантажу, багажу, ручній поклажі, особистим речам і т. п.) власники винних у зіткненні суден несуть перед ними не солідарну, а часткову відповідальність, тобто кожен з них відповідає тільки сам за себе пропорційно частці провини його судна і без відповідальності за власників інших суден.

Стаття 303. «Зіткнення з вини лоцмана». Відповідальність, встановлена статтями 299, 300, 302 цього Кодексу, настає і в тому разі, коли зіткнення сталося з вини лоцмана або служби регулювання руху суден.

§1. У статті 5 *Конвенції про зіткнення 1910 року* яка кореспондує до статті 303 Кодексу торговельного мореплавства України, особливо виділяється випадок, коли зіткнення суден сталося з вини лоцмана, навіть якщо користування його послугами було обов'язковим. Лоцман завжди є тільки радником капітана, незалежно від обов'язковості чи добровільності лоцманського проведення суден. Остаточне рішення завжди приймає капітан судна, внаслідок чого будь-яка помилка лоцмана – це в кінцевому рахунку помилка капітана, і за заподіяну нею шкоду іншому судну відповідальність буде нести судовласник (див. коментар до статті 97 КТМУ «Правовий статус морського лоцмана на судні»).

У практиці Морської арбітражної комісії (МАК) зустрічалися випадки, коли власник судна, неправильні дії або упущення якого стали причиною зіткнення, заявляв клопотання про залучення в якості співвідповідача організацію, у віданні якої перебувала лоцманська служба, оскільки проведення судна здійснювалося лоцманом. Подібні заяви МАК завжди відхиляла, як такі, що суперечать статті 5 *Конвенції про зіткнення 1910 року*.

Так, при розгляді справи за позовом В/О «Експортлес» до власника данського (датського) пароплава «Соборг» про відшкодування збитків, завданих зіткненням зазначеного судна з двома плашкоутами «Експортлес», відповідачем було заявлено клопотання про залучення до участі в справі Північного морського пароплавства. Це клопотання було викликано тим, що зіткнення сталося нібито з вини лоцмана, що перебував на службі пароплавства, який здійснював проведення судна. Клопотання було відхилено МАК на підставі того, що відповідальність судна, винного в зіткненні, залишається в силі і в тому випадку, якщо зіткнення відбулося внаслідок помилок лоцмана (див. §1 коментаря до статті 314 КТМ РФ).

§2. Згідно із статтею 303 Кодексу торговельного мореплавства України відповідальність з вини одного судна, передбачена статтею 299 КТМУ, відповідальність з вини всіх суден, що зіткнулися, передбачена статтею 300 КТМУ, а також солідарна відповідальність, передбачена статтею 302 КТМУ, можуть наставати в разі, коли зіткнення сталося з вини лоцмана або служби регулювання руху суден.

Глава 4. Відшкодування збитків від забруднення

Стаття 304. «Відповідальність власника судна за забруднення». Власник судна відповідає за шкоду від забруднення, заподіяну внаслідок витоку з його судна або скиду з нього нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (далі - забруднюючі речовини), за винятком випадків, передбачених статтею 306 цього Кодексу.

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 після події, що могла спричинити або спричинила витік чи скид забруднюючих речовин, для відвернення або зменшення шкоди від забруднення, а також збитки, заподіяні внаслідок вжиття таких заходів.

§1. Статтями Глави 4 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України відтворюються положення *Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою* 1969 року, доповненої й зміненої Протоколом 1992 року. Конвенцію 1969 року доповнену протоколом 1992 року прийнято називати *Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою* 1992 року (далі - Конвенція 1992 року). У зв'язку з тим, що її імплементація в правову систему України здійснена з прийняттям Закону України від 04.07.2002 року № 44-IV «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою», тлумачення і застосування статей Глави 4 Розділу IX Кодексу належить здійснювати з урахуванням положень Конвенції 1992 року. Прийняття зазначеної Конвенції пов'язується з проведенням у 1958 році конференції ООН з морського права та прийняттям *Конвенції про відкрите море*, відповідно до якої всі держави повинні були в національному законодавстві передбачити правила щодо попередження забруднення моря нафтою.

У зв'язку з тим, що попередження забруднення моря набуло значної актуальності, метою подальшого формування норм міжнародного права стало попередження забруднення не лише нафтою, а й іншими небезпечними і шкідливими відходами, матеріалами та речовинами, про що свідчить прийняття *Міжнародної конвенції щодо попередження забруднення з суден* (МАРПОЛ 73/78), *Конвенції ООН з морського права* 1982 року (КМП-82), *Міжнародної конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою* 1969 року, *Конвенції про захист Чорного моря від забруднення* 1992 року (Бухарестської конвенції 1992 року) та інших міжнародних правових актів.

Так, зокрема, статтею IX Бухарестської конвенції 1992 року пропонується забезпечити співробітництво між Договірними сторонами в цілях запобігання, зменшення та боротьби з забрудненням морського навколишнього середовища Чорного моря, яке виникає внаслідок надзвичайних ситуацій, відповідно до *Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій* (Протокол про надзвичайні ситуації). На виконання цього Україною, Російською Федерацією, Туреччиною, Болгарією, Грузією та Румунією для швидкого й ефективного реагування на інциденти забруднення моря було прийнято *План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі*, який складається з двох частин:

- реагування на розливи нафти;
- реагування на скидання (сброс) інших, ніж нафта, шкідливих речовин.

§2. Частина перша статті 304 Кодексу встановлює так звану «сувору» («строгую») відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. Для покладання такої відповідальності не вимагається наявності вини. Потерпілому достатньо довести розмір завданого збитку, а також існування причинного зв'язку між фактом розливу і заподіянням шкоди. Відповідальність покладається на власника судна.

Власник джерела підвищеної небезпеки відповідає за завдану шкоду за правилами, встановленими статтею 1187 «Відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки» Цивільного кодексу України (ЦКУ), якщо не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (див. частину 5 статті 1187 ЦКУ).

Відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки настає при відсутності провини, в тому числі і за випадкове заподіяння шкоди.

Правила Глави 4 Розділу IX КТМУ в цілому відповідають вищезазначеним положенням. Виняток становить правило про особу, на яку покладається відповідальність. Відповідно до статті 1187 ЦКУ власник джерела підвищеної небезпеки не відповідає за шкоду, заподіяну цим джерелом, якщо доведе, що джерело вибуло з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, в таких випадках несуть особи, які протиправно заволоділи джерелом (див. частину 3 статті 1187 ЦКУ). При наявності вини власника джерела підвищеної небезпеки у протиправному вилученні цього джерела з його володіння (через недбалість) відповідальність може бути покладена як на власника, так і на особу, яка протиправно заволоділа таким джерелом (див. частину 4 статті 1187 ЦКУ).

Правила Глави 4 Розділу IX КТМУ на відміну від зазначеної статті ЦКУ встановлюють, що тільки власник судна, а не інші особи, відповідають за шкоду, заподіяну забрудненням. КТМУ не звільняє власника судна (страховика його відповідальності або осіб, які надали інше фінансове забезпечення) від відповідальності за шкоду, якщо судно вибуло з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, і не покладає її на таких осіб. У ряді випадків такі дії можуть підпадати під дію положень статті 305 КТМУ «Звільнення від відповідальності», яка звільняє власника судна від відповідальності за іншими підставами.

Непереборна сила, яка є підставою для звільнення від відповідальності, розуміється по-різному ЦКУ і КТМУ. За нормами КТМУ лише найбільш шкідливі прояви непереборної сили (військові дії, надзвичайні стихійні явища) є підставами для звільнення від відповідальності.

Необхідність спеціального регулювання правовідносин, що підпадають під дію правил Глави 4 Розділу IX КТМУ, обумовлена катастрофічними наслідками розливів нафти при її перевезеннях на наливних суднах.

§3. Згідно із змістом статті 304 Кодексу поняття «шкоди від забруднення» є ключовим для визначення випадків, на які розповсюджується КТМУ. Таким чином, *шкода від забруднення* – це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю (див. схему 39) або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибпромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою після події, що могла спричинити або спричинила витік чи скидання забруднюючих речовин, для запобігання або зменшення шкоди від забруднення, а також збитки, заподіяні внаслідок вжиття таких заходів. При цьому забруднення розуміється в широкому сенсі, включаючи токсичний вплив.

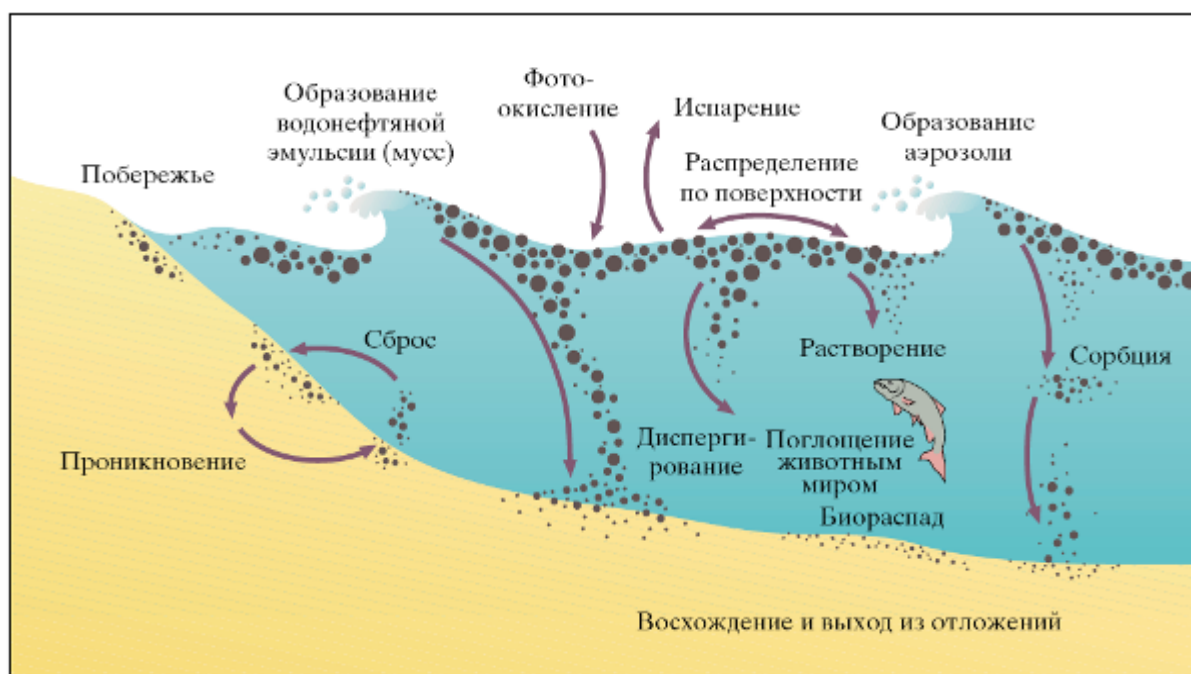


Схема 39. Процеси, які виникають внаслідок розливу нафти.

Разом з тим слід відзначити, що враховуючи загальноприйняте визначення збитків згідно із статтею 224 «Відшкодування збитків» Господарського кодексу України (ГКУ), відповідно до частини 2 якої під збитками розуміються витрати, зроблені управненою стороною, втрата або пошкодження її майна, а також не одержані нею доходи, які управнена сторона одержала б у разі належного виконання зобов'язання або додержання правил здійснення господарської діяльності другою стороною, а також те, що положення Конвенції 1992 року неодноразово змінювалися (але це не знайшло повного відображення в нормах КТМУ), поняття шкоди від забруднення вимагає певного уточнення, адже по суті мова йде про збитки.

§4. Під дію правил Глави 4 Розділу IX КТМУ підпадають випадки забруднення нафтою при одночасному дотриманні наступних умов:

- збитки мають бути заподіяні судном;
- судно повинно бути спеціалізованим (призначеним для транспортування нафти);
- таке судно повинне фактично перевозити нафту;
- нафта повинна перевозитися наливом;
- нафта повинна перевозитися як вантаж (кількість нафти, що перевозиться, значення не має).

Спосіб потрапляння нафти за борт судна не має значення. Нафта може опинитися поза судном внаслідок аварії (посадка на мілину, зіткнення з судном або іншим об'єктом), при відкатці за борт забрудненого баласту, при навантаженні або вивантаженні нафти. В останньому випадку необхідно встановити джерело забруднення. При переповненні танків судна під час вантажних операцій застосовуються правила Глави 4 Розділу IX КТМУ, а при розриві берегових трубопроводів або шлангів шкода відшкодовується на підставі загальних правил цивільного законодавства.

Таким чином з наведеного вище випливає, що правилами зазначеної глави не охоплюються наступні випадки:

- забруднення нафтою з інших джерел, зокрема з трубопроводів, берегових нафтосховищ, бурових установок, з суден, не призначених для транспортування нафти наливом (суховантажні, пасажирські, рибальські судна і т. п.);
- забруднення нафтою суднами, призначеними для транспортування нафти, коли забруднення здійснюється бункером;
- коли нафта транспортується не наливом, а іншим способом (у бочках, танках-контейнерах тощо).

В якості особливих випадків, які підпадають під дію Глави 4 Розділу IX КТМУ, необхідно вказати на одночасне заподіяння шкоди бункерною нафтою (тобто судовим паливом) і нафтою, яка перевозиться як вантаж, а також збиток, заподіяний розливом забруднених нафтою баластних вод або залишками нафти, якщо вона перевозилася в попередньому рейсі наливом і якщо не доведена її відсутність на борту судна.

§5. Покладання відповідальності на власника судна стало результатом складного компромісу. При розробці і в процесі перегляду Конвенції 1992 року розглядалися варіанти покладання відповідальності на вантажовідправника або вантажоодержувача. Через складність ідентифікації вантажовідправника і вантажоодержувача цей варіант був відхилений. Негативні фінансові наслідки введення нового режиму значною мірою були усунені шляхом покладення обов'язку на одержувачів нафти зі сплати внесків до спеціального фонду, утвореного відповідно до *Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року*. З макроекономічної точки зору тягар компенсації наслідків катастрофічних розливів нафти покладено на нафтову індустрію і морський транспорт. Обумовлений такий підхід тим, що загроза катастрофічного збитку забрудненням виникає саме при зосередженні великої кількості нафти на морському судні.

§6. Як зазначалося вище, власник судна несе відповідальність за правилами Глави 4 Розділу IX КТМУ без провини. Не має значення, здійснював він експлуатацію судна самостійно або передав його в бербоут-чартер, тайм-чартер, в менеджмент, або іншим чином права користування і володіння судном перейшли до третьої особи. Вирішальною обставиною, за допомогою якої визначається особа, яка несе відповідальність, є право власності на судно.

Відповідно виникнення, зміна та припинення права власності, обумовлено реєстрацією прав. В Україні судна і права на них підлягають реєстрації. Таким чином, встановлення особистості власника судна не представляє особливої складності.

Використання таких понять, як інцидент і зареєстрований власник судна, дозволяє точно визначити особу, яка несе відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням нафтою. Якщо судно належить державі та експлуатується організацією, яка зареєстрована в якості судовласника, власником судна є така організація. Дана фікція зберігає своє практичне значення і в даний час. Якщо держава передала юридичній особі судно в довірче управління, відповідальність покладається на довірчого управляючого, а не на державу, яка є зареєстрованим власником.

§7. Згідно Конвенції 1992 року «власник судна» означає особу або осіб, зареєстрованих як власник судна, а за відсутності реєстрації – особу або осіб, власністю яких є судно. Власник судна несе відповідальність за будь-яку шкоду від забруднення, заподіяну судном в результаті інциденту з моменту інциденту або, якщо інцидент складається з низки позаштатних ситуацій, з моменту першої позаштатної ситуації.

Кодекс торговельного мореплавства України не звільняє власника судна від відповідальності, навіть якщо судно вибуло з його володіння внаслідок протиправних дій третіх осіб. Не має значення також й те, здійснював він експлуатацію судна самостійно, чи спільно з іншими суб'єктами господарювання.

Для настання відповідальності за правилами глави 4 Розділу IX КТМУ необхідна наявність трьох умов:

- настання шкоди;
- протиправність поведінки заподіювача шкоди;
- наявність причинного зв'язку між настанням шкоди та протиправною поведінкою заподіювача шкоди.

Положення КТМУ не застосовуються до військових кораблів та інших суден, які належать державі або експлуатуються нею та використовуються виключно для урядової некомерційної служби (див. також коментар до статті 18 КТМУ «Судновий імунітет державних суден»).

§8. Відповідно до правил Глави 4 Розділу IX КТМУ відшкодовуються витрати, понесені потерпілою особою, втрата або пошкодження його майна (реальний збиток), а також неoderжані доходи, які така особа одержала б при звичайних умовах цивільного обороту, якби її право не було порушене (упущена вигода).

У практиці розгляду подібних справ прийняті наступні критерії, які застосовуються до всіх вимог, що впливають із заподіяння шкоди забрудненням:

- витрати і реальний збиток повинні бути дійсно понесені;
- витрати повинні бути розумними і виправданими;
- витрати і реальний збиток відшкодовуються в разі і в тій мірі, в якій вони заподіяні забрудненням;
- між витратами і реальним збитком, з одного боку, і забрудненням – з іншого, повинен існувати причинно-наслідковий зв'язок;
- відшкодуванню підлягають тільки ті збитки, розмір яких можна встановити;
- тягар доведення збитків покладається на потерпілого.

§9. Роботи з очищення узбережжя і моря, як правило, розглядаються в якості запобіжних, тобто спрямованих на запобігання або зменшення заподіяння шкоди забрудненням, заходів. Розумні витрати, спрямовані на здійснення таких робіт, підлягають відшкодуванню. Зокрема, відшкодовуються витрати на постановку бонових огорожень, зі збору нафти, очищення берегової лінії і берегових споруд. В даний час накопичилося чимало наукової інформації щодо випадків, в яких здійснення очистки забруднених природних об'єктів приносить більше шкоди, ніж відмова від її проведення. Звісно ж, що в таких ситуаціях здійснення витрат з очищення не може бути визнано розумним.

Запобіжні заходи повинні бути розумними і обґрунтованими з урахуванням всіх обставин справи, в тому числі має бути розумним і обґрунтованим співвідношення їх вартості та

позитивного результату. Вказівка державних органів щодо здійснення запобіжних заходів сама по собі не є доказом їх розумності і обґрунтованості. Якщо є достатні підстави припускати неефективність заходів, що плануються, то це є підставою для відмови у відшкодуванні витрат на їх проведення. Однак, якщо можна було розумно очікувати, що запобіжні заходи виявляться ефективними, але позитивний результат після їх здійснення не було досягнуто, відсутність такого результату сама по собі не є підставою для відмови у відшкодуванні збитків.

Зазвичай вартість запобіжних заходів формується за рахунок витрат на оплату праці, оренду або придбання обладнання та витратних матеріалів, витрат на очищення і ремонт обладнання. Якщо обладнання придбано спеціально для даного випадку, то витрати на його придбання оплачуються за вирахуванням залишкової вартості.

Якщо державні органи чи інші громадські установи придбали спеціалізоване обладнання та матеріали на випадок можливого розливу, компенсація виплачується у відношенні не всієї, а лише розумної частини покупної ціни.

§10. Рятувальні операції в деяких випадках можуть включати в себе елемент запобіжних заходів. Вони є такими тільки тоді, коли їх основною метою є запобігання забруднення. Якщо вони мають іншу мету, зокрема рятування судна і / або вантажу, рятувальник не має права на отримання відшкодування за правилами Глави 4 Розділу IX КТМУ. Якщо рятувальні операції проводяться як для рятування судна і вантажу, так і запобігання забруднення, витрати розподіляються пропорційно.

§11. Як правило, в результаті операцій з очищення виникає необхідність утилізувати зібрану нафту, забруднений ґрунт і т. п. Пов'язані з цим витрати підлягають відшкодуванню. Сума відшкодування зменшується на суму доходів від продажу очищеної нафти.

§12. При забрудненні нафтою майна (рибальські снасті, яхти, судна та ін.) відшкодуванню підлягає вартість його очищення і ремонту. Якщо воно не може бути очищено, відшкодовується вартість придбання рівнозначної заміни з урахуванням зносу забрудненого майна.

§13. Вартість дослідницьких робіт відшкодовується в тих випадках, коли вони здійснені для визначення розміру заподіяної шкоди.

§14. Витрати, які здійснюються незалежно від інциденту, підлягають відшкодуванню за відповідний період частково. До них відносяться заробітна плата персоналу, витрати з утримання суден, машин, обладнання та зберігання матеріалів за умови, що вони безпосередньо пов'язані з інцидентом. Витрати, викликані власне інцидентом, тобто додаткові, здійснені понад поточних витрат, відшкодовуються в повному обсязі.

§15. Втрачена вигода підлягає відшкодуванню. Зокрема, відшкодовуються неодолені доходи рибалок, якщо їх сітки (сети) були пошкоджені забрудненням.

Окремим випадком упущеної вигоди є «економічні втрати». Сюди можна віднести, наприклад, збитки осіб, майно яких не було забруднено, але чий дохід скоротився через інцидент. Так, рибалки, чиє майно не було пошкоджено забрудненням, але позбулися можливості здійснювати промисел як в звичайному, так і іншому місцях, мають право на відшкодування упущеної вигоди. Аналогічні збитки можуть бути понесені власниками готелів і ресторанів, розташованих поруч із забрудненим громадським пляжем, у зв'язку з тим, що кількість відвідувачів скоротилася в період його забруднення.

Особливо слід підкреслити, що такі збитки повинні бути заподіяні власне забрудненням, а не інцидентом. При вирішенні питання про те, чи підлягають відшкодуванню «економічні втрати», виробився підхід, відповідно до якого між настанням збитків і забрудненням повинен існувати причинно-наслідковий зв'язок з досить високим ступенем залежності між причиною і наслідком. Вимоги про відшкодування «економічних втрат» не підлягають задоволенню, якщо єдиним доказом наявності причинного зв'язку є посилання на те, що збитки не виникли б, якби не стався розлив нафти. При розгляді цього питання до уваги необхідно приймати такі обставини:

- географічну залежність між діяльністю позивача і районом забруднення;

- ступінь економічної залежності позивача від ресурсів, схильних (подверженных) до шкідливого впливу забруднення;
- наявність альтернативних ресурсів або ділових можливостей;
- ступінь інтеграції ділової активності позивача в економіку району, який було забруднено.

При розрахунку розміру «економічних втрат» беруться до уваги фінансові результати підприємства за відповідні періоди попередніх років. При цьому розмір запланованих доходів до уваги не береться. Сума економії накладних та інших витрат підлягає вирахуванню з суми відшкодування.

§16. Заходи, спрямовані на запобігання або зменшення «економічних втрат», підлягають компенсації при виконанні наступних умов:

- заходи повинні бути розумними;
- вартість заходів повинна бути розумною і пропорційною передбачуваним «економічним втратам»;
- ймовірність успішності передбачуваних заходів повинна бути розумною. Витрати на проведення маркетингової компанії підлягають відшкодуванню в частині, яка відноситься до передбачуваного ринку (витрати на проведення загальної маркетингової компанії не беруться до уваги), і якщо вони є додатковими до заходів, спрямованих на зменшення передбачуваних збитків.

§17. Забруднення може бути і в багатьох випадках є причиною загибелі або зменшення товарної цінності риби і аквакультури. Однак доведення даних обставин пов'язано з певними труднощами. Практикою встановлено, що заборона рибальства в певних районах, а також встановлення заборонених районів для вирощування аквакультури не є безперечними доказами заподіяння шкоди забрудненням рибодобичі або вирощуванню аквакультури. Доведення даних фактів здійснюється за допомогою наукових досліджень та іншими засобами доказування, до яких відносяться фотозйомка та відеозаписи, проведення сюрвейерських оглядів та ін. Як правило, проводиться порівняння зразків продукції з районів, схильних (подверженных) і несхильних (не подверженных) до забруднення, на наявність присмаку і / або запаху, привнесеного забрудненням. Збір доказів, зокрема, спрямований на доведення:

- факту забруднення продукції;
- відсутності розумної ймовірності того, що забруднення усунеться природним шляхом до путіни або збору морепродуктів;
- негативного відображення на виробництві продукції подальшого перебування морепродуктів у воді;
- наявності попиту на продукцію в сезон збору або промислу.

Примітка. *Путіна* – сезон, протягом якого проводиться інтенсивний вилов риби.

§18. Питання про задоволення вимог з відшкодування збитків, заподіяних шкодою власне довкіллю, певний час залишалося відкритим, оскільки формулювання Конвенції 1969 року не давали чіткої відповіді на дане питання. Це було пов'язано з багатьма обставинами, серед яких слід особливо виділити поняття шкоди, заподіяної навколишньому середовищу, і складність його відділення від інших видів шкоди.

Вперше міжнародне співтовариство зіткнулося з цими проблемами в справі про розлив нафти з радянського танкера «Антоніо Грамши», коли радянські державні органи пред'явили вимоги про відшкодування збитків, розрахованих на основі методик, визначених інструкціями Мінводгоспу і Мінрибгоспу про обчислення збитків, заподіяних державі розливом нафти. Розрахунок збитків здійснювався за певними формулами. Розмір в основному залежав від кількості розливої нафти і часу її перебування в воді. В основу розрахунків збитків були покладені розрахунки вартості відтворення водних ресурсів до стану, в якому вони перебували перед забрудненням. Роботи з відновлення ніколи не проводилися, і настання збитків не пов'язувалося з їх фактичним проведенням. В основу методик були покладені теоретичні моделі, і розрахунок збитків також був теоретичним (див. §19 коментаря до статті 316 КТМ РФ).

Задоволення вимог про відшкодування теоретичних збитків було визнано міжнародним співтовариством неприпустимим. У 1980 році Асамблея Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою прийняла спеціальну резолюцію з цього питання, яка згодом була підтверджена Асамблеєю при розгляді справи «Хейвен» (розлив нафти в 1991 році біля берегів Італії). Такий підхід був обумовлений тим, що ефективна робота режиму, спрямованого на швидке і гарантоване відшкодування збитків, заподіяних забрудненням нафтою, в значній мірі могла бути паралізована задоволенням вимог теоретичного характеру. Особи, які фактично зазнали збитків від забруднення або здійснювали заходи, спрямовані на запобігання забруднення, не отримали б відповідне відшкодування, так як значна частина обмежувального фонду спрямовувалася б на відшкодування теоретичних збитків (див. там же).

З урахуванням вищевикладеного при перегляді Конвенції 1969 року в 1984 і 1992 роках визначення збитку було уточнено і компенсація за шкоду навколишньому середовищу (крім упущеної вигоди) в результаті заподіяння такої шкоди тепер обмежується витратами на розумні відновлювальні заходи, які фактично прийняті або повинні бути прийняті. У зв'язку з цим застосування будь-яких актів, які передбачають відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому середовищу, і заснованих на теоретичних моделях, щодо випадків, передбачених Главою 4 Розділу IX КТМУ, неправомірно.

Відмова у відшкодуванні теоретичного збитку аж ніяк не означає відмови у відшкодуванні будь-якого збитку, пов'язаного з навколишнім середовищем. Правила Глави 4 Розділу IX КТМУ заохочують здійснення розумних заходів, спрямованих на відновлення навколишнього середовища. При розгляді відповідних вимог приймається до уваги наступне:

- вартість заходів повинна бути розумною;
- пропорція між вартістю досягнутих і очікуваних результатів повинна бути розумною;
- заходи повинні бути належними і припускати розумну ймовірність успіху.

§19. В Україні основні вимоги до обчислення розміру збитків, завданих державі внаслідок забруднення навколишнього природного середовища, що сталося у разі витоку або зливу нафти із суден, а також суб'єктам господарської діяльності, які зазнали збитків внаслідок витрат на попереджувальні заходи або заходи з відтворення природних ресурсів, які були фактично вжиті або мають бути вжиті, чи внаслідок не одержаних через порушення господарської діяльності доходів, закріплені в постанові Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 року № 631 «Про затвердження Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою» (далі – *Методика*).

Дія *Методики* поширюється на територію України, її внутрішні морські води, територіальне море та виключну (морську) економічну зону. Згідно з *Методикою*, збитки від забруднення нафтою включають:

- збитки від забруднення навколишнього природного середовища (у тому числі прямі збитки внаслідок погіршення стану навколишнього природного середовища, загибелі риби, гідробіонтів, кормових організмів, порушення нерестовищ) та втрачені внаслідок такого забруднення доходи (втрата потомства риби тощо);
- витрати на заходи з відтворення природних ресурсів, які були фактично вжиті або мають бути вжиті;
- витрати на попереджувальні заходи, а також подальші збитки або шкоду, заподіяну попереджувальними заходами;
- не одержані внаслідок порушення господарської діяльності доходи.

Примітка. *Гідробіонти* - тварини чи рослини (гідрофіти), що мають різноманітні пристосування для життя у воді (Закон України від 08.07.2011 року № 3677-VI «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів»).

За фактом скидання нафти із судна складається протокол про порушення природоохоронного законодавства.

Маса скинутої нафти розраховується за наведеною у *Методиці* формулою на підставі:

- виявлення під час перевірки судна та судових документів фактів втрати судном нафти;

- заміру маси нафти, зібраної з водної поверхні та берегової смуги, з урахуванням маси нафти, що залишилася після проведення заходів з ліквідації наслідків забруднення;
- результатів аерозйомки, візуальної оцінки площі забруднення та товщини нафтової плівки на водній поверхні.

Обчислення розміру збитків, завданих внаслідок забруднення навколишнього природного середовища, що сталося у разі витоку або зливу нафти із суден, проводиться у доларах США з урахуванням маси нафти, визначеної згідно *Методики*, та такс, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.07.1995 року № 484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України».

Обчислення розміру збитків, яких зазнали суб'єкти господарської діяльності внаслідок витрат на відтворення природних ресурсів, попереджувальні заходи та внаслідок не одержаних через порушення господарської діяльності доходів, здійснюється цими суб'єктами виходячи з фактичних витрат, що підтверджується відповідними документами.

Обчислення розміру збитків від шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, здійснюється Державною екологічною інспекцією України (ДЕІУ) безпосередньо та через свої територіальні органи в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, а також морські екологічні інспекції (Азовська, Азово-Чорноморська, Північно-Західного регіону Чорного моря) [див. пункт 7 *Положення про Державну екологічну інспекцію України*, затвердженого Указом Президента України від 13.04.2011 року № 454/2011] на підставі протоколів та інших матеріалів, що підтверджують факт забруднення. Після обчислення розміру збитків оформляється та пред'являється претензія щодо їх відшкодування.

Стаття 305. «Звільнення від відповідальності». **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 сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку;
- 5) аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судном відповідної заяви;
- 6) подання відправником недостовірної інформації про небезпечний вантаж.

§1. Стаття 305 Кодексу торговельного мореплавства України кореспондується з пунктом 2 статті III Конвенції 1992 року. В зазначеній статті Кодексу надається вичерпний перелік підстав, які звільняють власника судна від відповідальності, а саме:

- дії непереборних сил;
- воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень;
- поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду;
- несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку;
- аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судном відповідної заяви;
- подання відправником недостовірної інформації про небезпечний вантаж.

При цьому тягар доведення наявності зазначених обставин покладається на власника судна.

§2. Проте слід відзначити, що згідно із пунктом 2 статті III Конвенції 1992 року власник судна не несе відповідальності за шкоду від забруднення, якщо доведе, що шкода:

- є результатом воєнних дій, ворожих дій, громадянської війни, повстання або виключного, неминучого та непереборного за своїм характером стихійного явища;
- була повністю спричинена дією або бездіяльністю третіх осіб з наміром завдати шкоду;

- була повністю спричинена недбалістю або іншою неправомірною дією уряду або іншого органу влади, відповідального за утримання в порядку вогнів та інших навігаційних засобів при виконанні цієї функції.

Таким чином, перелік обставин, які звільняють судновласника від відповідальності, наданий в статті 305 Кодексу, сформульований інакше, ніж у пункті 2 статті III Конвенції 1992 року, що передбачає необхідність перегляду та приведення змісту статті 305 КТМУ у відповідність до норм Конвенції 1992 року.

§3. Спеціальної уваги заслуговує така підстава звільнення від відповідальності, як дії органів державної влади. Так, наприклад, у 1981 році мав місце розлив нафти з радянського танкера «Хосе Марти» через помилку лоцмана. Шведським судом лоцман не був визнаний в якості навігаційного засобу. У справі радянського танкера «Цесис» морські карти, видані органами влади Швеції, були визнані навігаційними засобами, а власник звільнений від відповідальності, так як розлив нафти стався через пошкодження корпусу судна внаслідок посадки на міліну, не позначену на карті (див. §2 коментаря до статті 317 КТМ РФ).

Стаття 306. «Забруднення внаслідок наміру або недбалості потерпілого». **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 йому шкоди повинно бути відмовлено.**

§1. Відповідно до статті 306 Кодексу торговельного мореплавства України для відшкодування шкоди від забруднення має значення умисел або недбалість потерпілого (тобто саме того, кому завдано шкоду). Якщо судновласник 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 йому шкоди повинно бути відмовлено.

§2. Норма, визначена статтею 306 Кодексу, певною мірою відповідає статті III Конвенції 1992 року, згідно із якою: «якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення є повністю або частково результатом дії або бездіяльності особи, що зазнала шкоди, і така дія або бездіяльність вчинена з наміром завдати шкоду, або якщо шкода виникла внаслідок грубої недбалості такої особи, він може бути повністю або частково звільнений від відповідальності перед такою особою». Таким чином, у Конвенції 1992 року йдеться не про ступінь вини потерпілого і розмір відшкодування, а увага акцентується на умови та наслідки події. При цьому до умов відносяться:

- наявність дії або бездіяльності потерпілого, яка обумовлена його умислом чи грубою необережністю;
- необхідність доведення власником судна умислу чи грубої необережності потерпілого.

А наслідком, відповідно, може бути повне або часткове звільнення судновласника від відповідальності перед потерпілим.

§3. Застосування норми, визначеної статтею 306 Кодексу, яка в цілому відповідає статті 1193 «Урахування вини потерпілого і матеріального становища фізичної особи, яка завдала шкоди» Цивільного кодексу України (ЦКУ), має відбуватися з урахуванням зазначеної статті цивільного законодавства, згідно з якою:

- шкода, завдана потерпілому внаслідок його умислу, не відшкодовується (див. частину 1 статті 1193 ЦКУ);
- якщо груба необережність потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди, то залежно від ступеня вини потерпілого (а в разі вини особи, яка завдала шкоди, – також залежно від ступеня її вини) розмір відшкодування зменшується, якщо інше не встановлено законом (див. частину 2 статті 1193 ЦКУ).

§4. Зменшення розміру збитку шкоди, заподіяної фізичною особою – власником судна, з урахуванням його майнового стану на відміну від норми, визначеної частиною 4 статті 1193 ЦКУ, правилами Глави 4 Розділу IX КТМУ не передбачено.

Стаття 307. «Забруднення кількома суднами». **Коли шкода від забруднення спричинена витоком або скидом забруднюючих речовин з кількох суден, власники цих суден разом**

відповідають за весь збиток, якщо неможливо визначити відповідальність кожного судновласника окремо.

§1. Статтею 307 Кодексу торговельного мореплавства України визначається солідарна відповідальність власників двох або більше суден. Таким чином, коли шкода від забруднення спричинена витоком або скидом забруднюючих речовин з кількох суден, власники цих суден разом відповідають за весь збиток, якщо неможливо визначити відповідальність кожного судновласника окремо.

§2. Відповідно до норм, визначених статтею IV Конвенції 1992 року, якщо інцидент мав місце з двома або більше суднами із заподіянням шкоди від забруднення, на власників всіх утягнутих до інциденту суден, якщо вони не звільняються від відповідальності, покладається солідарна відповідальність за всю сукупність збитків, які не можуть бути розумно поділені.

Отже солідарна відповідальність судновласників може наступати за наявності певних умов, а саме:

- виникнення інциденту з двома або більше суден;
- відсутності підстав для звільнення судновласників від відповідальності;
- унеможливлення визначення дольової відповідальності, тобто розумного розподілу збитків між судновласниками.

§3. Власник кожного судна, утягнутого до інциденту, має право на обмеження відповідальності згідно із нормами, визначеними статтею 308 «Обмеження відповідальності» КТМУ (див. коментар до зазначеної статті). Якщо розмір заподіяної шкоди за солідарною відповідальністю перевищує передбачену законом межу відповідальності одного з судновласників, останній відповідає тільки в установлених межах своєї відповідальності. Неможливість відшкодування збитків з одного судновласника не збільшує межу відповідальності інших судновласників, утягнутих до інциденту.

§4. При спільному заподіянні шкоди двома і більше суднами кожному з власників надається право регресу відносно інших власників суден. Наприклад, якщо при спільному заподіянні збитків забрудненням ці збитки стягнуті з одного з власників у зв'язку з тим, що потерпілі скористалися правилом про солідарну відповідальність, власник, який відшкодував всі збитки, вправі в регресному порядку стягнути відповідну частину з інших заподіювачів шкоди.

Стаття 308. «Обмеження відповідальності». Відповідальність власника судна місткістю не більше 5000 одиниць за шкоду від забруднення внаслідок витоку або скиду забруднюючих речовин з його судна обмежується відносно однієї події або декількох подій, викликаних однією і тією ж причиною, загальною сумою три мільйони розрахункових одиниць, а для судна, місткість якого перевищує зазначену вище, додається 420 розрахункових одиниць за кожен наступну одиницю місткості.

Під місткістю судна в цій статті мається на увазі чиста місткість з додаванням до неї об'єму машинного відділення. Якщо місткість судна неможливо визначити за звичними правилами обміру, то місткість судна вважається тотожною сорока відсоткам вираженої в тоннах ваги нафти та інших речовин, які судно може перевозити.

§1. Статтею 308 Кодексу торговельного мореплавства України визначені обмеження відповідальності судновласника, які відповідають нормам статей V і VI Конвенції 1992 року, де йдеться про обмеження відповідальності певною сумою, що застосовується лише до відшкодування збитків внаслідок заподіяння забруднення. Тому норми, визначені статтею 308 Кодексу, вважаються спеціальними у порівнянні із загальними правилами обмеження відповідальності власників суден.

§2. Отже, згідно із частиною прешою статті 308 Кодексу, відповідальність судновласника за шкоду від забруднення внаслідок витоку або скидання забруднюючих речовин з його судна обмежується відносно однієї події або декількох подій, викликаних однією і тією ж причиною, загальною сумою три мільйони розрахункових одиниць для судна місткістю не більше 5000 одиниць.

Для судна, місткість якого перевищує зазначену вище, додається 420 розрахункових одиниць за кожну наступну одиницю місткості, за умови, проте, що загальна сума в жодному разі не перевищує 59 700 000 розрахункових одиниць (див. Конвенцію 1992 року).

Розрахункова одиниця в контексті цієї статті є одиницею «спеціального права запозичення» (special drawing rights – SDR), як вона визначена Міжнародним валютним фондом. Всі суми переводяться в національну валюту на основі вартості цієї валюти в одиницях «спеціального права запозичення» на дату створення фонду (див. коментар до статті 9 КТМУ «Розрахункова одиниця»).

§3. Відповідно до частини другої статті 308 Кодексу під місткістю судна мається на увазі чиста місткість з додаванням до неї об'єму машинного відділення, яка обчислюється відповідно до правил обміру суден, що містяться в Додатку I до *Міжнародної конвенції про обмірювання суден* 1969 року (див. коментар до статей Глави 3 «Суднові документи» Розділу II «Судно» КТМУ). При цьому якщо місткість судна неможливо визначити за звичними правилами обміру, то місткість судна вважається тотожною сорока відсоткам вираженої в тоннах ваги нафти та інших речовин, які судно може перевозити.

§4. Власник судна не має права на обмеження відповідальності, якщо доведено, що шкода від забруднення є результатом його власної дії або бездіяльності, вчиненої або з наміром заподіяти таку шкоду, або із самовпевненості і з розумінням імовірності виникнення такої шкоди.

Для того, щоб скористатися обмеженням, власник повинен утворити фонд на загальну суму, яка дорівнює межі його відповідальності в суді або іншому компетентному органі держави, в якому подано позов, або, якщо позов не подано, в будь-якому суді або іншому компетентному органі держави, в якому може бути подано позов. Такий фонд може бути створений або шляхом внесення суми на депозит, або шляхом надання банківської гарантії чи будь-якого іншого забезпечення, прийнятного за законодавством держави, в якій утворюється фонд, та визнаного достатнім судом або іншим компетентним органом. У цьому зв'язку є доцільним коментар до статті 308 Кодексу доповнити інформацією про створення фонду обмеження відповідальності.

§5. Фонд розподіляється між позивачами пропорційно сумах їхніх обґрунтованих позовних вимог. З порядком розподілу пов'язується *право суброгації*. Суть права суброгації полягає у наступному: якщо до розподілу фонду власник судна, його службовець або агент, або його страхувальник, або особа, що надала інше фінансове забезпечення, сплатили внаслідок інциденту компенсацію за шкоду від забруднення, така особа в порядку суброгації набуває, в межах сплаченої нею суми, ті права, які належали б особі, що отримала компенсацію. Правом суброгації може скористатися також будь-яка особа, інша ніж зазначена вище, щодо будь-якої суми, яку вона сплатила як відшкодування шкоди від забруднення, за умови, що така суброгація дозволяється належним до застосування до неї національним правом.

Якщо власник судна або будь-яка інша особа встановить, що вона може бути в подальшому примушена до виплати повністю або частково такої суми відшкодування, щодо якої така особа могла б скористатися правом суброгації, якщо б відшкодування було сплачено до розподілу фонду, то суд або інший компетентний орган держави, в якій створено фонд, може дати розпорядження тимчасово зарезервувати достатню суму для того, щоб надати такій особі можливість в подальшому задовольнити її вимоги до фонду.

§6. Витрати або пожертвування, зазначені або здійснені власником судна добровільно і в розумних межах з метою відвернення або зменшення шкоди від забруднення, надають йому ті ж права до фонду, які мають інші кредитори.

§7. Страхувальник або інша особа, яка надала фінансове забезпечення, має право створити фонд на тих же умовах і такого ж призначення, якби він був утворений власником судна. Такий фонд може створюватися, навіть якщо власник не має права обмежувати свою відповідальність, але створення фонду в цьому випадку не торкається (не задеває) прав будь-якого позивача щодо власника.

§8. Якщо власник судна після інциденту створив фонд, то він відповідно має право обмежити свою відповідальність. Тому зі створенням фонду виникають певні правові наслідки для власника судна, а саме:

- жодна особа, що вимагає відшкодування збитків від забруднення, не має права на задоволення вимоги за рахунок будь-якого іншого майна власника судна;
- суд або інший компетентний орган держави дає розпорядження про звільнення будь-якого судна або іншого майна, що належить власнику судна, на яке був накладений арешт у зв'язку з вимогою про відшкодування шкоди від забруднення, і таким же чином повертає будь-яку заставу або інше забезпечення, надане з метою уникнення такого арешту.

§9. Таким чином, обмеження відповідальності можливе за наявності наступних умов, а саме:

- обмеження відповідальності відбувається за кожним інцидентом окремо;
- розмір відповідальності залежить тільки від місткості судна;
- відповідальність обмежується у розрахункових одиницях;
- обов'язкове утворення фонду обмеження відповідальності.

§10. Обмеження відповідальності є правом, а не обов'язком власника судна. У випадках доведення умислу чи грубої необережності власника судна останній втрачає право на обмеження відповідальності.

Стаття 309. «Забезпечення відповідальності власника судна». **Власник судна, що перевозить наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення.**

Позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна. Особа, якій подано такий позов, вправі відповідно до статті 308 цього Кодексу обмежити свою відповідальність, якщо відповідальність власника згідно зі статтею 350 цього Кодексу не може бути обмежена. Відповідач за таким позовом вправі висувати проти вимог потерпілого заперечення, на які міг би послатися сам власник судна, крім посилань на неплатоспроможність власника судна або ліквідацію його підприємства. Відповідач звільняється від відповідальності також, якщо доведе, що шкода від забруднення нафтою є результатом умисної вини самого власника судна. На вимогу відповідача власник судна повинен бути притягнутий до участі у справі як співвідповідач.

§1. Норми, визначені статтею 309 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідають частині 1 статті VII Конвенції 1992 року і встановлюють обов'язок страхування відповідальності судовласників, що перевозять наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти, або надання іншого фінансового забезпечення, наприклад, гарантію банку або свідоцтво, видане будь-яким міжнародним компенсаційним фондом на суму, встановлену шляхом застосування меж відповідальності, передбачених статтею 308 КТМУ та пунктом 1 статті V Конвенції 1992 року. Наявність страхування або іншого фінансового забезпечення мінімізує ризик неотримання відшкодування. Така вимога підкріплена адміністративно-правовими заходами. Так, судно не зможе увійти в порт або вийти з нього без надання свідоцтва про наявність такого страхування або забезпечення.

§2. Вимогу про наявність страхування або іншого забезпечення адресовано саме власнику судна. При знаходженні судна в оренді, тайм-чартері і бербоут-чартері в деяких випадках обов'язок страхування покладається договором на фрахтувальника або орендаря. Дана обставина не може змінити імперативну норму закону. При укладанні договорів власник судна повинен забезпечити виконання вимог статті 309 Кодексу незалежно від того, хто і за чий рахунок здійснює страхування. Такий результат може бути досягнутий шляхом зазначення його в якості співстрахувальника (сострахователя) або вигодонабувача за договором страхування.

§3. Будь-які суми, надання яких гарантується страхуванням або іншим фінансовим забезпеченням відповідальності, повинні використовуватися виключно для задоволення вимог, які пред'являються на підставі правил Глави 4 Розділу IX КТМУ. Не допускається використання сум фонду на компенсацію інших вимог, крім вимог про відшкодування шкоди від забруднення нафтою, навіть якщо інші вимоги пов'язані з інцидентом.

§4. Конвенцією 1992 року визначено, що позов про відшкодування шкоди від забруднення може бути поданий власнику і не може бути поданий:

- а) службовцям або агентам власника судна або членам екіпажу;
- б) лоцману або будь-якій іншій особі, яка не є членом екіпажу, але виконує роботу на судні;
- в) будь-якому фрахтувальнику (як би він не називався, включаючи фрахтувальника за бербоут-чартером), управляючому або оператору судна;
- г) будь-якій особі, що виконує операції з рятування за згодою власника судна або за вказівкою компетентної публічної влади;
- д) будь-якій особі, що вживає запобіжних заходів;
- е) всім службовцям або агентам осіб, зазначеним вище у підпунктах «в», «г», «д», якщо шкода не є результатом їхньої власної дії або бездіяльності, вчиненої або з наміром завдати таку шкоду, або із самовпевненості та з розумінням імовірності виникнення такої шкоди.

§5. Відповідно до частини другої статті 309 Кодексу позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна. Особа, якій подано такий позов, вправі відповідно до статті 308 КТМУ обмежити свою відповідальність, якщо відповідальність власника згідно зі статтею 350 «Умисна шкода» Кодексу не може бути обмежена. Відповідач за таким позовом вправі висувати проти вимог потерпілого заперечення, на які міг би послатися сам власник судна, крім посилок на неплатоспроможність власника судна або ліквідацію його підприємства. Відповідач звільняється від відповідальності також, якщо доведе, що шкода від забруднення нафтою є результатом умисної вини самого власника судна. На вимогу відповідача власник судна повинен бути притягнутий до участі у справі як співвідповідач.

§6. Відповідно до статті VIII Конвенції 1992 року права на відшкодування втрачаються, якщо позов не буде подано протягом трьох років з дня заподіяння шкоди. Проте, в жодному разі позов не може бути подано після закінчення шести років з дня, коли стався інцидент, який спричинив шкоду. Якщо інцидент складався з ряду подій, шестирічний строк обчислюється з дати першої з цих подій.

Кожна держава забезпечує, щоб її суди мали юрисдикцію, необхідну для розгляду таких позовів про відшкодування.

Стаття 310. «Свідоцтво про забезпечення відповідальності». Судно, що перевозить наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заподіяну шкоду від забруднення нафтою забезпечена відповідно до статті 309 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, відповідно до статті 3 цього Кодексу.

§1. На виконання норм статті VII Конвенції 1992 року кожна держава має забезпечити, щоб згідно з її національним законодавством страхування або інше фінансове забезпечення мало кожне судно, незалежно від місця його реєстрації, яке заходить у порт на її території або виходить з порту, або яке підходить до рейдового причалу у її територіальному морі або відходить від нього, якщо судно фактично перевозить понад 2000 тонн нафти наливом як вантаж.

§2. Свідоцтво, яке посвідчує наявність страхування або іншого фінансового забезпечення, видається кожному судну після того, як відповідний орган держави встановить, що виконання вимог належним чином забезпечено. Зазначене свідоцтво видається або посвідчується відповідним органом держави реєстрації судна.

§3. Свідоцтво має містити таку інформацію:

- назву судна і порт (місце) його реєстрації;
- назву та місце основної діяльності власника судна;
- вид фінансового забезпечення відповідальності;
- назву та місце основної діяльності страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення відповідальності і в відповідних випадках місце, в якому було здійснено страхування або надано інше фінансове забезпечення відповідальності;
- термін дії свідоцтва, який не може перевищувати строк дії страхування або іншого фінансового забезпечення відповідальності.

Свідоцтво складається офіційною мовою або мовами держави, в якій воно видається. Якщо ця мова не є ані англійською, ані французькою, текст має містити переклад на одну з цих мов.

Свідоцтво має знаходитися на борту судна, а його копія має здаватися на зберігання органам, які ведуть судновий реєстр.

§4. Страхування або інше фінансове забезпечення не задовольняє вимогам статті 310 Кодексу торговельного мореплавства України, якщо його дія може припинитися з інших причин, ніж закінчення зазначеного у свідоцтві строку дії страхування або забезпечення до закінчення трьох місяців з моменту повідомлення про таке припинення відповідного органу, окрім випадків, коли свідоцтво анульовано цим органом або коли в цей період видане нове свідоцтво.

§5. На виконання норм Конвенції 1992 року держава реєстрації судна встановлює умови видачі та дії свідоцтва. Відповідно до статті 310 Кодексу умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. Проте, на сьогодні застосовується *Інструкція про порядок видачі свідоцтва про наявність належного забезпечення*, затверджена ММФ СРСР 13.07.1975 року, що свідчить про необхідність видання нового відповідного національного нормативного акту.

§6. Свідоцтва, видані або посвідчені в межах встановленої компетенції, визнаються іншими державами та розглядаються як такі, що мають однакову силу із свідоцтвами, виданими або посвідченими ними, навіть якщо вони видані або посвідчені для суден, не зареєстрованих у Договірній державі. Договірна держава може у будь-який момент консультиватися з державою, яка видає або посвідчує свідоцтва, якщо вона вважає, що страхувальник або інша зазначена у свідоцтві особа, яка надає фінансове забезпечення, не спроможна у фінансовому відношенні виконати зобов'язання, передбачені Конвенцією 1992 року.

Стаття 311. «Виключення обмеження відповідальності». **До відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення, передбаченої в цій главі, відповідно застосовуються статті 350, 354, 355, 356, 357 цього Кодексу.**

§1. Відповідно до норми, визначеної статтею 311 Кодексу торговельного мореплавства України, до відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення, передбаченої статтями Глави 4 Розділу IX КТМУ, застосовуються загальні правила про обмеження відповідальності власника судна, а саме:

- статті 350 КТМУ «Умисна шкода»;
- статті 354 КТМУ «Зустрічна вимога»;
- статті 355 КТМУ «Перехід права обмеження відповідальності»;
- статті 356 КТМУ «Визнання відповідальності»;
- статті 357 КТМУ «Недійсність угод про обмеження відповідальності».

§2. Не зважаючи на те, що у Конвенції 1992 року відповідальність судновласника за забруднення моря внаслідок витоку або зливу нафти із судна віднесена до цивільної відповідальності, суб'єктний склад правопорушення (дії чи бездіяльності судновласника, які призвели до забруднення моря нафтою) і характер такої відповідальності можуть бути підставами для віднесення її саме до господарсько-правової відповідальності, а відшкодування збитків від забруднення моря нафтою – до виду господарських санкцій, а саме – відшкодування збитків. Таким чином, правопорушення, наслідком якого є забруднення моря

нафтою, є окремим видом позадоговірних правопорушень і може бути підставою господарсько-правової відповідальності.

§3. Обмеження відповідальності судновласника є окремим правовим інститутом, норми якого визначають особливості відповідальності судновласника і застосовуються лише у сфері торговельного мореплавства (див. коментар до статей Розділу X КТМУ «Обмеження відповідальності судновласника»). У зв'язку з цим, норми Кодексу торговельного мореплавства України щодо обмеження відповідальності судновласника носять загальний характер, а норми статей Глави 4 Розділу IX КТМУ про обмеження відповідальності власника судна внаслідок забруднення моря нафтою – спеціальний (окремий) характер, так як для їх застосування визначальними є наступні умови:

- суб'єкт застосування – мова йде про відповідальність не будь-якого судновласника, а саме власника морського судна (див. коментар до статті 20 КТМУ «Поняття судновласника і власника судна»);
- сфера застосування – норми Глави 4 Розділу IX КТМУ застосовуються лише до відносин, пов'язаних із відшкодуванням шкоди внаслідок забруднення моря нафтою.

Застосування загальних правил про обмеження відповідальності судновласника в контексті статті 311 Кодексу не впливає на визначення спеціального характеру відповідальності власника судна внаслідок забруднення моря нафтою.

Стаття 312. «Поняття нафти». **Під нафтою у статтях 309 і 310 цього Кодексу мається на увазі будь-яка нафта, у тому числі сира нафта, мазут, важке дизельне паливо і мастила, а також китовий і риб'ячий жир.**

§1. Статтею 312 Кодексу торговельного мореплавства України визначається поняття нафти, під якою мається на увазі будь-яка нафта, у тому числі сира нафта, мазут, важке дизельне паливо і мастила, а також китовий і риб'ячий жир. Однак наведене визначення нафти є узагальнюючим. В інших нормативно-правових актах зазначене поняття визначається, наприклад, наступним чином:

- відповідно до Конвенції 1992 року, *нафта* – будь-яка стійка вуглеводнева мінеральна нафта, зокрема сира нафта, мазут, тяжке дизельне паливо і мастило, незалежно від того, чи перевозяться вони на борту судна як вантаж або у паливних танках такого судна;
- відповідно до Закону України від 12.07.2001 року № 2665-III «Про нафту і газ», *нафта* – корисна копалина, що являє собою суміш вуглеводнів та розчинених в них компонентів, які перебувають у рідкому стані за стандартних умов (тиску 760 мм ртутного стовпа і температури 20°C), і є товарною продукцією.

§2. Визначення нафти, наведене в статті 312 Кодексу, не охоплює легкі сорти нафтопродуктів, включаючи гас (керосин), легке дизельне паливо, газолін. Під дію правил Глави 4 Розділу IX КТМУ підпадають лише речовини, що володіють забруднюючими властивостями, але не токсичністю. Тому до переліку входять сира нафта, мазут, важке дизельне паливо і мастила, а також китовий і риб'ячий жир.

З метою уніфікації тлумачення поняття «нафта» Міжнародний фонд з компенсації збитків від забруднення нафтою розробив і випустив «Нетехнічне керівництво щодо визначення природи та поняття стійкої нафти», яким доцільно керуватися в складних випадках.

Глава 5. Відшкодування ядерної шкоди

Стаття 313. «Поняття ядерної шкоди». **Оператор ядерного судна відповідає за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном, крім випадків, зазначених у частині першій статті 316 цього Кодексу.**

Ядерна шкода означає шкоду, заподіяну особі або майну радіоактивними властивостями або поєднанням радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними властивостями ядерного палива, радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, проведені 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.

Ядерною шкодою не є шкода, заподіяна самому ядерному судну, його устаткуванню, паливу і запасам продовольства.

Ядерним інцидентом визнається подія або ряд подій, які зумовлені однією і тією ж причиною і заподіяли шкоду, що підпадає під ознаки, зазначені у частинах другій і третій цієї статті.

§1. У статтях Глави 5 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України мова йде про відповідальність, у якої наявний свій предмет регулювання – окремий вид правопорушення – правопорушення, наслідком якого є спричинення ядерної шкоди. Зазначене правопорушення можна вважати протиправною дією чи бездіяльністю осіб, експлуатуючих ядерне судно з порушенням норм, які регулюють торговельне мореплавство та ядерну безпеку.

§2. До переліку спеціальних нормативних документів з питань ядерної безпеки слід віднести наступні правові акти:

- Конвенцію про ядерну безпеку 1994 року (ратифіковану Україною 17.12.1997 року);
- Віденську конвенцію про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 року (ратифіковану Україною 12.07.1996 року);
- Міжнародну конвенцію про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року;
- Закон України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку»;
- Закон України від 13.12.2001 року № 2893-III «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення»;
- інші нормативні акти.

§3. Слід відзначити, що в окремих актах відповідальність за ядерну шкоду віднесена до цивільної відповідальності, проте суб'єктний склад правопорушення та характер такої відповідальності можуть бути підставами для віднесення її саме до господарсько-правової відповідальності, а відшкодування збитків внаслідок заподіяння ядерної шкоди – до виду господарських санкцій, а саме – відшкодування збитків.

Правопорушення, яке має наслідком спричинення ядерної шкоди, прийнято називати *ядерним інцидентом*, яким, відповідно до останньої частини статті 313 Кодексу, визнається подія або ряд подій, які зумовлені однією і тією ж причиною і заподіяли шкоду, що підпадає під ознаки, визначені у частинах другій і третій зазначеної статті.

§4. Згідно із *Віденською конвенцією про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 року* (далі – *Віденська конвенція*) *ядерний інцидент* означає будь-яку подію або серію подій одного й того ж походження, які завдають ядерну шкоду або, але тільки щодо превентивних заходів, створюють серйозну і безпосередню загрозу заподіяння такої шкоди. *Превентивні заходи* – це будь-які обґрунтовані заходи, прийняті будь-якою особою після того, як стався ядерний інцидент з метою запобігання або зведення до мінімуму ядерної шкоди, за умови отримання будь-якого схвалення з боку компетентних органів, необхідного відповідно до закону держави, в якій вживаються заходи. *Обґрунтованими* вважаються заходи, які визнаються прийнятними і пропорційними з урахуванням усіх обставин, зокрема:

- характеру і ступеню заподіяної шкоди або, в разі превентивних заходів, – характеру і ступеню ризику такого збитку;
- ймовірної ефективності заходів під час вжиття;
- відповідності науково-технічній експертизі.

§5. Зазвичай наслідком ядерного інциденту є спричинення ядерної шкоди. Згідно із частиною другою статті 313 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, радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, проведені з метою відвернення шкоди або зменшення її розміру.

Віденська конвенція визначає ядерну шкоду як:

- (а) смерть або тілесні ушкодження;
- (б) втрату або пошкодження майна.

Разом з тим до ядерної шкоди також можуть відноситися:

- економічні втрати, які виникають в результаті втрат або шкоди згідно вище наведеним підпунктам (а) і (б), якщо їх несе особа, яка має право на пред'явлення позову щодо таких втрат або шкоди;
- витрати на заходи щодо відновлення навколишнього середовища, стан якого погіршився, за винятком незначного погіршення, якщо такі заходи фактично були заподіяні або мають бути заподіяні;
- втрата доходів, одержуваних від економічного інтересу в будь-якому застосуванні або використанні навколишнього середовища, в результаті значного погіршення стану цього середовища;
- витрати на превентивні заходи та вартість подальших втрат або збитків, завданих такими заходами;
- будь-які інші економічні втрати крім будь-яких втрат, викликаних погіршенням стану навколишнього середовища, якщо це допускається загальним законом про цивільну відповідальність.

Достатньо широке визначення ядерної шкоди наводить *Міжнародна конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року* (далі – Конвенція 1962 року), згідно з якою *ядерна шкода* означає смерть або ушкодження особи, втрату майна або пошкодження майна, які є результатом радіоактивних властивостей або комбінації радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими або іншими небезпечними властивостями ядерного палива або радіоактивних продуктів чи відходів; будь-яка інша втрата, збитки або витрати, що є результатом цього, включаються лише в тому випадку і ступені, в якій це передбачено національним законодавством.

§6. Особливо слід зосередити увагу на тому, що виникнення ядерної шкоди визначається законом саме як наслідок ядерного інциденту з ядерним судном (див. §§3-5 коментаря до статті 25 КТМУ «Заходження ядерного судна у порти України»). Таким чином, участь ядерного судна в ядерному інциденті якнайбільше характеризує правопорушення і відповідальність, а також їх місце в Кодексі торговельного мореплавства України.

§7. Частиною третьою статті 313 Кодексу визначено принцип пріоритету ядерної шкоди, який дає підстави визнавати ядерною іншого роду шкоду, заподіяну разом з ядерною і яку неможливо відокремити від ядерної. Більш детально зазначений принцип визначено в Конвенції 1962 року: у випадках, коли ядерний збиток і неядерний збиток заподіяні ядерним інцидентом або спільно ядерним інцидентом і одним або більше подіями іншого характеру, такий неядерний збиток в тій мірі, в якій він не може бути обґрунтовано відокремлений від ядерного збитку, вважається ядерною шкодою, завданою цим ядерним інцидентом.

Разом з тим частиною четвертою статті 313 Кодексу визначається, що ядерною шкодою не є шкода, заподіяна самому ядерному судну, його устаткуванню, паливу і запасам продовольства.

Стаття 314. «Застосування права у разі ядерної шкоди». **Правила цієї глави застосовуються у разі заподіяння ядерної шкоди судном, обладнаним ядерною установкою (далі - ядерне судно), на території України, включаючи територіальне море, а також у разі заподіяння ядерним судном, що плаває під Державним прапором України, ядерної шкоди у виключній морській економічній зоні.**

§1. Статтею 314 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються об'єктна та територіальна умови, за якими є можливим застосування норм зазначеного Кодексу до відшкодування ядерної шкоди.

§2. За об'єктною умовою застосування статей Глави 5 Розділу IX КТМУ є можливим у разі заподіяння ядерної шкоди ядерним судном, тобто судном, обладнаним ядерною установкою (див. коментар до статті 15 КТМУ «Поняття судна»).

§3. За територіальною умовою визначається територія і акваторія, де заподіяно шкоду. Якщо ядерну шкоду заподіяно на території України, включаючи територіальне море, а також у виключній морській економічній зоні (у разі заподіяння ядерним судном, що плаває під

Державним прапором України), то відшкодування ядерної шкоди забезпечується відповідно до норм Кодексу торговельного мореплавства України.

Стаття 315. «Відповідальність оператора ядерного судна». **Крім випадків, передбачених у статті 320 цього Кодексу, відповідальність за заподіяння ядерної шкоди несе виключно оператор ядерного судна.**

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.

§1. Статтею 315 Кодексу торговельного мореплавства України визначається загальне правило відповідальності за заподіяння ядерної шкоди, за яким таку відповідальність несе виключно оператор ядерного судна, крім випадків, передбачених статтею 320 «Відповідальність власника ядерного судна» зазначеного Кодексу (див. також частину першу статті 313 КТМУ).

§2. Частиною другою статті 315 Кодексу визначено, що 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. В контексті ж Конвенції 1962 року оператором є особа, яку уповноважено здійснювати експлуатацію ядерного судна.

§3. Згідно із статтею 5 Закону України від 13.12.2001 року № 2893-III «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення» ядерна шкода може бути відшкодована оператором відповідно до договору про відшкодування ядерної шкоди.

Договір про відшкодування ядерної шкоди – це договір, що укладається між особою, якій заподіяно ядерну шкоду, оператором, відповідальним за її заподіяння, та страховиком (іншим фінансовим гарантом) про відшкодування оператором ядерної шкоди. Договір про відшкодування ядерної шкоди повинен:

- відповідати вимогам частин другої, третьої та четвертої статті 6 зазначеного Закону;
- бути нотаріально посвідченим, якщо однією із сторін договору є фізична особа;
- не порушувати прав потерпілих та інших осіб;
- бути зареєстрованим у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

§4. Згідно із *Віденською конвенцією* оператор ядерної установки несе відповідальність за ядерну шкоду, якщо доведено, що така шкода заподіяна ядерним інцидентом у таких випадках та за такими умовами:

1) Якщо шкода мала місце на ядерній установці оператора або якщо шкода пов'язана з ядерним матеріалом, що надійшов з такої установки або вироблений в його ядерній установці:

- до моменту прийняття оператором іншої ядерної установки відповідальності щодо ядерних інцидентів, пов'язаних з цим ядерним матеріалом відповідно до ясно виражених умов письмового контракту;
- при відсутності таких чітко виражених умов – до моменту надходження цього ядерного матеріалу в розпорядження оператора іншої ядерної установки;
- якщо цей ядерний матеріал призначений для використання в ядерному реакторі, яким обладнано засіб транспорту для використання його як джерела енергії для приведення в рух цього засобу транспорту або для будь-якої іншої мети, – до моменту надходження цього ядерного матеріалу в розпорядження особи, уповноваженої належним чином експлуатувати такий реактор;
- якщо ядерний матеріал був направлений особі в межах території держави, яка не є Договірною державою за Конвенцією, – до моменту вивантаження його за кошти транспорту, на якому він був доставлений на територію цієї держави.

2) Якщо шкода пов'язана з ядерним матеріалом, спрямованим на ядерну установку оператора, і сталася:

- після прийняття ним від оператора іншої ядерної установки відповідальності, відповідно до ясно виражених умов письмового контракту, щодо ядерних інцидентів, пов'язаних з цим ядерним матеріалом;
- при відсутності таких чітко виражених умов – після надходження ядерного матеріалу в розпорядження оператора, або після надходження у його розпорядження ядерного матеріалу від особи, що експлуатує ядерний реактор, яким обладнано засіб транспорту для використання його в якості джерела енергії для приведення в рух цього засобу транспорту або для будь-якої іншої мети;
- якщо ядерний матеріал з письмової згоди оператора був направлений від будь-якої особи в межах території держави, яка не є Договірною державою, – тільки після навантаження його на засіб транспорту, на якому він повинен бути вивезений з території цієї держави.

§5. Узагальнення підстав відповідальності оператора ядерної установки відображено в Конвенції 1962 року, згідно з якою відповідальність оператора не розповсюджується на ядерні інциденти, які мали місце до надходження ядерного палива у розпорядження оператора або після надходження ядерного палива або радіоактивних продуктів чи відходів у розпорядження іншої особи, уповноваженої на це законом і відповідальної за ядерну шкоду, яка може бути спричинена цими матеріалами.

§6. Згідно із Законом України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку», якщо ядерна шкода була заподіяна під час транзиту ядерного матеріалу через територію України, відповідальність за ядерну шкоду несе оператор, який є вантажовідправником або є одержувачем зазначеного матеріалу. Момент переходу відповідальності визначається угодою між вантажовідправником і вантажоодержувачем. У разі відсутності чіткого визначення настання цього моменту вантажовідправник несе відповідальність до моменту передачі вантажу уповноваженій особі на кордоні держави, до якої відправлено вантаж, якщо інше не передбачено міжнародними договорами, учасником яких є Україна.

Стаття 316. «Звільнення від відповідальності». **Оператор ядерного судна зобов'язаний відшкодувати ядерну шкоду, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень, непереборних сил природи.**

Якщо оператор доведе, що ядерна шкода в цілому або частково виникла внаслідок наміру потерпілого, оператор звільняється повністю або частково від відповідальності перед таким потерпілим.

§1. Згідно із чинними міжнародними і національними правовими актами відносно ядерної безпеки відповідальність оператора ядерної установки за ядерну шкоду є абсолютною, тобто настає незалежно від встановлення його вини.

§2. Статтею 316 Кодексу торговельного мореплавства України чітко визначені підстави звільнення оператора ядерного судна від відповідальності за спричинення ядерної шкоди:

- форс-мажорні обставини виникнення ядерної шкоди, а саме – воєнні дії, ворожі дії або народні заворушення, а також непереборні сили природи;
- наявність вини потерпілого.

§3. Аналогічні підстави визначені також у Віденській конвенції, Конвенції 1962 року, а також у Законі України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» в такому контексті:

- оператор звільняється від відповідальності за ядерну шкоду, якщо доведе, що вона заподіяна ядерним інцидентом, виникшим безпосередньо як наслідок стихійного лиха виняткового характеру, збройного конфлікту, воєнних дій, громадянської війни або повстання.
- якщо оператор доведе, що ядерна шкода виникла повністю або частково внаслідок грубої недбалості особи, якій заподіяна шкода, або внаслідок дії чи бездіяльності такої особи з наміром заподіяти шкоду, оператор за рішенням суду може звільнитися повністю або частково від обов'язку відшкодування шкоди, заподіяної такій особі.

Стаття 317. «Регресна вимога». **Оператор ядерного судна, який відшкодував ядерну шкоду, вправі заявити про регресну вимогу:**

1) особі, яка навмисно заподіяла ядерну шкоду;

2) особі, яка здійснювала операцію з підняттям затонулого ядерного судна без згоди на це оператора або держави, під прапором якої плавало судно, якщо шкода є наслідком винних дій такої особи.

Регресний позов може бути заявлено також особі, яка взяла на себе обов'язок відшкодувати ядерну шкоду за її угодою з оператором ядерного судна. У випадках, передбачених цією статтею, регресна вимога може бути пред'явлена також особою, яка відшкодувала ядерну шкоду потерпілим відповідно до статті 323 цього Кодексу.

§1. Згідно із частиною 1 статті 1191 «Право зворотної вимоги до винної особи» Цивільного кодексу України (ЦКУ) особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом. Регресні вимоги можуть мати місце і в сфері господарських відносин. Так, відповідно до статті 228 «Регресні вимоги щодо відшкодування збитків» Господарського кодексу України (ГКУ) учасник господарських відносин, який відшкодував збитки, має право стягнути збитки з третіх осіб у порядку регресу.

Статтею 79 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» визначено, що оператор ядерної установки має право регресу лише у таких випадках:

- якщо це право передбачено письмовою угодою;
- проти фізичної особи, яка діяла або не діяла з наміром заподіяти шкоду, якщо в результаті дії або бездіяльності цієї особи стався ядерний інцидент.

Наведені вище статті мають загальний характер, оскільки стосуються відшкодування збитків та ядерної шкоди в цілому.

§2. Статтею 317 Кодексу торговельного мореплавства України встановлено спеціальне правило, яке застосовується до випадків відшкодування ядерної шкоди внаслідок ядерного інциденту за участю ядерного судна.

§3. Згідно з частиною першою статті 317 Кодексу, право заявити регресну вимогу належить оператору ядерного судна, який відшкодував ядерну шкоду. При цьому регресна вимога може бути заявлена:

- особі, яка навмисно заподіяла ядерну шкоду;
- 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.

§4. Згідно з частиною другою статті 317 Кодексу регресний позов може бути заявлено також особі, яка взяла на себе обов'язок відшкодувати ядерну шкоду за її угодою з оператором ядерного судна.

§5. У випадках, передбачених частиною другою статті 317 Кодексу регресна вимога може бути пред'явлена також особою, яка відшкодувала ядерну шкоду потерпілим відповідно до статті 323 КТМУ «Позов про відшкодування ядерної шкоди» – тобто особою, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.

Стаття 318. «Обмеження відповідальності». **Відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок одного ядерного інциденту з даним судном, обмежується сумою 99,75 мільйона розрахункових одиниць, включаючи судові витрати.**

Якщо внаслідок ядерного інциденту заявляються вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної як особі, так і майну, з суми, встановленої в частині першій цієї статті, одна частина суми в розмірі 69,825 мільйона розрахункових одиниць призначається виключно для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, а інша частина суми в розмірі 29,925 мільйона розрахункових одиниць призначається для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної майну. Якщо першій частині суми виявиться недостатньо для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі,

несплачений лишок таких вимог підлягає пропорційній сплаті з другої частини суми нарівні з вимогами про відшкодування шкоди, заподіяної майну.

Суми, призначені для оплати вимог, розподіляються між позивачами пропорційно доведеним розмірам їх вимог.

§1. Статтею 318 Кодексу торговельного мореплавства України визначені основні принципи обмеження відповідальності оператора ядерного судна, а саме:

- обмеження застосовується до відповідальності за один ядерний інцидент;
- сума, якою обмежується відповідальність оператора ядерного судна, становить 99,75 мільйона розрахункових одиниць (див. коментар до статті 9 КТМУ щодо поняття розрахункової одиниці), включаючи судові витрати;
- суми, призначені для оплати вимог, розподіляються між позивачами пропорційно доведеним розмірам їх вимог.

§2. Частиною другою статті 318 Кодексу визначений певний порядок розподілу сум відшкодування шкоди, заподіяної як особі, так і майну, а саме:

- якщо внаслідок ядерного інциденту заявляються вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної як особі, так і майну, з суми, встановленої в частині першій зазначеної статті, одна частина суми в розмірі 69,825 мільйона розрахункових одиниць призначається виключно для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, а інша частина суми в розмірі 29,925 мільйона розрахункових одиниць призначається для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної майну;
- якщо першій частини суми виявиться недостатньо для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, несплачений лишок таких вимог підлягає пропорційній сплаті з другої частини суми нарівні з вимогами про відшкодування шкоди, заподіяної майну.

§3. Разом з тим відповідно до положень *Віденської конвенції* статтею 6 Закону України від 13.12.2001 року № 2893-III «Про цивільну відповідальність за ядерну шкоду та її фінансове забезпечення» визначені наступні правила обмеження відповідальності:

- відповідальність оператора за ядерну шкоду обмежується сумою, еквівалентною 150 мільйонам (для дослідницьких реакторів еквівалентною 5 мільйонам) спеціальних прав запозичення у національній валюті за кожний ядерний інцидент. Спеціальні права запозичення означають розрахункову одиницю, визначену Міжнародним валютним фондом, яка використовується ним для здійснення власних операцій та угод;
- відповідальність оператора за заподіяння смерті обмежується сумою, що дорівнює 2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, встановлених на момент винесення судового рішення (укладення договору про відшкодування ядерної шкоди), за кожного померлого;
- відповідальність оператора перед кожним потерпілим за шкоду, заподіяну здоров'ю, обмежується сумою, що дорівнює 5000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, встановлених на момент винесення судового рішення (укладення договору про відшкодування ядерної шкоди), але не більше розміру фактично заподіяної шкоди;
- відповідальність оператора перед особою за шкоду, заподіяну її майну, обмежується сумою, що дорівнює 5000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, встановлених на момент винесення судового рішення (укладення договору про відшкодування ядерної шкоди), але не більше розміру фактично заподіяної шкоди;
- судові витрати не враховуються і підлягають виплаті у повному обсязі додатково до будь-якої суми відшкодування, встановленої судом.

Стаття 319. «Солідарна відповідальність». **Декілька операторів ядерних суден, що спільно заподіяли ядерну шкоду, відповідають солідарно. Однак відповідальність оператора ядерного судна, проти якого вчинено позов про відшкодування ядерної шкоди в повному обсязі, не може перевищувати межі, встановленої в частині першій статті 318 цього Кодексу.**

Оператор ядерного судна, який відшкодував шкоду відповідно до частини першої цієї статті, має право одержати від інших операторів ядерних суден відшкодування

пропорційно розміру заподіяної кожним з них шкоди, а якщо це неможливо встановити, то рівними частками.

§1. За загальним правилом солідарної відповідальності, визначеним статтею 1190 «Відшкодування шкоди, завданої спільно кількома особами» Цивільного кодексу України (ЦКУ), особи, спільними діями або бездіяльністю яких було завдано шкоди, несуть солідарну відповідальність перед потерпілим. За заявою потерпілого суд може визначити відповідальність осіб, які спільно завдали шкоди, у частці відповідно до ступеня їхньої вини.

Загальний порядок солідарного відшкодування збитків визначений статтею 227 «Солідарне відшкодування збитків» Господарського кодексу України (ГКУ), згідно з якою у разі заподіяння збитків одночасно кількома учасниками господарських відносин, кожний з них зобов'язаний відшкодувати збитки суб'єкту, якому завдано збитків.

§2. Статтею 319 Кодексу торговельного мореплавства України визначена спеціальна норма, яка застосовується у випадку відшкодування ядерної шкоди. За змістом зазначеної статті солідарна відповідальність передбачає відповідальність кількох операторів ядерних суден, спільно заподіявших ядерну шкоду. Зокрема, визначеною зазначеною статтею солідарною відповідальністю передбачається:

- застосування правил щодо обмеження відповідальності до кожного з операторів;
- право на одержання оператором сплаченої за інших операторів суми відшкодування.

§3. Згідно з нормою, визначеною в частині першій статті 319 Кодексу відповідальність оператора ядерного судна, проти якого вчинено позов про відшкодування ядерної шкоди в повному обсязі, не може перевищувати межі, встановленої в частині першій статті 318 КТМУ «Обмеження відповідальності», де відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок одного ядерного інциденту з даним судном, обмежується сумою 99,75 мільйона розрахункових одиниць, включаючи судові витрати.

§4. Згідно з нормою, визначеною в частині другій статті 319 Кодексу оператор ядерного судна, який відшкодував шкоду, має право одержати від інших операторів ядерних суден відшкодування пропорційно розміру заподіяної кожним з них шкоди, а якщо це неможливо встановити, то рівними частками.

§5. Згідно ж з нормами Конвенції 1962 року оператори несуть солідарну відповідальність лише в тих випадках, коли відшкодування ядерної шкоди покладається на кількох операторів і не можна визначити збитки, спричинені кожним оператором. У випадках настання солідарної відповідальності:

- кожний оператор може вимагати від інших операторів відшкодування пропорційно ступеню вини кожного з них;
- якщо неможливо визначити вину кожного оператора, відповідальність покладається на них в рівних частинах.

§6. Особливості відшкодування ядерної шкоди відображені у *Віденській конвенції* в такому контексті:

- якщо ядерна шкода пов'язана з відповідальністю більш ніж одного оператора, то такі оператори, оскільки частка кожного з них в цьому не може бути обґрунтовано виділена, несуть солідарну і часткову відповідальність.
- якщо ядерний інцидент відбувається під час перевезення ядерного матеріалу на одному і тому ж засобі транспорту або в випадку складування у зв'язку з перевезенням на одній і тій же ядерній установці і заподіює ядерний збиток, пов'язаний з відповідальністю більш як одного оператора, загальний розмір відповідальності не повинен перевищувати найвищого розміру, який застосовується до кожного з них.
- якщо кілька ядерних установок одного й того ж оператора втягнуті в один і той же ядерний інцидент, то такий оператор несе відповідальність щодо кожної з цих ядерних установок аж до розміру, який застосовується до його відповідальності.

Стаття 320. «Відповідальність власника ядерного судна». **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 статті 318 цього Кодексу не застосовується.

§1. Згідно із статтею 26 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» використання ядерних установок на території України базується на дозвільному принципі. Дозвіл на кожен окремий вид діяльності видається уповноваженим на це Президентом України органом державного регулювання ядерної та радіаційної безпеки. При цьому забороняється здійснення будь-якої діяльності, пов'язаної з використанням ядерних установок юридичними або фізичними особами, які не мають дозволу, виданого у встановленому порядку. Ядерна установка може використовуватись лише з такою метою і таким чином, як це передбачено умовами виданого дозволу.

§2. Зміст статті 320 Кодексу торговельного мореплавства України пов'язується з вимогами статей 15 і 16 Конвенції 1962 року, так як норми зазначеної Конвенції поширюється на ядерне судно з моменту його спуску на воду. У період між датою його спуску на воду і датою, з якої йому дозволено підняти прапор, судно вважається таким, що знаходиться в експлуатації його власника і плаває під прапором держави, в якій воно побудовано. Кожна держава-учасниця Конвенції зобов'язується прийняти всі необхідні заходи з тим, щоб ядерне судно під його прапором не могло знаходитися в експлуатації без ліцензії або дозволу, виданих цією державою.

У разі ядерної шкоди, пов'язаної з ядерним паливом або радіоактивними продуктами або відходами ядерного судна, що плаває під прапором держави-учасниці, на експлуатацію якого на момент ядерного інциденту не було видано ліцензії або дозволу такою державою-учасницею, власник ядерного судна на момент ядерного інциденту розглядається як оператор ядерного судна і його відповідальність не обмежується. Кожна держава-учасниця зобов'язується не видавати ліцензії чи іншого дозволу на експлуатацію ядерного судна під прапором іншої держави. Однак ніщо не перешкоджає державі-учасниці застосовувати правила свого національного законодавства, які стосуються експлуатації ядерного судна в межах його внутрішніх і територіальних вод.

§3. Згідно із статтею 48 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» відповідальність за безпеку суден та інших плавзасобів з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання покладається на:

- будівельні підприємства – на етапі проектування, будівництва та введення в експлуатацію судна чи іншого плавзасобу з ядерною установкою або джерелом іонізуючого випромінювання;
- ліцензіата – після прийняття судна чи іншого плавзасобу з ядерною установкою або джерелом іонізуючого випромінювання в експлуатацію.

Примітка. *Ліцензіат* – юридична або фізична особа, що має виданий у встановленому порядку дозвіл органу державного регулювання ядерної та радіаційної безпеки на здійснення певного виду діяльності (стаття 32 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку»).

Стаття 321. «Соціальні гарантії». **Якщо внаслідок ядерного інциденту заподіяно шкоду особі працівника оператора у зв'язку з виконанням ним своїх трудових (службових) обов'язків, відповідальність згідно з положенням цієї статті несе оператор ядерного судна. Він зобов'язаний також сплачувати за потерпілого страхові внески. Виплата відшкодування особі, яка отримує допомогу або пенсію за спеціальним страхуванням, проводиться в порядку, передбаченому чинним законодавством України.**

§1. Відповідно до статей 35 і 36 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» до персоналу ядерних установок (далі – персонал) відносяться працівники підприємства, установи, організації, які виконують роботи, пов'язані з експлуатацією ядерних установок, об'єктів, призначених для поводження з радіоактивними відходами, інших джерел іонізуючого випромінювання. Персонал зобов'язаний суворо дотримуватися норм, правил і стандартів з безпеки, а також не вчиняти будь-яких самочинних дій, які можуть призвести до ситуацій, що порушують вимоги зазначеного Закону. Персонал не має права на страйки. Персонал повинен проходити

обов'язкові медичні огляди (попередній – під час прийняття на роботу і періодичні – протягом трудової діяльності).

§2. Статтею 321 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється відповідальність оператора ядерного судна за заподіяння шкоди особі свого працівника та обов'язок оператора ядерного судна відшкодувати шкоду, спричинену своєму працівникові. При цьому зазначена стаття не уточнює характер такої шкоди (шкоди, завданої каліцтвом, ушкодженням здоров'я, витрати на лікування тощо), а лише зазначає на основні засади відповідальності оператора ядерного судна перед його працівником, а саме:

- відшкодується шкода, яка заподіяна внаслідок ядерного інциденту;
- відшкодується шкода, яка спричинена під час виконання працівником трудових обов'язків;
- відшкодування шкоди покладається на оператора ядерного судна;
- відшкодування шкоди передбачає обов'язок оператора ядерного судна сплачувати страхові внески за потерпілого.

Стаття 322. «Свідоцтво про забезпечення відповідальності оператора». **Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно зі статтею 318 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, на підставі статті 3 цього Кодексу.**

§1. Статтею 322 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що ядерне судно, крім загальних судових документів (див. коментар до статей Глави 3 «Суднові документи» Розділу II «Судно» КТМУ), повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно зі статтею 318 КТМУ «Обмеження відповідальності». Норма статті 322 Кодексу кореспондується з низкою вимог до конструкції та правил експлуатації ядерних суден згідно різних міжнародних договорів, серед яких особливе місце посідають Глава VIII «Ядерні судна» *Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року* (МК СОЛАС-74 з доповненнями), *Кодекс з безпеки ядерних торгових суден*, прийнятий Резолюцією ІМО А.491(ХІІ) 19.11.1981 року, *Конвенція про ядерну безпеку*, ратифікована Законом України від 17.12.1991 року № 736/97-вр, *Міжнародна конвенція про безпеку торгових суден на ядерному паливі* та інші акти.

§2. Забезпечення безпеки ядерних суден та інших плавзасобів з ядерними установками є актуальним у зв'язку з Законом України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку», згідно з яким перелік портів України, до яких дозволяється заходження суден та інших плавзасобів з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання, визначається Кабінетом Міністрів України. Адміністрація порту України, до якого дозволено заходження суден та інших плавзасобів з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання, повинна мати план заходів щодо захисту персоналу порту та інших осіб, що перебувають на території та в акваторії порту, на випадок аварії з такими суднами або плавзасобами та забезпечувати у разі необхідності його реалізацію. Відповідальність за здійснення плану заходів щодо захисту населення на випадок такої аварії покладається на адміністрацію порту та місцеві органи державної влади і самоврядування. Судна та інші плавзасоби з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання, які зазнають лиха, можуть заходити в будь-який визначений переліком порт України з попереднім інформуванням адміністрації порту.

§3. Скидання радіоактивних речовин в води океанів, морів, рік і внутрішніх водойм з суден та інших плавзасобів у розмірах, що перевищують межі, встановлені нормами, правилами і стандартами з ядерної і радіаційної безпеки, забороняється. У разі витоку з суден та інших плавзасобів радіоактивних речовин вище встановлених меж капітани або керівники команд цих суден та плавзасобів зобов'язані здійснити всі залежні від них заходи для припинення або обмеження витоку радіоактивних речовин, їх розповсюдження в навколишнє природне

середовище та невідкладно інформувати органи державного регулювання ядерної та радіаційної безпеки, інші судна, порти, що знаходяться в зоні можливого радіаційного впливу. Оповіщення держав, розташованих у зоні можливого радіаційного впливу в результаті радіаційного інциденту на судах та інших плавзасобах з ядерними установками або джерелами іонізуючого випромінювання, здійснюється відповідно до міжнародних угод та актів законодавства України (див. статтю 48 Закону України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку»).

§4. Діяльність у сфері використання ядерної енергії провадиться на підставі ліцензій, окремих дозволів та сертифікатів відповідно до Закону України від 11.01.2000 року № 1370-XIV «Про дозвільну діяльність у сфері використання ядерної енергії» та інших законів. Дозволом визначаються конкретне джерело іонізуючого випромінювання, ядерна установка, об'єкт, призначений для поводження з радіоактивними відходами, вид діяльності, умови і межі безпечного використання, інші вимоги та строк дії дозволу.

Стаття 323. «Позов про відшкодування ядерної шкоди». **Позов про відшкодування ядерної шкоди може бути вчинений безпосередньо до страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.**

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

§1. Відповідно до норм, визначених статтею 323 Кодексу торговельного мореплавства України та статтею 18 Конвенції 1962 року, позов про відшкодування ядерної шкоди може бути вчинений безпосередньо до страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.

При цьому, згідно із частиною другою статті 323 Кодексу, при вчиненні позову про відшкодування ядерної шкоди до оператора ядерного судна страховик або інша особа, яка надала фінансове забезпечення оператору, має право взяти участь у судовому процесі.

§2. Відповідно до статті VI *Віденської конвенції* право на відшкодування ядерної шкоди втрачається, якщо позов не поданий протягом:

- тридцяти років від дня ядерного інциденту – стосовно смерті і тілесного ушкодження;
- десяти років від дня ядерного інциденту – у відношенні іншої шкоди.

§3. Якщо згідно з національним законодавством відповідальність оператора покривається страхуванням або іншим фінансовим забезпеченням, включаючи державні фонди, протягом більш тривалого періоду, то законом може бути передбачено, що права на отримання відшкодування від оператора втрачаються тільки після закінчення такого більш тривалого періоду.

§4. Відносно права на відшкодування ядерної шкоди згідно з *Віденською конвенцією* застосовується строк позовної давності. Якщо інше не передбачено національним законодавством, то цей строк становить три роки з дня, коли особа, що потерпіла збиток, дізналася або є підстави припускати, що повинна була дізнатися про збитки і про оператора, відповідального за шкоду. Цей строк застосовується за умови дотримання строків, встановлених для подання позову.

§5. Позови подаються до суду, який має відповідну юрисдикцію щодо розгляду таких спорів, за місцем вчинення ядерного інциденту, якщо інше не передбачено національним законодавством. Якщо ядерний інцидент не відбувається в межах території відповідної держави або якщо місце ядерного інциденту не може бути точно визначено, юрисдикція щодо таких позовів визначається за місцем знаходження оператора ядерного судна.

§6. Згідно з Законом України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» позови про відшкодування ядерної шкоди можуть подаватися до суду України за місцезнаходженням (місцем проживання) позивача, відповідача чи за місцем заподіяння шкоди.

§7. Держави-учасниці *Віденської конвенції* мають забезпечити щоб тільки один з її судів володів юрисдикцією щодо ядерного інциденту. Відповідно до статті XI-A *Віденської*

конвенції Договірної сторона, суди якої мають юрисдикцію, забезпечує, щоб у відношенні позовів про відшкодування ядерної шкоди:

- будь-яка держава могла подавати позов від імені осіб, яким завдано ядерну шкоду, які є громадянами цієї держави або мають постійне чи тимчасове місце проживання на його території, і, які дали згоду на це; і
- будь-яка особа могла подати позов з метою забезпечення здійснення прав відповідно до зазначеної Конвенції, придбаних в порядку їх суброгації або доручення (див. також коментар до статті 324 КТМУ).

Стаття 324. «Фонд забезпечення обмеженої відповідальності». У тих випадках, коли розмір заподіяної ядерної шкоди перевищує межу відповідальності оператора ядерного судна, встановлену частиною першою статті 318 цього Кодексу, на вимогу оператора ядерного судна, позивача або органу, який видав дозвіл на експлуатацію ядерного судна, при розгляді справи в судовому порядку створюється фонд для забезпечення обмеженої відповідальності у розмірі цієї межі шляхом внесення оператором до суду грошових сум (депозит) або надання іншого забезпечення, що визнається судом прийнятним і достатнім.

§1. Статтею 324 Кодексу торговельного мореплавства України встановлено правило створення фонду для забезпечення обмеженої відповідальності у розмірі цієї межі шляхом внесення оператором до суду грошових сум (депозит) або надання іншого забезпечення, що визнається судом прийнятним і достатнім, на вимогу оператора ядерного судна, позивача або органу, який видав дозвіл на експлуатацію ядерного судна, при розгляді справи в судовому порядку у тих випадках, коли розмір заподіяної ядерної шкоди перевищує межу відповідальності оператора ядерного судна, встановлену частиною першою статті 318 КТМУ «Обмеження відповідальності».

Норма, визначена статтею 324 Кодексу, ґрунтується на положеннях статті 11 Конвенції 1962 року.

§2. У випадках, якщо суд на вимогу оператора, позивача або держави засвідчує, що розмір позовних вимог, що виникли у зв'язку з ядерним інцидентом, перевищить суму, якою обмежується відповідальність, оператор або держава повинні надати суму, призначену для відшкодування шкоди, в розпорядження цього суду. Таким чином, дана сума розглядається в якості фонду обмеження відповідальності щодо цього інциденту. Зазначена сума може бути надана в розпорядження суду шляхом її внесення або шляхом надання застави чи гарантій, достатніх для того, щоб запевнити суд у тому, що грошові кошти для задоволення позову будуть надані негайно.

Після створення зазначеного фонду суд має своєю виключною компетенцією вирішувати всі питання щодо встановлення квот і розподілу фонду.

§3. Якщо особа, інша ніж оператор, відшкодувала ядерну шкоду, то така особа набуває в межах внесеного забезпечення в порядку суброгації права, які має та особа, що отримала б таке відшкодування.

Якщо фонд обмеження відповідальності створений і до створення цього фонду оператор виплатив відшкодування або після створення цього фонду оператор виплатив відшкодування, то він набуває право на отримання із коштів фонду відшкодування, яке було б отримано при розподілі цього фонду.

Якщо не створено фонду обмеження відповідальності, то оператор, який виплатив відшкодування за ядерну шкоду, має право отримати від особи, яка надає фінансове забезпечення, або від держави, у межах внесеного ним забезпечення, суму компенсації.

Якщо не створено фонду, то держава повинна вжити заходів задля того, щоб суми, які спрямовуються на страхування чи інше фінансове забезпечення, перебували в наявності для задоволення будь-якої вимоги за рішенням суду.

§4. Згідно із Законом України від 08.02.1995 року № 35/95-вр «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку» оператор зобов'язаний мати фінансове забезпечення для покриття його відповідальності за ядерну шкоду. Порядок та умови фінансового забезпечення

для покриття відповідальності оператора за ядерну шкоду встановлюються Кабінетом Міністрів України.

§5. Фінансове забезпечення цивільної відповідальності за ядерну шкоду здійснюється оператором шляхом:

- страхування цивільної відповідальності за ядерну шкоду, яка може бути заподіяна внаслідок ядерного інциденту;
- отримання інших видів фінансового забезпечення, передбачених законами України.

§6. У частині, не покритій іншими видами фінансового забезпечення, страхування цивільної відповідальності за ядерну шкоду, яка може бути заподіяна внаслідок ядерного інциденту, є обов'язковим. Страховик, який здійснює цей вид страхування, зобов'язаний мати ліцензію на здійснення цього виду страхування відповідно до законодавства України та бути членом ядерного страхового пулу.

§7. Об'єктом обов'язкового страхування цивільної відповідальності оператора ядерної установки за ядерну шкоду, яка може бути заподіяна внаслідок ядерного інциденту, є майнові інтереси оператора, пов'язані з необхідністю відшкодування цієї шкоди. Обов'язок оператора щодо оплати будь-яких судових витрат і відсотків, встановлених судом, може бути тільки окремим від цивільної відповідальності за ядерну шкоду об'єктом страхування. Страхування таких витрат і відсотків не є обов'язковим.

Передбачена на покриття витрат і відсотків страхова сума не розглядається як фінансове забезпечення цивільної відповідальності за ядерну шкоду.

§8. Страховим випадком при обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності за ядерну шкоду є набрання законної сили судовим рішенням про відшкодування ядерної шкоди або укладення договору про відшкодування ядерної шкоди, стороною яких є відповідний страховик. Виплата страхового відшкодування здійснюється у строк, який не перевищує одного місяця з моменту настання страхового випадку.

§9. Оператору ядерної установки Кабінетом Міністрів України може бути надана державна гарантія фінансового забезпечення цивільної відповідальності за ядерну шкоду.

Можливою є участь держави у відшкодуванні ядерної шкоди. Держава надає кошти для відшкодування ядерної шкоди, якщо виконавчий документ про відшкодування ядерної шкоди було повернуто стягувачеві у разі відсутності у боржника майна, на яке може бути звернене стягнення у порядку, визначеному Законом України від 02.06.2016 року № 1404-VIII «Про виконавче провадження».

Для отримання коштів на відшкодування ядерної шкоди від держави стягувач подає до органу, уповноваженого Кабінетом Міністрів України на здійснення виплат з відшкодування ядерної шкоди:

- заяву довільної форми про відшкодування ядерної шкоди;
- виконавчий документ про відшкодування ядерної шкоди;
- постанову державного виконавця про повернення виконавчого документа стягувачеві.

За наявності всіх документів орган, уповноважений Кабінетом Міністрів України, зобов'язаний протягом місяця прийняти рішення про виплату належних стягувачеві за виконавчим документом коштів. Виплата здійснюється за рахунок передбачених законодавством джерел. Здійснивши відшкодування ядерної шкоди, держава набуває права регресу, яке реалізується шляхом пред'явлення відповідного виконавчого документа до виконання на свою користь протягом п'яти років з моменту здійснення нею відшкодування.

Стаття 325. «Межі відповідальності судновласника». **До відповідальності оператора ядерного судна за ядерну шкоду, що передбачена в цій главі, застосовуються частина друга статті 352, а також статті 354 і 357 цього Кодексу.**

§1. Статтею 325 Кодексу торговельного мореплавства України визначено, що до відповідальності оператора ядерного судна за ядерну шкоду, передбаченої правилами Глави 5 Розділу IX КТМУ, застосовуються загальні правила про обмеження відповідальності судновласника, а саме:

- частина друга статті 352 КТМУ «Межі відповідальності»;

- стаття 354 КТМУ «Зустрічна вимога»;
- стаття 357 КТМУ «Ннедійсність угод про обмеження відповідальності».

§2. Обмеження відповідальності судновласника – окремий правовий інститут, норми якого спрямовані на визначення особливостей відповідальності судновласника і застосовуються лише у сфері торговельного мореплавства (див. коментар до статей Розділу Х «Обмеження відповідальності судновласника» КТМУ). При цьому норми Кодексу торговельного мореплавства України про обмеження відповідальності судновласника носять загальний характер (див. §3 коментаря до статті 313 КТМУ «Поняття ядерної шкоди»), а норми Глави 5 Розділу IX КТМУ – спеціальний характер, оскільки для їх застосування визначальними є наступні умови, а саме:

- суб'єкт застосування – мова йде про відповідальність не будь-якого судновласника, а саме оператора ядерного судна;
- сфера застосування – норми Глави 5 Розділу IX КТМУ застосовуються лише до відносин, пов'язаних із відшкодуванням ядерної шкоди внаслідок ядерного інциденту.

Глава 6. Винагорода за рятування на морі

Стаття 326. «Сфера застосування правил щодо винагороди за рятування на морі». **Правила цієї глави застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці, а також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання або будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні.**

Правила цієї глави не застосовуються щодо закріплених або плаваючих платформ, узбережних бурових установок, коли такі платформи чи установки знаходяться на місці роботи, пов'язаній з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна.

§1. Норми статей Глави 6 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України ґрунтуються на положеннях *Міжнародної конвенції про рятування* 1989 року (далі – Конвенція 1989 року), яка встановила новий міжнародно-правовий режим рятування. Значні зміни технічного і економічного характеру, що сталися в міжнародному судноплаванні, рятуванні та страхуванні, а також зростаюча занепокоєність щодо захисту навколишнього середовища викликали необхідність перегляду міжнародних правил, що містяться в *Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються надання допомоги та рятування на морі*, прийнятої в Брюсселі 23.09.1910 року (далі – Конвенція 1910 року).

§2. Ключовим поняттям в контексті норм Конвенції 1989 року є *рятувальна операція* – якою є будь-яка дія або діяльність, що здійснюються для надання допомоги судну чи будь-якому іншому майну, які перебувають у небезпеці в судноплавних водах чи в будь-яких інших водах. Відповідно до наведеного визначення рятувальником може бути будь-яка особа, яка здійснює рятувальну операцію. Для застосування статей Глави 6 Розділу IX КТМУ не має значення, до якої категорії відноситься рятувальник: чи він є випадковим рятувальником, чи він здійснює рятувальну операцію, оскільки це є предметом його професійної діяльності. Також слід відзначити, що у статтях зазначеної глави не йдеться про пошук та рятування людей на морі – об'єктами рятування є судна або інші плаваючі об'єкти.

Відповідно до Конвенції 1989 року об'єктами рятування є судна або майно. При цьому *судно* означає будь-яке судно чи плавучий засіб чи будь-яку структуру, здатну здійснювати плавання. А *майно* означає будь-яке майно, не прикріплене постійно й навмисно до узбережжя, та включає фрахт, який знаходиться під загрозою.

§3. Згідно із нормою, визначеною частиною першою статті 326 Кодексу, правила Глави 6 Розділу IX КТМУ застосовуються у разі здійснення певних рятувальних операцій, а саме:

- рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці;
- рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання;
- рятування будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються.

При цьому правила зазначеної глави застосовуються незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні.

§4. Частиною другою статті 326 Кодексу визначені категорії об'єктів, до яких не застосовуються норми про рятування, якщо такі об'єкти знаходяться на місці роботи, пов'язаної з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна, а саме:

- закріплені або плаваючі платформи;
- узбережні бурові установки.

При цьому не має значення, чи є ці платформи та установки плавучими спорудами чи ні. До того ж слід зауважити, що якщо наведені платформи та установки здійснюють іншу діяльність, ніж дослідження, експлуатація або розробка мінеральних ресурсів морського дна, то вони можуть бути об'єктами рятування.

§5. Відповідно до частини 1 статті 4 «Судна, що знаходяться у власності держави» Конвенції 1989 року зазначена Конвенція не застосовується до військових кораблів чи інших некомерційних суден, що знаходяться у власності будь-якої держави чи експлуатуються нею, або які мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет відповідно до загальноновизнаних принципів міжнародного права, якщо ця держава не прийме іншого рішення.

Проте частиною 2 статті 4 Конвенції 1989 року визначено право держав-учасниць Конвенції приймати рішення про застосування Конвенції до своїх військових кораблів або інших суден, наводячи положення та умови такого застосування. Таким правом, наприклад, скористалася Російська Федерація, зробивши застереження у пункті 3 статті 337 КТМ РФ про умови застосування норм про рятування до окремої категорії суден та некомерційних вантажів. У статтях Глави 6 Розділу IX КТМУ такого роду застережень немає.

§6. Відповідно до статті 326 Кодексу операція є рятувальною, якщо вона здійснюється у відношенні до судна або іншого майна, що знаходиться в небезпеці в будь-яких судноплавних чи інших водах. Це означає, що традиційна вимога про наявність небезпеки для об'єкта, який рятують, зберігається і служить критерієм відмежування рятувальної операції від будь-якої іншої операції, що здійснюється по відношенню до судна або іншого майна.

Судно або інше майно визнаються такими, що перебувають у небезпеці в разі, якщо для них існує загроза отримання ушкоджень або загибелі. Не обов'язково, щоб небезпека була безпосередньою й абсолютною. Достатньо, щоб до моменту здійснення рятувальної операції обставини були такими, при яких існувала б можливість отримання судном або іншим майном ушкоджень або їх загибелі. На практиці нерідко небезпека для судна в фізичному сенсі (отримання ушкоджень) супроводжується так званою фінансовою небезпекою, тобто фінансовими втратами, викликаними виведенням судна з експлуатації внаслідок аварії. У разі, якщо реальність небезпеки в фізичному сенсі носить невизначений характер, при вирішенні питання про наявність або відсутність небезпеки особливе значення надається таким обставинам, як неможливість судном здійснювати його функції, нездатність його своїми силами і засобами змінити ситуацію і, як наслідок цього, ризик зазнати значні збитки через затримку прийняття допомоги рятувальників.

Географічна сфера, в якій судно або інше майно можуть перебувати в небезпеці, визначається дуже широко – будь-які води (незалежно від того, чи є вони судноплавними чи ні), тобто морські води, річки, канали, озера, доки (якщо вони не є сухими) та інші.

§7. Правила Глави 6 Розділу IX КТМУ, як і правила Конвенції 1989 року не містять прямих приписів щодо їх застосування до затонулого майна, в тому числі до затонулих суден і їх вантажів. У зв'язку з серйозними розходженнями в праві і практиці держав щодо характеру операцій, здійснюваних у відношенні до затонулих суден і їх вантажів (згідно з правом і практикою одних держав – це рятувальна операція, інших – операція з підйому і видалення залишків загибелі судна), у визначеннях судна і майна, що містяться в Конвенції 1989 року затонуле майно не зазначається.

Правила Глави 6 Розділу IX КТМУ можуть застосовуватися до суден або плаваючих і буксированих об'єктів, які не стали ще затонувим майном. При цьому не має значення ні розмір пошкоджень, отриманих судном (воно може бути навіть розколотим на частини – справа МАК 1934 року, п/х «Харьков») або плаваючим чи буксированим об'єктом, ні залишення їх екіпажем, ні втрата ними плавучості (справа МАК № 52/1964, СМБ «Комсомольская»). Для застосування правил Глави 6 Розділу IX, а не правил Глави 6 «Майно, що затонуло в морі» Розділу IV КТМУ, необхідно лише, щоб майно не було залишено його власником, мало певну цінність і піддавалося небезпеці.

У практиці вирішення питання про те, чи є операція з підняття затонулого майна рятувальною операцією, залежить від того, чи знаходиться затонуле майно в небезпеці або ні. Наявність небезпеки є обов'язковою умовою будь-якої рятувальної операції: немає небезпеки – немає рятувальної операції. У разі, якщо підняття, видалення або знищення затонулого майна розглядаються як рятувальна операція, застосовуються правила Глави 6 Розділу IX КТМУ.

§8. Статтею 326 Кодексу застосування норм про рятування не пов'язується із спричиненням шкоди, тоді як в Конвенції 1989 року мова йде про наявність ризику спричинення шкоди навколишньому середовищу. В контексті Конвенції 1989 року поняття «шкоди навколишньому середовищу» означає суттєву фізичну шкоду здоров'ю людини або морській флорі й фауні чи ресурсам у прибережних або внутрішніх водах чи в районах, прилеглих до них, заподіяну забрудненням, зараженням, пожежею, вибухом або іншими подібними значними інцидентами.

Наведене вище поняття «шкоди навколишньому середовищу» носить обмежувальний характер. Це, зокрема, відноситься до обмеження його прибережними або внутрішніми водами або прилеглими до них районами. Наслідком цього є незастосування правил про спеціальну компенсацію (див. коментар до статті 338 КТМУ «Спеціальна компенсація») до шкоди навколишньому середовищу у відкритому морі.

Тим часом практика рятування останніх років підтверджує правоту рятувальників у тому, що і у відкритому морі комерційні інтереси власників суден і вантажів можуть піддаватися серйозному ризику і що позбавлення рятувальників права на спеціальну компенсацію в цих випадках може призводити до їх відмови здійснювати рятувальні операції у відкритому морі. На практиці застосування поняття «шкоди навколишньому середовищу» викликає також труднощі в зв'язку з необхідністю довести, що збиток був значним (див. §12 коментаря до статті 337 КТМ РФ).

Стаття 327. «Застосування права у разі рятування». **Якщо судно, яке рятувало, і врятоване судно плавають під прапором однієї держави, застосовується законодавство цієї держави.**

При розподілі винагороди за рятування між власником і екіпажем судна, яке рятувало, а також між членами екіпажу застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

§1. Правовий інститут рятування на морі є одним з найдавніших. Слід відрізнити рятування людей, як комплекс необхідних заходів для пошуку і рятування осіб, що зазнають лиха на морі, незалежно від їх громадянства і статусу, а також обставин, при яких вони були виявлені, і рятування майна на морі.

Рятування людей, що зазнають лиха на морі, є пріоритетною метою всіх пошуково-рятувальних служб і здійснюється на безоплатній основі (див. нижче, фото 70). У той же час, рятування суден та іншого майна здійснюється за договором між рятувальником і особою, якій це майно належить, і в разі досягнення позитивних результатів тягне за собою виникнення права на справедливий винагороду рятувальника.

§2. *Рятування майна на морі є унікальним інститутом морського права і породжує складні цивільно-правові та міжнародно-приватноправові відносини.* Так, для того, щоб у рятувальників з'явилося право на винагороду за рятування, необхідні, як правило, три умови:

- наявність реальної небезпеки для майна і майнових інтересів;

- успішний результат рятувальної операції з ліквідації або запобігання небезпеки для майна, яке рятують, або навколишнього середовища;
- добровільність послуг рятувальника.



Фото 70. Рятування людей, що зазнають лиха на морі, є пріоритетною метою всіх пошуково-рятувальних служб і здійснюється на безоплатній основі

§3. Значний внесок в розвиток інституту рятування на морі зроблено *Міжнародною конвенцією про рятування* 1989 року, положеннями якої закріплені основний принцип рятування «**без рятування – немає винагороди = No cure – no pay**».

§4. Норми, визначені статтею 327 Кодексу торговельного мореплавства України, дають підстави відзначити, що правовий інститут рятування, норми якого були у свій час звичаями, сьогодні закріплені у законодавстві. При цьому в основу визначення законодавства, яке повинно застосовуватися до рятування суден і майна на морі, покладено принцип пріоритету прапора держави, під яким плаває судно, а саме:

- якщо судно, яке рятувало, і врятоване судно плавають під прапором однієї держави, застосовується законодавство цієї держави;
- при розподілі винагороди за рятування між власником і екіпажем судна, яке рятувало, а також між членами екіпажу застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

§5. Більшість операцій з рятування майна на морі здійснюється за спеціальними договорами. В країнах СНД зазвичай використовується проформа договору, розроблена Морською арбітражною комісією, в Англії і більшості морських держав широко поширені договори за формою Ллойда (Lloyd's Open Form), в Скандинавських країнах – договір Швіцера і т. д. Відповідно до таких договорів рятувальник приймає на себе обов'язок надати послуги з рятування майна. При цьому він не може бути впевнений, що доб'ється позитивного результату. Право на винагороду ж виникає тільки при досягненні ним такого результату.

Договір рятування є доказом наявності відносин з рятування і документом, який підтверджує волю сторін. Текст договору, будучи стандартним, визначає його умови. Як правило, якщо він не змінюється, то відносини сторін регулюються нормами цього договору і *Міжнародної конвенції про рятування* 1989 року. Якщо ж договір не укладається взагалі, і сторони обмежуються лише угодою про сам факт прийняття послуг рятувальників, то всі наслідки рятування регулюються на підставі норм міжнародних конвенцій і відповідного національного законодавства.

Стаття 328. «Право на винагороду». Будь-яка з корисним результатом дія щодо рятування судна, що наразилося на небезпеку, вантажів та інших предметів, що знаходяться на ньому, а також щодо збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу або іншого майна, так само як і навколишнього природного середовища дає право на отримання певної винагороди.

§1. Положення статті 328 Кодексу торговельного мореплавства України ґрунтуються на пунктах 1 і 2 статті 12 Конвенції 1989 року і визначають умову, за якої виникає право на винагороду та обов'язок її сплатити. Зазначена стаття стосується досягнення корисного результату внаслідок здійснення рятувальної операції як умови виникнення права на винагороду. У ній виражений основний принцип рятування: «без рятування – немає винагороди». У разі, якщо рятування не пов'язане з ризиком заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, рятувальники вважають за краще здійснювати операції на основі принципу «без рятування – немає винагороди», який залишається головною основою компенсаційної системи платежів при здійсненні рятувальних операцій.

Рятувальні операції, які мали корисний результат, дають право на винагороду. Проте сплата винагороди не передбачається, якщо рятувальні операції не мали корисного результату.

Право рятувальника на винагороду і спеціальну компенсацію не залежить від того, чи здійснюється рятувальна операція на підставі договору про рятування або без такого договору. На практиці рятувальні операції зазвичай здійснюються, особливо професійними рятувальниками, на підставі договорів про рятування. Із загального правила про право сторін договору здійснювати рятувальні операції на узгоджених ними умовах (див. статтю 6 «Договори про рятування» Конвенції 1989 року) встановлено тільки два винятки:

- сторони не можуть своїм договором виключити застосування частини першої статті 332 КТМУ, що стосується несправедливих договорів або їх умов, і
- відмовитися від встановленого пунктом «b» статті 8 «Обов'язки рятувальника, власника та капітана» Конвенції 1989 року обов'язку щодо запобігання або зменшення шкоди навколишньому середовищу при здійсненні рятувальної операції.

Таким чином, більшість правил Глави 6 Розділу IX КТМУ є диспозитивними, тобто застосовуються, коли договором прямо або побічно (косвенно) не передбачено інше.

§2. Корисний результат вважається досягнутим, якщо здійснено повне або часткове рятування судна чи майна (вантажів, інших предметів, що знаходяться на судні, або іншого майна), збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу, так само як і навколишнього природного середовища, або надані послуги, які успішно цьому сприяли. Для виникнення права на винагороду за досягнення корисного результату, що виражається в сприянні рятуванню, потрібна наявність двох умов: врятування в кінцевому підсумку всього майна, якому загрожувала небезпека, або його частини і наявність причинного зв'язку між сприянням рятуванню і повним або частковим врятуванням майна. Критерієм успішного сприяння рятуванню майна зазвичай є зменшення завдяки діям рятувальника небезпеки, яка загрожувала майну.

§3. Разом з тим передбачається виключення з принципу «без рятування – немає винагороди» у випадках, якщо існує загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. У таких випадках рятувальник може мати право на спеціальну компенсацію, якщо навіть рятувальник не досяг корисного результату рятування (див. статтю 338 КТМУ «Спеціальна компенсація» і коментар до неї).

§4. Норма, визначена статтею 328 Кодексу, застосовується також і в тому разі, коли судно, яке було врятоване, та судно, яке здійснювало рятувальну операцію, належать одному власнику (див. коментар до статті 331 КТМУ «Рятування судна того ж судновласника»).

§5. Рятувальну операцію можна розглядати як зобов'язання, що виникає між рятувальником та іншою особою (див. §5 коментаря до статті 327 КТМУ «Застосування права у разі рятування»). Тому в статті 8 Конвенції 1989 року визначаються обов'язки рятувальника, власника та капітана.

Відносно власника судна або іншого майна, що перебуває в небезпеці, рятувальник зобов'язаний:

- здійснювати рятувальні операції з належною турботою;
- під час виконання зобов'язання виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоди навколишньому середовищу або її зменшення;
- коли цього переконливо вимагають обставини, звертатися за допомогою до інших рятувальників;
- погоджуватися на участь інших рятувальників, коли цього переконливо вимагає власник або капітан судна чи власник іншого майна, яке перебуває в небезпеці, за умови, однак, що це не впливатиме на розмір його винагороди, якщо буде визнано, що така вимога була недоцільною.

Відносно рятувальника власник і капітан судна або власник іншого майна, яке перебуває в небезпеці, зобов'язані:

- у повному обсязі співпрацювати з ним під час рятувальних операцій;
- співпрацюючи, виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоди навколишньому середовищу або її зменшення;
- прийняти судно чи інше майно після того, як воно було доставлене в безпечне місце, коли цього переконливо вимагає рятувальник.

§6. Згідно із статтею 10 Конвенції 1989 року капітан зобов'язаний, наскільки він у змозі це зробити, не піддаючи суттєвій небезпеці своє судно та осіб, що знаходяться на ньому, надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель на морі. При цьому власник судна не несе відповідальності за порушення капітаном зазначеного зобов'язання (див. статтю 59 КТМУ «Обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі» і коментар до неї).

Стаття 329. «Заборона рятування». Послуги, надані незважаючи на ясну і розумну заборону власника або капітана щодо рятування судна або будь-якого іншого майна, що не знаходиться і не знаходилось на борту судна і наразилося на небезпеку, не дають права на винагороду.

§1. Норма, визначена статтею 329 Кодексу торговельного мореплавства України, яка стосується рятування всупереч забороні капітана судна, відтворює статтю 19 Конвенції 1989 року, і закріплює принцип добровільного прийняття послуг з рятування. Відповідно до зазначеної статті право вирішувати питання про прийняття послуг з рятування або відмову від них визнається за капітаном судна. Передбачається, що в його відсутність приймати такі послуги або відмовлятися від них має право особа, яка виконує функції капітана.

При цьому у разі, якщо об'єктом рятування є судно, яке наразилося на небезпеку, то заборонити здійснення рятувальних операцій може тільки власник або капітан судна. У випадках, коли об'єктом рятування є майно, що знаходиться на борту судна і наразилося на небезпеку, заборонити здійснення рятувальних операцій може тільки власник цього майна.

Необхідність отримання згоди на надання послуг з рятування відпадає, коли обставини не дозволяють встановити контакт з зазначеними особами або коли невідомо, кому належить майно, яке наразилось на небезпеку.

§2. Заборона повинна бути ясною і розумною, тобто відповідати здоровому глузду. На практиці довести й оспорити обставини, за яких мають бути визначені підстави для визнання заборони на рятування не розумними, досить складно. Це пов'язується з доводами захисту прав власності зі сторони власника судна чи вантажу, що свідчить про розумність здійснення прав власності щодо судна чи майна, і тому не підлягає сумніву. Доведення обставин, що свідчать про заборону рятування, яка не була виражена ясно і розумно, покладається на власника чи капітана судна, а також власника майна.

§3. За наявності ясної та розумної заборони надавати послуги з рятування рятувальник не повинен вживати будь-яких дій з рятування – у нього не виникає права на винагороду за послуги, надані після заборони. Якщо надання послуг з рятування було заборонено до початку операції, рятувальник не має права на винагороду взагалі. У тих випадках, коли таку заборону було зроблено в процесі здійснення операції, рятувальник може вимагати лише винагороди за послуги, надані до заборони, якщо вони успішно сприяли рятуванню майна, здійсненого згодом.

Стаття 330. «Рятування людей». Від врятованих людей не вимагається ніякої винагороди. Рятівник людей, який взяв участь у наданні послуг у зв'язку з аварією, що зумовила необхідність рятування, має право на справедливу частку в належній рятівнику сумі за рятування судна або іншого майна чи відвернення або зменшення шкоди навколишньому природному середовищу.

§1. Норма, визначена статтею 330 Кодексу торговельного мореплавства України, в якій йдеться про рятування людей, що може мати місце під час здійснення рятувальних операцій щодо судна або майна, за своїм змістом відповідає статті 16 Конвенції 1989 року і висловлює загальний принцип, згідно з яким винагорода за рятування людей, навіть якщо право на таку існує, ніколи не виплачується самими врятованими людьми.

§2. Таким чином, законом не передбачено право рятувальника вимагати винагороди за рятування людей. Однак рятувальник людей, який узяв участь у наданні послуг у випадку аварії, внаслідок якої виникла необхідність рятування, має право на справедливу частку присудженої рятувальнику суми за рятування судна або іншого майна, або запобігання шкоди навколишньому середовищу чи її зменшення. Отже, дії рятувальника людей можуть бути пов'язані із здійсненням рятувальної операції по відношенню до судна чи майна або бути частиною такої рятувальної операції. При цьому не обов'язкове здійснення рятування людей водночас з рятуванням судна або майна. Такі заходи можуть вживатись окремо, тобто мати самостійний характер.

§3. Задля реалізації права на одержання справедливої частки винагороди необхідно дотримання наступних умов:

- вимога рятувальника людей повинна бути адресована тільки рятувальникові судна або майна;
- рятувальникові судна або майна повинна бути присуджена винагорода за рятування.

Це означає, що у випадках, коли рятувальник судна або майна позбавлений винагороди за рятування, рятувальник людей не вправі вимагати від нього сплати справедливої частки.

Стаття 331. «Рятування судна того ж судовласника». Винагорода сплачується і в тому разі, коли судно, що надало послуги з рятування, належить власнику врятованого судна.

§1. Нормою, визначеною статтею 331 Кодексу торговельного мореплавства України, передбачено право на одержання винагороди за рятування навіть у випадках, коли судно, що надало послуги з рятування, належить власнику врятованого судна.

За своїм змістом стаття 331 Кодексу відповідає вимогам частини 3 статті 12 Конвенції 1989 року.

§2. Правило статті 331 Кодексу слід застосовувати з урахуванням того, що в разі, який в ній мається на увазі, власник судна, що надало послуги з рятування, не має права на винагороду за порятунок іншого, також належного йому судна без вантажу. Однак він має право вимагати сплати винагороди за рятування вантажу, що знаходився на врятованому судні, якщо вантаж йому не належить.

Екіпаж судна, що надало послуги з рятування, відповідно до статті 331 Кодексу має право на винагороду і в тих випадках, коли у власника цього судна таке право відсутнє.

§3. Правило статті 331 Кодексу застосовується тоді, коли особа, якій належать обидва судна, володіє ними на праві власності або на іншій законній підставі (див. коментар до статті 20 КТМУ «Поняття судовласника і власника судна»). До інших, ніж володілець, законних власників, можуть бути віднесені:

- особи, у яких судна знаходяться в оперативному управлінні (або господарському віданні);
- особи, які орендують судно, не укомплектоване екіпажем.

§4. Власник судна, що надало послуги з рятування, може вимагати виплати йому винагороди з власників вантажу, який знаходився на приналежному йому врятованому судні, за винятком тих випадків, коли в результаті рятування запобігають збитків від загибелі або пошкодження вантажу, за які власник судна несе відповідальність як перевізник. Останнє викликається необхідністю уникнути зворотного стягнення сум винагороди на користь

вантажовласника у зв'язку з заподіянням йому збитків, викликаних невиконанням рятувальником (перевізником) своїх зобов'язань щодо належної доставки вантажу.

§5. Позов власника судна, що надало послуги з рятування, про виплату винагороди за рятування вантажу, який знаходився на приналежному йому врятованому судні, повинен бути пред'явлений на загальних підставах з залученням в якості відповідачів осіб, заінтересованих у вантажі, – його власників або страховиків. Частина винагороди, що падає на вантаж і підлягає стягненню з указаних осіб, встановлюється шляхом розподілу загальної суми винагороди пропорційно вартості врятованого судна, вантажу і фрахту (справи МАК № 14/1952, «Бауман»; № 1/1953, «Новосибирск»; № 9/1966, «Ристна»).

Стаття 332. «Розмір винагороди». **Розмір винагороди визначається угодою сторін, а за відсутності угоди - судом, господарським судом або Морською арбітражною комісією. Будь-яка угода про рятування, що була укладена в момент і під впливом небезпеки, може бути на вимогу однієї з сторін визнана недійсною або змінена в судовому порядку, якщо буде визнано, що умови угоди є несправедливими.**

Розмір винагороди може бути зменшено або у винагороді може бути відмовлено, якщо рятівник з власної вини спричинив необхідність рятування або вчинив крадіжку, привласнив майно або вчинив інші протиправні дії.

§1. Відповідно до частини 2 статті 6 Конвенції 1989 року капітан судна вправі укласти договори про рятування від імені власника судна. Капітан або власник судна вправі укласти такі договори від імені власника майна, яке знаходиться на судні.

Питання про право капітана судна і судновласника укласти договори про рятування вперше регулюється Конвенцією 1989 року. Метою встановлення уніфікованих правил є уникнення затримки укладення таких договорів, пов'язаної з певними обмеженнями повноважень на їх укладення в національному праві, і тим самим поліпшити становище рятувальників, які заохочуються до своєчасного здійснення рятувальних операцій по відношенню до майна, яке знаходиться в небезпеці.

§2. Договір про рятування – це будь-який договір, метою якого є здійснення рятувальної операції по відношенню до судна або іншого майна, що знаходиться в небезпеці. Якщо договір відповідає таким цілям, наявність в ньому положень, які передбачають платіж за певних умов без досягнення корисного результату рятування, не змінює характер договору про рятування. Так, стандартні форми договору про рятування (Lloyd's Open Form – LOF 1995 року, рятувальний контракт Ради для розвитку міжнародної торгівлі Китаю, французький договір про надання допомоги на морі та інші) містять положення про виплату спеціальної компенсації у порядку винятку з принципу «без порятунку – немає винагороди».

При цьому особливе правове значення має момент укладання договору про рятування – такий договір укладається в момент і під впливом небезпеки для судна або майна. У зв'язку з цим під дію статті 332 Кодексу торговельного мореплавства України не підпадають угоди про рятування, укладені після закінчення рятувальної операції, коли судно вже не знаходиться в небезпеці (справа МАК № 18/1958, «Анге»), а так само і договори, укладені до виникнення небезпеки для судна або майна. Так, наприклад, договір буксирування (стосовно правової природи якого в юридичній літературі мають місце чимало дискусій) відноситься до числа договорів, що укладаються до виникнення небезпеки.

§3. Однією з умов договору про рятування є умова про розмір винагороди, а за відсутності договору – розмір винагороди визначається за рішенням суду, господарського суду чи Морської арбітражної комісії згідно з нормою, визначеною частиною першою статті 332 Кодексу (за змістом Конвенції 1989 року розмір винагороди визначається за рішенням суду або арбітражу).

Зазначеною частиною статті 332 Кодексу визначається, що будь-яка угода про рятування, яка була укладена в момент і під впливом небезпеки, може бути на вимогу однієї з сторін визнана недійсною або змінена в судовому порядку, якщо буде визнано, що умови угоди є несправедливими.

§4. Відповідно ж до статті 7 Конвенції 1989 року договір про рятування або будь-які його умови можуть визнаватися недійсними або змінюватися, якщо:

- договір був укладений внаслідок надзвичайних обставин чи під впливом небезпеки, та його умови є несправедливими;
- винагорода, передбачена договором, є надто завищеною чи заниженою стосовно фактично наданих послуг.

Наведений перелік обставин є вичерпним. При цьому визнання такого договору недійсним або вирішення питання про зміну умов також віднесено до компетенції суду чи арбітражу. В таких випадках найбільш складно довести те, що одна сторона знала чи повинна була знати про те, що інша сторона діяла під впливом небезпеки і не погодилася б на укладання договору на таких умовах за відсутності небезпеки. Питання про справедливість умов та характер винагороди вирішується судом з урахуванням обставин, які мали місце під час рятувальної операції.

§5. Частиною другою статті 332 Кодексу визначені випадки, за якими рятувальник може бути позбавлений права на одержання винагороди або зменшення розміру винагороди, а саме:

- якщо рятувальник з власної вини спричинив необхідність рятування;
- якщо рятувальник вчинив крадіжку, привласнив майно або вчинив інші протиправні дії.

Перелічені вище дії рятувальника можуть визнаватися підставами для позбавлення права на одержання винагороди або зменшення розміру винагороди тільки за наявності його провини.

§6. Слід відзначити, що наведена норма потребує приведення у відповідність з правилом, визначеним статтею 18 Конвенції 1989 року, а саме:

- по-перше, згідно Конвенції 1989 року мова йде про повне або часткове позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію (див. статтю 338 КТМУ «Спеціальна компенсація» і коментар до неї), а можливість зменшення розміру таких виплат не передбачена;
- по-друге, позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію пов'язується не лише з виною рятувальника, а також з його необережністю;
- по-третє, визначені випадки, за якими можливе позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію, а саме у разі:
 - якщо рятувальні операції виявилися необхідними з вини або через необережність рятувальника;
 - якщо рятувальні операції виявилися складнішими з вини або через необережність рятувальника;
 - якщо рятувальник винний в обмані чи іншій нечесній поведінці.

Випадки, за яких рятувальні операції виявилися складнішими, можуть мати місце, коли судно рятується від однієї небезпеки, але потрапляє з вини або через необережність рятувальника в іншу, яка має наслідком збільшення витрат на рятувальну операцію або залучення сторонньої допомоги. Обман або іншого роду нечесна поведінка рятувальника, як правило, пов'язані з протиправною поведінкою членів екіпажу судна, яке надає послуги з рятування.

Стаття 333. «Критерії встановлення винагороди». **Винагорода встановлюється з метою заохочення рятувальних операцій з урахуванням таких критеріїв (незалежно від порядку, в якому вони викладені):**

- 1) врятована вартість судна та іншого майна;
- 2) майстерність і зусилля рятувальника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу;
- 3) ступінь успіху, досягнутого рятувальником;
- 4) характер і ступінь небезпеки;
- 5) майстерність і зусилля рятувальника у рятуванні судна, іншого майна, людей;
- 6) затрачений рятувальником час, понесені ним витрати і збитки;
- 7) ризик відповідальності та інший ризик, на які наражався рятувальник або його обладнання;
- 8) швидкість надання послуг;
- 9) наявність і використання суден або іншого обладнання, призначених для рятувальних операцій;
- 10) стан готовності та ефективність обладнання рятувальника і його вартість.

Встановлена винагорода виплачується всіма особами, заінтересованими в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. У разі виплати винагорода однією з цих осіб вона має право регресу до інших заінтересованих осіб у розмірі їх відповідних часток.

§1. Норми, визначені статтею 333 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідають статті 13 Конвенції 1989 року.

§2. Відповідно до частини першої статті 333 Кодексу, яка стосується встановлення розміру винагорода за рятування майна в результаті здійснення рятувальної операції, винагорода повинна встановлюватися з метою заохочення рятувальних операцій. Винагорода рятувальника не розглядається в якості компенсації за його працю, але зазвичай носить заохочувальний характер. Прямий припис, наведений в частині першій статті 333 Кодексу, означає, що заохочення рятувальника є критерієм загального характеру, який завжди повинен братися до уваги при встановленні розміру винагорода за рятування.

§3. Спеціальні критерії, з урахуванням яких встановлюється розмір винагорода за рятування (пункти 1-10 частини першої статті 333 Кодексу), в більшості своїй повторюють критерії, встановлені статтею 268 КТМ СРСР 1968 року на підставі статті 8 Конвенції про рятування 1910 року. Разом з тим статтею 333 Кодексу встановлені й нові критерії (див. пункти 2, 8, 9 і 10 частини першої зазначеної статті), обумовлені новим режимом рятування.

Перелік критеріїв, наведених у пунктах 1-10 частини першої статті 333 Кодексу, не є вичерпним. Виходячи з заохочувального характеру винагорода, суди та арбітражі можуть брати до уваги при встановленні розміру винагорода також інші критерії.

Прямий припис стосовно того, що критерії враховуються при встановленні розміру винагорода незалежно від послідовності, в якій вони викладені в частині першій статті 333 Кодексу, означає, що значення кожного з критеріїв не визначається його черговістю і що дотримання такої черговості не обов'язково.

§4. У врятованій вартості судна та іншого майна знаходить своє вираження цінність наданих рятувальником послуг, що визначається з урахуванням усіх критеріїв, які впливають на розмір винагорода. Врятована вартість майна, істотно впливаючи на розмір винагорода, не повинна разом з тим приводити до встановлення розміру винагорода, який не відповідає фактично наданим рятувальником послугам. Розмір винагорода ніколи не встановлюється прямо пропорційно врятованій вартості майна.

Реальний вплив врятованої вартості майна на розмір винагорода залежить головним чином від характеру і ступеня небезпеки, якій воно піддавалося (див. пункт 4 частини першої статті 333 Кодексу). Рятувальник не може розраховувати на встановлення високої за розміром винагорода за рятування майна, що піддавалося незначному фізичному ризику, якщо навіть врятована вартість була високою. Однак винагорода рятувальника може становити значну частину врятованої вартості майна, навіть відносно високої, в разі, якщо майно було врятовано від загрози отримання серйозних ушкоджень або його повної загибелі. При наявності загрози загибелі судна або іншого майна збільшення розміру врятованої вартості майна тягне за собою збільшення розміру винагорода рятувальника у порівнянні з тим, яке рятувальник мав би в разі, якби врятована вартість була значно нижче.

§5. Врятована вартість судна та іншого майна визначається на дату і в місці закінчення рятувальної операції.

Врятована вартість судна визначається виходячи з його ринкової вартості в непошкодженому стані з відрахуванням витрат на усунення пошкоджень, отриманих до моменту закінчення рятувальної операції. У разі, якщо вартість продажу судна на брукт перевищує номінальну вартість, що становить різницю між його ринковою вартістю у непошкодженому стані і вартістю усунення пошкоджень, врятована вартість судна визначається виходячи з вартості продажу судна на брукт за вирахуванням витрат на його доставку та продажу. Якщо ринкової вартості судна не існує, врятована вартість судна визначається виходячи з вартості судна для конкретного власника на іншій основі.

Через труднощі встановлення врятованої вартості вантажу на практиці прийнято при продажу вантажу на умовах CIF (Cost, Insurance, Freight) розглядати врятовану вартість як

вартість вантажу в непошкодженому стані. У разі, якщо вантаж не міг бути доставлений в порт призначення або був доставлений в порт призначення на іншому судні, витрати на доставку вантажу в порт призначення повинні бути виключені із вартості вантажу на умовах CIF, для визначення врятованої вартості вантажу. При втраті частини вантажу або його пошкодженні врятована вартість вантажу відповідно знижується.

Визначати врятовану вартість фрахту для встановлення розміру винагороди потрібно в разі, якщо фрахт перебуває на ризику і є самостійним об'єктом рятування. Вартість фрахту, яка не є самостійним об'єктом рятування, зазвичай розглядається як складова частина вартості вантажу.

§6. Майстерність і зусилля рятувальника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу є критерієм, з яким зв'язується встановлення так званої «підвищеної винагороди».

Пункт 2 частини першої статті 333 Кодексу відображає компроміс, досягнутий комерційними колами, пов'язаними з рятуванням, у тому числі страховиками судна і вантажу і страховиками відповідальності, щодо оплати послуг рятувальників стосовно запобігання або зменшення шкоди навколишньому середовищу.

Облік зусиль рятувальника в запобіганні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу не повинен вести до встановлення підвищеної винагороди у твердій сумі на додаток до основної винагороди, який встановлюється з урахуванням інших критеріїв, що впливають на його розмір. Майстерність і зусилля рятувальника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу повинні враховуватися разом з іншими критеріями, оскільки практично неможливо розділити спільні зусилля рятувальника у здійсненні рятувальної операції. Наскільки може підвищуватися розмір винагороди за рятування з урахуванням майстерності і зусиль рятувальників у запобіганні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу, залежить від обставин конкретної справи і розсуду суду або арбітражу. Незважаючи на те, що для визначення «підвищеної винагороди» не потрібно встановлювати, якої у фінансовому відношенні відповідальності за шкоду від забруднення вдалося уникнути рятувальникам, проте необхідно представляти розмір катастрофи, якій вдалося запобігти зусиллями рятувальників. Безсумнівно, зусилля рятувальників, що призвели до запобігання шкоди, тягнуть за собою збільшення винагороди в порівнянні з їх зусиллями, які призвели до зменшення шкоди. Очевидно також, що «підвищена ставка винагороди» не може перевищувати врятованої вартості майна, яка є межею винагороди за рятування майна.

§7. Ступінь успіху, досягнутого рятувальниками – критерій, який береться до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 3 частини першої статті 333 Кодексу, норма якого виходить з того, що рятувальник досяг корисного результату в значенні статті 328 КТМУ, що дає йому право на винагороду (див. коментар до статті 328 КТМУ). У пункті 3 частини першої статті 333 Кодексу, що стосується встановлення розміру винагороди (на відміну від статті 328 КТМУ), використовується термін «ступінь успіху». Для цілей, в яких терміни «корисний результат» і «ступінь успіху» використовуються в статтях 328 і 333 Кодексу, їх слід розглядати як синоніми. Ступінь успіху, досягнутого рятувальниками, – це корисний результат, який виражається в повному або частковому рятуванні майна відповідної врятованої вартості або в сприянні повному або частковому рятуванню майна відповідної врятованої вартості.

При встановленні розміру винагороди враховується, чи здійснив рятувальник всю операцію в цілому або тільки сприяв її успішному завершенню.

§8. Характер і ступінь небезпеки – критерій, який береться до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 4 частини першої статті 333 Кодексу. Розглянуте правило, як і пункт «d» частини 1 статті 13 Конвенції 1989 року не містить ніяких уточнень щодо небезпеки. Однак частина перша статті 326 КТМУ «Сфера застосування правил щодо винагороди за рятування на морі» відсилає до небезпеки для судна або іншого майна, наявність якої характеризує будь-яку рятувальну операцію і є однією з умов виникнення права на винагороду (див. коментар до статті 326 КТМУ). У зв'язку з цим критерій «характер і

ступінь небезпеки» слід розуміти як характер і ступінь небезпеки для врятованого судна або іншого врятованого майна, в тому числі і для врятованих людей (пасажирів, членів екіпажів та інших).

Характер небезпеки може варіювати від виведення судна з експлуатації (імобілізації) до повного конструктивного руйнування та загибелі судна або іншого майна, а ступінь небезпеки – від безпосередньої або такої, що може проявитися в будь-який найближчий момент, до дуже віддаленої в її прояві.

При встановленні розміру винагороди важливо з'ясувати, від якої небезпеки було врятовано судно або інше майно. Рятування судна або іншого майна від значної небезпеки, і як наслідок цього отримання його власниками найбільшої вигоди від рятування, має спричинити за собою збільшення розміру винагороди. Чим більш значною була небезпека для судна або іншого майна, тим більше цінність здійсненої рятувальної операції і тим вище винагорода рятувальника.

Небезпека для судна зазвичай є в той же час небезпекою для вантажу та іншого майна на його борту. У практиці рятування судна і майна, яке знаходиться на його борту, розглядаються як єдине ціле. При наявності небезпеки для однієї частини майна все майно розглядається як таке, що наразилося на небезпеку. Не робиться відмінностей і між ступенем небезпеки для судна і майна, яке знаходиться на його борту. У зв'язку з цим особи, заінтересовані в судні та майні, яке знаходиться на його борту, сплачують винагороду пропорційно їх відповідній врятованій вартості. Небезпека для врятованого судна не завжди тягне за собою небезпеку для пасажирів і членів екіпажу. Наявність небезпеки для людей залежить від характеру і ступеня небезпеки, якій піддалося судно.

§9. Майстерність і зусилля рятувальника у рятуванні судна, іншого майна і людей – критерій, який береться до уваги при встановленні винагороди відповідно до пункту 5 частини першої статті 333 Кодексу.

Майстерність і зусилля, проявлені рятувальником під час здійснення рятувальної операції, впливають на розмір винагороди в сторону її збільшення, відсутність майстерності і інтенсивних зусиль – в сторону зниження. У зв'язку з цим при оцінці обставини конкретного випадку повинна визначатися відмінність між професійним рятувальником, для якого здійснення рятувальних операцій є професійною діяльністю, і непрофесійним (випадковим) рятувальником. Професійний рятувальник завжди ставить собі за мету заробити високу винагороду, але для цього він повинен проявити стандарт розумної компетентності професійного рятувальника. Якщо при здійсненні конкретної рятувальної операції професійний рятувальник, який не виявив такого стандарту компетентності, не може розраховувати на винагороду, яку він мав би при прояві компетентності, яка вимагається від нього. Від непрофесійного рятувальника не можна вимагати того ж стандарту компетентності і тих же зусиль, що і від професійного рятувальника. У зв'язку з тим, що рятувальні операції нерідко здійснюються у разі крайньої потреби (несприятливих гідрометеорологічних умовах і т. п.), такі обставини повинні прийматися до уваги при вирішенні питання про те, чи була здійснена рятувальна операція без прояву майстерності та інтенсивних зусиль рятувальника.

Майстерність і зусилля рятувальника у рятуванні людей, які зазнали небезпеки на борту судна, зазвичай істотно впливають на збільшення розміру винагороди. За інших рівних умов рятувальник, який рятував майно і людей, може отримати більшу винагороду, ніж рятувальник, який рятував тільки майно.

§10. Витрачений рятувальником час і понесені витрати та збитки – критерій, який береться до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 6 частини першої статті 333 Кодексу.

Залежно від обставин конкретного випадку рятувальна операція може бути нетривалою або тривалою. У разі, якщо судно або інше майно наражається на серйозну небезпеку, швидко здійснення рятувальної операції, що приносить значну вигоду його власникам, зазвичай щедро заохочується. Тривалість рятувальної операції у зв'язку з надмірною складністю її здійснення також може впливати на збільшення розміру винагороди.

Оскільки понесені рятувальником витрати і збитки є одним з критеріїв встановлення розміру винагороди, суди та арбітражі зазвичай обмежуються загальним уявленням про такі витрати і збитки. При достатній врятованій вартості судна або іншого майна звичайні за своїм розміром витрати і збитки рятувальника повинні охоплюватися присудженою йому винагородою. Однак понесені рятувальником витрати і збитки повинні ретельно розглядатися судом або арбітражем в разі, якщо рятувальник може не отримати справедливої винагороди як такої понад понесених ним витрат і збитків або не отримати її зовсім, або не відшкодувати повністю своїх витрат і збитків.

Збільшення розміру винагороди у зв'язку зі значними витратами і збитками рятувальника залежить від цінності здійсненої операції і врятованої вартості судна або іншого майна. У разі, якщо рятувальна операція оцінюється високо і врятована вартість судна або іншого майна достатня, щоб відшкодувати понесені витрати і збитки рятувальника і винагородити його, винагорода може перевищувати такі витрати і збитки, з таким, однак, розрахунком, щоб власник врятованого майна мав суттєву вигоду від рятування. При встановленні розміру винагороди враховуються всі розумно понесені в цілях рятування витрати і збитки.

§11. Ризик відповідальності та інші ризики, яким піддавалися рятувальники або їх обладнання – критерій, який береться до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 7 частини першої статті 333 Кодексу.

До першої категорії ризиків відноситься «ризик відповідальності». Такому ризику рятувальник може піддаватися в разі зіткнення його судна з іншими суднами, пошкодження їм портових споруд, знарядь лову і т. д. Прийняття рятувальником на себе таких ризиків надається велике значення при встановленні розміру винагороди.

Друга категорія ризиків – це «інші ризики», тобто ризики, яким піддаються самі рятувальники та їх обладнання під час здійснення рятувальної операції. Це може бути ризик отримання більш-менш серйозних пошкоджень або навіть загибелі судна рятувальника і ризик для життя членів екіпажів його суден. Чим вище ризик для рятувальника або його обладнання, тим більшу винагороду він повинен отримувати. Ризик для життя членів екіпажів суден рятувальника вважається надзвичайним, таким що значно впливає на встановлення розміру винагороди.

Рятувальники нерідко навмисно йдуть на ризики заради порятунку людей і майна. Однак будь-який ризик повинен бути розумним. Нерозумний за обставинами рятування ризик не береться до уваги при встановленні розміру винагороди.

§12. Швидкість надання послуг – критерій, який приймається до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 8 частини першої статті 333 Кодексу.

Додання швидкості надання послуг значення критерію, який впливає на збільшення розміру винагороди, викликане заохоченням процесу рятування, спрямованого на здійснення рятувальниками своєчасних операцій для забезпечення безпеки суден та іншого майна і захисту навколишнього середовища. З урахуванням зазначеного критерію суд і арбітраж має право заохочувати будь-які швидкі дії рятувальника (негайно відповів на сигнал лиха і пішов з максимальною швидкістю до місця події, в короткий термін мобілізував свої сили і засоби і т. п.), важливі для своєчасного надання допомоги судну або рятування іншого майна, що знаходиться в небезпеці. Критерій «швидкість надання послуг» в значній мірі можна застосувати до інтересів професійних рятувальників.

§13. Наявність і використання суден та іншого призначеного для рятувальних операцій обладнання – критерій, який береться до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 9 частини першої статті 333 Кодексу.

Підвищення розміру винагороди на підставі пункту 9 частини першої статті 333 Кодексу вправі вимагати насамперед професійний рятувальник, який має в своєму розпорядженні призначені для рятувальних операцій обладнання та судна, укомплектовані спеціально навченим екіпажем і знаходяться в постійній готовності на рятувальних станціях. Основним джерелом покриття витрат на їх утримання є винагорода, видана за рятування суден та іншого майна. Як «професійний» класифікується і рятувальник, який використовує призначені для рятувальних операцій судна не тільки для таких цілей, але і для здійснення іншої комерційної

діяльності, зокрема для далеких буксирувань суден та інших об'єктів. Це викликано тим, що в сучасних економічних умовах рятувальники не можуть покривати величезні витрати на утримання суден, призначених для рятувальних операцій, за рахунок отриманої ними винагороди. Тим часом рятування залишається основною їхньою діяльністю: вони вкладають кошти в утримання призначених для рятувальних операцій суден і обладнання, вдосконалюють свій досвід у рятуванні і несуть обов'язок швидкого надання послуг тоді, коли вони потрібні. Статус таких рятувальників як «професійних рятувальників» повсюдно (повсеместно) визнається при встановленні розміру винагороди.

На підставі пункту 9 частини першої статті 333 Кодексу можуть заохочуватися власники не призначених для цілей рятування суден, які вкладають кошти в оснащення суден обладнанням, призначеним для здійснення рятувальних операцій, для того щоб мати кращу перспективу на досягнення корисного результату в разі здійснення рятувальних операцій. Однак збільшення розміру винагороди власникам таких суден є менш значним у порівнянні з професійними рятувальниками.

§14. Стан готовності обладнання рятувальника, ефективність і вартість такого обладнання – критерій, який приймається до уваги при встановленні розміру винагороди відповідно до пункту 10 частини першої статті 333 Кодексу. На підставі зазначеної норми суди та арбітражі повинні брати до уваги при встановленні розміру винагороди «стан готовності» обладнання рятувальника, тобто знаходження суден на рятувальних станціях в готовності вийти для надання допомоги в момент отримання відповідного виклику або, якщо судна не перебувають на рятувальних станціях, готовність їх вийти для надання допомоги в короткий термін часу після отримання відповідного виклику. Суд і арбітраж повинні брати до уваги також «ефективність» обладнання рятувальника, тобто знаходження обладнання в належному стані та можливість його використання в будь-який момент, а також «вартість» устаткування рятувальника. Встановлення вартості обладнання рятувальника важливо для загального уявлення про розмір капіталовкладень конкретного рятувальника в таке обладнання і витрат на його утримання.

§15. Згідно із частиною другою статті 333 Кодексу торговельного мореплавства України винагорода виплачується всіма особами, заінтересованими в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. У разі виплати винагороди однією з цих осіб вона має право регресу до інших заінтересованих осіб у розмірі їх відповідних часток.

Зазначене правило відтворює досягнутий комерційними колами, заінтересованими в рятуванні, компроміс, згідно з яким витрати у зв'язку зі сплатою винагороди, встановленої з урахуванням майстерності і зусиль рятувальників у запобіганні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу, особами, заінтересованими в судні або іншому майні, несуть страховики судна або іншого майна, а витрати у зв'язку зі сплатою спеціальної компенсації судовласником – страховики його відповідальності.

Витрати на рятування, що включають винагороду за рятування, при визначенні якої прийняті до уваги майстерність та зусилля рятувальника щодо попередження або зменшення шкоди навколишньому середовищу, визнаються загальною аварією.

Стаття 334. «Максимальний розмір винагороди». **Винагорода, за винятком будь-яких відсотків і відшкодовуваних судових або арбітражних витрат, що можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим, не може перевищувати врятованої вартості судна та іншого майна.**

§1. Норма, визначена статтею 334 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідає пункту 3 статті 13 Конвенції 1989 року і висловлює один з основних принципів рятування на морі, відповідно до якого рятувальник не може ні за яких умов отримувати винагороду в розмірі, що перевищує вартість того, що він врятував, а власник врятованого майна не повинен сплачувати більше того, що він міг би втратити, не вдаючись до допомоги рятувальника.

При цьому законом мається на увазі так звана «чиста винагорода», тобто винагорода за винятком будь-яких відсотків і відшкодовуваних судових або арбітражних витрат, які можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим.

§2. У зв'язку зі значною вартістю суден вимоги про винагороду за рятування за своїм розміром зазвичай бувають набагато нижче вартості врятованого майна, і тому питання про застосування межі відповідальності власника врятованого судна виникає рідко.

Зазвичай розмір винагороди за рятування не перевищує половини вартості врятованого майна. Винагорода в сумі, що становить 35-50% вартості врятованого майна, встановлюється, як правило, у випадках, коли або операція з рятування судна, що піддалося серйозній небезпеці, була складною і була пов'язана з великим ризиком для рятувальника (справа МАК № 17/1957, «Родос»), або вартість врятованого майна була занадто низькою (справа МАК № 7/1968, «Данае»), або витрати, розумно понесені рятувальником, були високими по відношенню до вартості врятованого майна (справа МАК № 74/1959, «Панагія»). За таких обставин винагорода іноді встановлюється в розмірі, який перевищує половину вартості врятованого майна (справа МАК № 38/1962, «Шолта»).

У судовій і арбітражній практиці багатьох держав винагорода в сумі, що перевищує половину вартості врятованого майна, встановлюється, як правило, при наявності виняткових обставин.

У тих випадках, коли вартість врятованого майна є низькою, вона частіше виступає в ролі межі винагороди за рятування. Остання може встановлюватися в розмірі вартості врятованого майна, якщо понесені рятувальником витрати дорівнювали цієї вартості або перевищували її. У практиці Морської арбітражної комісії (МАК) відомі такі випадки (наприклад, справи «Блинк», 1932 року та № 23/1966, «МРС-1514»).

У сучасній практиці розмір винагороди за рятування при низькій вартості врятованого майна (якщо вона не є мізерно малою) зазвичай визначається з таким розрахунком, щоб власник врятованого майна мав хоча б деяку вигоду від рятування. У зв'язку з цим під час рятування майна низької вартості рятувальник частіше наражається на ризик отримати винагороду, неадекватну своїм послугам.

§3. Відповідно до статті 24 Конвенції 1989 року право рятувальника на відсотки стосовно будь-якої суми, яка належить йому, визначається відповідно до законодавства держави, в якій знаходиться суд чи арбітраж, який розглядає справу.

Стаття 335. «Розподіл винагороди між рятувальниками». **Розподіл винагороди між рятувальниками провадиться за їх угодою, а за відсутності угоди - в судовому порядку на підставі критеріїв, зазначених у статті 333 цього Кодексу.**

§1. Стаття 335 Кодексу торговельного мореплавства України відтворює зміст пункту 1 статті 15 Конвенції 1989 року, який ґрунтується на правилах розподілу винагороди між рятувальниками *Конвенції про рятування* 1910 року, які не зазнали змін. Однак пункт 1 статті 15 Конвенції 1989 року і, відповідно, стаття 335 Кодексу набувають більшого значення в умовах нового режиму рятування у зв'язку з покладанням на рятувальника обов'язку звертатися за допомогою до інших рятувальників, коли цього розумно вимагають обставини, а також погоджуватися на участь інших рятувальників, коли цього розумно вимагає капітан судна, яке знаходиться в небезпеці, чи його власник або власник іншого майна, що знаходиться в небезпеці.

Відповідно до статті 335 Кодексу розподіл винагороди між рятувальниками провадиться за їх угодою, а за відсутності угоди – в судовому порядку на підставі критеріїв, зазначених у статті 333 КТМУ «Критерії встановлення винагороди».

§2. У сучасних умовах рятувальні операції нерідко є складними і вимагають об'єднання зусиль декількох рятувальників. Рятувальник, який уклав договір про рятування з власником судна або іншого майна, які перебувають під загрозою (основний рятувальник), може звернутися до іншого рятувальника щодо надання йому допомоги в здійсненні рятувальної операції, уклавши з ним, у свою чергу, договір на умовах платежу на базі *люмпсум* (тобто фіксованої плати за проведення рятувальної операції) чи *дейлі - рейт* (тобто щоденної ставки) або на умовах «без рятування – немає винагороди». Однак, якщо договір укладається з професійним рятувальником, він зазвичай укладається на умовах «без рятування – немає винагороди», тобто такий рятувальник має право на відповідну його вкладу частку будь-якої винагороди, отриманої за здійснену рятувальну операцію.

У міжнародній практиці професійні рятувальники використовують в таких цілях стандартну форму субдоговорів Міжнародного рятувального союзу (розподіл винагороди) 1991 року (далі – субдоговорів 1991 року), призначених для рятувальних компаній, які входять до Міжнародного рятувального союзу, але можуть використовуватись і іншими рятувальниками.

Укладання субдоговорів на умовах зазначеної форми передбачає, що основний рятувальник діє відповідно до договору, укладеного за Ллойдівською стандартною формою угоди про рятування (Lloyd's Open Form – LOF), у зв'язку з чим він погоджується зробити все можливе, щоб допомогти основному рятувальнику виконати його обов'язки відповідно до LOF, у тому числі надати персонал, обладнання, включаючи судна і послуги, згідно з узгодженим планом рятувальної операції або будь-які інші на вимогу основного рятувальника безпосередньо під час здійснення рятувальної операції.

Рятувальник, який діє відповідно до договору, укладеного з основним рятувальником, зазвичай не має самостійного права пред'являти вимоги, що впливають з рятувальної операції, до відповідальних за платіж осіб. У зв'язку з цим субдоговір 1991 року передбачає, що рятувальник за таким договором погоджується не пред'являти вимоги про винагороду і / або спеціальної компенсації за надані їм послуги згідно з договором до осіб, відповідальних за їх виплату. Основний рятувальник висуває вимоги, що впливають з рятувальної операції, не тільки відносно своїх власних послуг, але і послуг рятувальника за субдоговором. Разом з тим останній допомагає основному рятувальнику в обґрунтуванні вимоги, надає йому всі необхідні матеріали, що стосуються рятувальної операції, і, зокрема, свого вкладу в рятувальну операцію. У свою чергу основний рятувальник повинен консультуватися з рятувальником за субдоговором щодо розміру необхідного забезпечення, особистості гарантів, форми, в якій гарантія повинна надаватися, інформувати про всі істотні моменти арбітражного процесу і, зокрема, про мирні пропозиції.

Основний рятувальник зобов'язується розподіляти з рятувальником за субдоговором всю суму, присуджену Арбітражем Ллойда або узгоджену сторонами і отриману ним. Спори між основним рятувальником і рятувальником за субдоговором розглядаються Арбітражем Ллойда.

§3. У практиці Морської арбітражної комісії (МАК) в разі, якщо декілька рятувальників здійснювали єдину рятувальну операцію, вимоги, що впливають з такої операції, зазвичай пред'являються одним з рятувальників за і від імені інших рятувальників. Спори, що виникають між рятувальниками щодо розподілу винагороди, вирішуються з урахуванням критеріїв, прийнятих до уваги при встановленні винагороди в цілому. Якщо дії рятувальників були спільними, при розподілі винагороди між ними в першу чергу повинні враховуватися такі критерії, як майстерність і зусилля рятувальника у рятуванні судна, іншого майна і людей, а також в запобіганні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу, якщо загроза заподіяння такої шкоди існувала, ризики відповідальності і інші ризики, яким піддавалися рятувальники або їх обладнання. При розподілі загальної суми винагороди між декількома рятувальниками в разі, якщо їх дії були розпочаті не одночасно, важливого значення набуває питання про так звану першість в рятуванні у зв'язку із заохоченням швидкості надання допомоги людям та майну, що знаходяться в небезпеці. У разі, якщо декілька рятувальників здійснювали послідовні дії по відношенню до судна або іншого майна, розподіл винагороди залежить головним чином від того, наскільки корисними були дії попередніх рятувальників, тобто якою мірою вони сприяли досягненню кінцевого результату рятування і якого успіху домогся останній рятувальник.

§4. Якщо вимоги співрятувальників (соспасателей) пред'являються ними окремо, суд або арбітраж, який встановлює розмір винагороди одному з рятувальників, повинен брати до уваги, наскільки це можливо, внесок, зроблений в рятування судна або іншого майна іншими рятувальниками, з тим щоб загальна сума винагороди за рятування відповідала фактично наданим рятувальниками послугам і не перевищувала врятованої вартості судна або іншого майна. Якщо вимоги співрятувальників розглядаються не одним і тим же судом або арбітражем, особливою турботою власника врятованого майна повинно бути надання суду або

арбітражу відомостей про внесок кожного з співрятувальників щоб уникнути несприятливих для нього наслідків.

§5. При здійсненні рятувальної операції декількома рятувальниками може виникнути питання про правомірність участі в ній подальшого рятувальника і, відповідно, про його право на частку винагороди в разі заміни їм першого рятувальника.

При рятуванні судна з капітаном і екіпажем на борту або в їх відсутності, але при збереженні контролю над судном зі сторони його власника рішення про прийняття допомоги, а також про заміну одного рятувальника іншим зазвичай залежить від капітана судна або його власника. Тому якщо перший рятувальник був замінений іншим без згоди капітана судна, що зазнало аварії, або його власника, наступний рятувальник не має права ні на яку частку винагороди. У таких випадках, які б розумні не були причини заміни рятувальника, вони не мають істотного значення при вирішенні питання про правомірність такої заміни. Заміна рятувальника без згоди зазначених вище осіб не може бути виправдана навіть у випадках некомпетентності такого рятувальника або неправильної поведінки з його боку.

У тих випадках, коли здійснюється рятування покинутого екіпажем судна, власник якого невідомий або зв'язок з яким встановити неможливо, питання про правомірність заміни першого рятувальника проти його волі і бажання продовжувати вже розпочату операцію вирішується з урахуванням того, наскільки розумними були причини такої заміни. Щодо правомірності заміни першого рятувальника можна говорити в тих випадках, коли доведено, що перший рятувальник не мав розумних сподівань на успішне виконання операції в силу відсутності у нього відповідних матеріалів і обладнання або недостатню компетентність, неправильну поведінку і т. д. При відсутності таких доказів заміна першого рятувальника розглядається як неправомірна, що веде до повного позбавлення другого рятувальника права на винагороду. Якщо ж заміна першого рятувальника визнається необхідною, то при успішних діях, вжитих ним до його заміни, він набуває право на відповідну частку винагороди.

При рятуванні покинутого екіпажем судна перший рятувальник не повинен перешкоджати діям інших рятувальників, якщо є реальне побоювання, що виконання рятувальної операції їм самим не буде успішним.

§6. Неправильні дії одного з рятувальників можуть вплинути на винагороду іншого рятувальника, пов'язаного з ним спільним здійсненням рятувальної операції, тільки тоді, коли інший рятувальник причетний до цих дій. Одного лише факту співрятування (соспасання) недостатньо щоб говорити про вплив неправильних дій одного з рятувальників на винагороду рятувальника, невинного в такій поведінці.

§7. Від здійснення рятувальної операції декількома рятувальниками слід відрізнити випадки, при яких рятувальник використовує судна та інші засоби третіх осіб для виконання в ході рятування лише окремих певних робіт, укладаючи з цими особами відповідні угоди. Виконавши такі роботи, власник залучених до рятування суден чи інших засобів набуває право на оплату користування його суднами і засобами відповідно до умов угоди, але не може претендувати на винагороду за рятування.

Стаття 336. «Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами». **Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, провадиться з урахуванням особистого вкладу кожного в досягнення позитивних результатів рятування за взаємною угодою заінтересованих сторін, а за відсутності угоди - згідно з рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії України.**

Правила частини першої цієї статті не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю.

§1. Стаття 336 Кодексу торговельного мореплавства України є національною нормою. Конвенція 1989 року не регулює питання про розподіл винагороди між судновласником і членами екіпажу судна. У пункті 2 статті 15 Конвенції 1989 року передбачається лише, що «розподіл між власником, капітаном та іншими особами, які перебувають на службі на кожному судні, яке рятувало, визначається законом держави прапора». Незважаючи на те, що

в пункті 2 статті 15 Конвенції 1989 року не згадується слово «винагорода», назва статті 15 «Розподіл винагороди між рятувальниками» підтверджує, що мова йде про розподіл саме винагороди між судновласником і членами екіпажу судна. З цього виходить і стаття 336 Кодексу, яка визначає порядок розподілу винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції.

§2. Пункт 2 статті 15 Конвенції 1989 року включає нове правило з урахуванням збільшення числа рятувальних операцій, здійснюваних не із суден. При цьому якщо рятування здійснювалося не із судна, розподіл визначається законом, під дію якого підпадає договір, укладений між рятувальником та його працівниками. З огляду на це, в національному законодавстві повинні бути впроваджені правила щодо розподілу винагороди між зазначеними особами.

У Кодексі торговельного мореплавства України визначення розміру часток винагороди, що належать судновласнику, членам екіпажу та іншим особам не наводиться, тоді як за законодавством інших країн передбачається таке визначення розміру часток винагороди відповідно до світової практики, згідно з якою 3/5 винагороди спрямовується судновласникові, а 2/5 розподіляються між членами екіпажу.

§3. За нормою, визначеною частиною першою статті 336 Кодексу, для можливого розподілу винагороди повинні виконуватися наступні умови:

- щоб судновласник, члени екіпажу судна та інші особи приймали участь у рятувальній операції;
- був відомий і врахований особистий внесок кожної з зазначених вище осіб в досягненні позитивних результатів рятування;
- щоб розподіл винагороди був результатом взаємної угоди заінтересованих сторін, а за відсутності угоди – відповідав рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії України.

§4. За змістом статті 336 Кодексу в ній під «судновласником» розуміється особа, яка або є власником судна, або використовує його на іншій законній підставі (див. статтю 20 КТМУ) і має право на винагороду за рятування, здійснене таким судном.

«Членами екіпажу» судна є капітан, інші особи командного складу і суднова команда (див. коментар до статті 49 КТМУ), що знаходилися на судні в період здійснення рятувальної операції. При розподілі винагороди враховуються всі члени екіпажу судна незалежно від того, чи вони брали участь особисто в діях з рятування чи ні.

«Інші особи», які зазначаються в статті 336 Кодексу, – це особи, що не входять до складу екіпажу судна, яке рятувало, але брали участь у рятувальній операції в якості фахівців або керівників.

§5. Норма, визначена частиною першою статті 336 Кодексу, яка регулює розподіл винагороди між судновласником, екіпажем судна та іншими особами, виходить з того, що вимогу про стягнення винагороди за рятування до власників врятованого майна має право пред'являти лише власник судна, яке рятувало. У такій вимозі повинна бути врахована і винагорода, що належить членам екіпажу судна та іншим особам, зазначеним у коментованій статті. Ні капітан, ні екіпаж судна, ні інші особи не мають права на пред'явлення окремої вимоги до власників врятованого майна.

§6. Згідно із частиною другою статті 336 Кодексу правила розподілу винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю. Отримані професійним рятувальником кошти від здійснення рятувальних операцій, які становлять основу його життєдіяльності, професійний рятувальник використовує на свій розсуд, забезпечуючи при цьому, як правило, високе утримання членам екіпажів суден, призначених для здійснення рятувальних операцій.

§7. Згідно із статтею 23 Конвенції 1989 року для позовів щодо сплати винагороди за рятування встановлюється строк позовної давності два роки. Строк позовної давності починається з дня закінчення рятувальних операцій. Проте цей строк може бути подовжений.

До того ж позов про відшкодування зі сторони особи, яка несе відповідальність, може бути висунутий навіть після закінчення строку позовної давності, якщо він висувається протягом строку, встановленого законодавством держави, де здійснюється судочинство.

Стаття 337. «Валюта винагороди». Виплата винагороди за рятування провадиться у тій валюті, в якій вона одержана.

§1. Статтею 337 Кодексу торговельного мореплавства України визначається спеціальна норма щодо валюти розрахунків за результатами рятувальної операції, за якою винагорода за рятування сплачується у тій валюті, в якій її присуджено до сплати судом (арбітражем), або в якій вона одержується відповідно до умов договору про рятування чи іншого роду згоди сторін.

Стаття 338. «Спеціальна компенсація». Якщо рятувальник здійснив рятувальні операції стосовно судна, що само по собі або його вантаж становило загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, і не набув при цьому права на винагороду, то він має право на одержання від власника цього судна спеціальної компенсації, еквівалентної його витратам, яка може бути збільшена максимально на 30 відсотків понесених рятувальником витрат.

Проте якщо суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія, врахувавши відповідні критерії, зазначені у статті 333 цього Кодексу, буде вважати справедливим і розумним збільшити в подальшому таку спеціальну компенсацію, то це збільшення не може перевищувати 100 відсотків понесених рятувальником витрат.

§1. Стаття 338 Кодексу торговельного мореплавства України відтворює зміст пунктів 1 і 2 статті 14 Конвенції 1989 року, що вводять поняття спеціальної компенсації, яка є частиною компенсаційної системи платежів у зв'язку із зусиллями рятувальників у запобіганні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу. Стаття 338 Кодексу відображає одну з найзначніших змін традиційного режиму рятування, яка полягає у визнанні за рятувальником права на отримання спеціальної компенсації в порядку винятку з принципу «без рятування – немає винагороди»,

§2. Частиною першою статті 338 Кодексу передбачаються три умови, за наявності яких у рятувальника виникає право на спеціальну компенсацію, а саме:

- рятувальник здійснив рятувальну операцію по відношенню до судна, яке наразилося на небезпеку;
- судно або його вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;
- рятувальник не набув права на винагороду.

§3. Відповідно до частини першої статті 338 Кодексу рятувальник повинен здійснити рятувальну операцію по відношенню до судна, яке наразилося на небезпеку. У разі, якщо для рятувальника існує навіть невелика перспектива врятувати судно або його вантаж, що створюють загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, і рятувальник діяв з такою метою, його дії по відношенню до судна розглядаються як рятувальна операція. Однак, якщо початковим мотивом дій рятувальника було запобігання або зменшення шкоди навколишньому середовищу при очевидній відсутності з самого початку перспективи на порятунок судна або його вантажу і рятування було виключно побічною дією, така операція не може розглядатися як рятувальна операція, у зв'язку з чим стаття 338 Кодексу не застосовується. Заходи, прийняті рятувальником після загибелі судна щодо запобігання або зменшення шкоди навколишньому природному середовищу, також не є рятувальною операцією по відношенню до судна і не підпадають під дію зазначеної статті.

§4. Рятувальник повинен здійснити рятувальну операцію «по відношенню до судна, яке само по собі або його вантаж становило загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу». Частина перша статті 338 Кодексу не встановлює ніяких обмежень щодо типів суден і видів вантажів, які можуть бути потенційним джерелом, що створює загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Для цілей частини першої зазначеної статті поняття «судно» повинно включати і його «бункер» (тобто судові запаси палива і мастил). Виключення бункера було б не виправданим обмеженням, беручи до уваги

цілі нового режиму рятування. Вираз «судно само по собі» використовується в частині першій зазначеної статті тільки для того, щоб відокремити судно від вантажу, який також може створювати загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу.

Частина перша статті 338 Кодексу застосовується при наявності «загрози заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу». При цьому не потрібно, щоб загроза матеріалізувалася і не встановлюється її ступінь. Передбачається, що спеціальна компенсація сплачується незалежно від ступеня загрози. Ступінь загрози є важливою обставиною в разі, якщо суд або арбітраж визначають збільшення спеціальної компенсації у зв'язку із запобіганням або зменшенням збитку навколишньому середовищу.

Практика розгляду вимог, що впливають з рятування суден, які самі по собі або їхні вантажі створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, в іноземних судах або арбітражах свідчить про те, що суди та арбітражі зазнають великих труднощів при вирішенні питання про те, яка загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу достатня для встановлення спеціальної компенсації. Особливі категорії експертів залучаються ними для того, щоб спробувати визначити, яких збитків могло бути заподіяно довіллю в разі, якби рятувальна операція не була успішною. Внаслідок труднощів практика судів та арбітражів не відрізняється послідовністю (див. §4 коментаря до статті 343 КТМ РФ).

§5. Частина перша статті 338 Кодексу відноситься до ситуацій, коли судно або його вантаж, що знаходяться в небезпеці, потребували допомоги рятувальників і існувала загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, що виходить від самого судна або його вантажу. Якщо рятувальник здійснив рятувальну операцію по відношенню до таких судна або вантажу і не зміг отримати винагороду, за крайню мірою рівну його витратам (відсутня врятована вартість майна або врятована вартість майна недостатня), рятувальник має право на отримання від власника судна спеціальної компенсації, яка дорівнює його витратам.

Отже, спеціальна компенсація не є винагородою за рятування, а становить спеціальний платіж, розмір якого має бути еквівалентним витратам рятувальника.

§6. У разі, якщо встановити адекватну винагороду неможливо (відсутня врятована вартість майна або врятована вартість майна недостатня), відповідно до статті 338 Кодексу спеціальна компенсація, рівна витратам рятувальника, може бути збільшена максимум до 30% або більше цієї межі, але не більше 100% витрат рятувальника. Встановлення в зазначеній статті двох максимумів є результатом політичного компромісу, на який змушена була піти дипломатична конференція при прийнятті Конвенції 1989 року в зв'язку з позицією країн, що розвиваються, обумовленою їх економічним становищем і прагненням у зв'язку з цим зменшити непосильний для них тягар платежів.

В іноземній практиці збільшення понад 30% спеціальної компенсації, що дорівнює витратам рятувальника, зв'язується з винятковими ризиками фізичного, політичного або фінансового характеру при здійсненні рятувальних операцій.

§7. Статтею 338 Кодексу визначається необхідність врахування при збільшенні спеціальної компенсації «відповідних» критеріїв, встановлених частиною першою статті 333 КТМУ. Використання слова «відповідних» не є випадковим і має на меті уникнути подвійного врахування тих же самих критеріїв при визначенні винагороди за рятування, з одного боку, і спеціальної компенсації згідно із статтею 338 Кодексу – з іншого. Так, повне врахування критерію «майстерність і зусилля рятувальника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу» при визначенні розміру винагороди згідно з пунктом 2 частини першої статті 333 повинен виключати його врахування при визначенні спеціальної компенсації згідно із статтею 338 Кодексу. Вибір залежить від розсуду суду або арбітражу. Практичні труднощі, пов'язані з урахуванням «відповідних» критеріїв, усуваються у випадках, коли відсутня врятована вартість майна та стаття 333 не застосовується або якщо врятована вартість майна є незначною, у зв'язку з чим встановлення адекватної винагороди з урахуванням критеріїв, передбачених частиною першою статті 333 Кодексу, неможливо.

§8. Витрати рятувальника є основою спеціальної компенсації. У цьому полягає сутність статті 338 Кодексу: в будь-якому випадку відшкодувати рятувальнику, який прийняв на

себе ризики, пов'язані з рятуванням судна, яке само по собі чи його вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, всі його розумні витрати на здійснення рятувальної операції по відношенню до такого судна.

Рятувальник зберігає право на спеціальну компенсацію, рівну витратам, розумно понесеним ним з початку рятувальної операції і до її завершення, і в тому випадку, якщо загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу була відвернена рятувальником раніше, ніж він завершив рятувальну операцію. У зв'язку з цим заслуговує на увагу рішення Палати Лордів у справі «Нагасакі Спірит» 1997 року, яким була вирішена суперечка між рятувальниками цього судна і його власниками про те, за який період рятувальники мають право на спеціальну компенсацію відповідно до пункту 3 статті 14 Конвенції 1989 року: за весь період рятувальної операції або тільки за ту її частину, коли існувала загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Палата Лордів на підставі ретельного аналізу статті 14 і пов'язаного з нею підпункту «а» статті 1 Конвенції 1989 року (визначення рятувальної операції) дійшла висновку, що спеціальна компенсація повинна сплачуватися за весь період рятувальної операції по відношенню до судна, яке само чи його вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, в зв'язку з чим «витрати рятувальника повинні прийматися в розрахунок до тих пір, поки триває рятувальна операція, якщо навіть загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу була відвернена раніше» (див. §8 коментаря до статті 343 КТМ РФ).

§9. Необхідно зауважити, що зі змісту статті 14 Конвенції 1989 року слід виділити деякі найбільш важливі положення, а саме:

- право на одержання спеціальної компенсації рятувальник одержує в результаті здійснених ним рятувальних операцій за умови, якщо він запобіг шкоди навколишньому середовищу чи зменшив її;
- витрати рятувальника означають фактичні витрати, обґрунтовано здійснені рятувальником під час проведення рятувальної операції, та справедливу оплату за обладнання й персонал, фактично та обґрунтовано використані в ході рятувальної операції, з урахуванням критеріїв, які застосовуються для визначення розміру винагороди за рятування;
- якщо рятувальник виявив недбалість і через це не зміг запобігти шкоди навколишньому середовищу чи зменшити її, він може бути повністю або частково позбавлений спеціальної компенсації.

Згідно з положеннями Конвенції 1989 року визначення розміру спеціальної компенсації здійснюється наступним чином:

- у випадку, якщо рятувальник не запобіг шкоди навколишньому середовищу чи не зменшив її, спеціальна компенсація дорівнює його витратам;
- у випадку, якщо рятувальник запобіг шкоди навколишньому середовищу або зменшив її, спеціальна компенсація дорівнює його витратам, однак може бути збільшена до 30 % або навіть до 100 % витрат рятувальника.

Спеціальна компенсація сплачується за рахунок власника судна, до того ж власник судна має право адресувати регресну вимогу третім особам. Спеціальна компенсація не відноситься до загальної аварії.

§10. В останній час рятувальні організації, які є членами Міжнародного рятувального союзу, накопичили певний досвід застосування статті 14 «Спеціальні засоби правового захисту» Конвенції 1989 року (Lloyd's Open Forms – LOF 1990 року та LOF 1995 року включають в себе статтю 14), який свідчить про те, що метод визначення спеціальної компенсації, встановлений статтею 14, не виправдав себе на практиці через його неясність, громіздкість, обтяжливість і великі витрати.

Інший метод визначення спеціальної компенсації, що дозволяє вирішити цілий ряд проблем, які виникають в практиці застосування статті 14 Конвенції 1989 року передбачений Умовою про спеціальну компенсацію клубів взаємного страхування (P&I клубів – *The Special Compensation P&I Club Clause*, скорочено – *Scopic Clause*). *Scopic Clause* («Скопик клоуз»), що включає в себе 15 умов і три додатки, які є її невід'ємною частиною, схвалено Міжнародним

рятувальним союзом, більшістю клубів Міжнародної групи клубів взаємного страхування (The International Group of P&I Clubs – IGP&I) і Лондонськими страховиками майна в травні 1999 року. *Scopic Clause* регулює відносини між рятувальником, власником судна і власниками вантажу. Оскільки P&I клуби і страховики майна не є сторонами LOF, відносини між ними та Міжнародним рятувальним союзом регулюються відповідними кодексами поведінки (Codes of Conduct).

§11. *Scopic Clause* може бути включено в договір за формою LOF 1995 року за усною або письмовою згодою власника судна і рятувальника. У разі, якщо *Scopic Clause* не узгоджується з будь-якими положеннями LOF 1995 року положення першого мають пріоритет. Метод визначення спеціальної компенсації згідно із статтею 14 Конвенції 1989 року замінюється методом її визначення відповідно до *Scopic Clause* (умова 1).

Рятувальник вправі на свій розсуд за умови письмового повідомлення власника судна застосувати *Scopic Clause* в будь-який час незалежно від обставин і, зокрема, від того, чи існує «загроза заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу». Право на винагороду відповідно до *Scopic Clause* виникає з моменту повідомлення власника судна. Однак послуги, надані до повідомлення, винагороджуються тільки відповідно до статті 13 Конвенції 1989 року включеної в LOF 1995 року (умова 2).

Винагорода згідно зі *Scopic Clause* це фактичні витрати, розумно понесені рятувальником при здійсненні рятувальної операції, узгоджені тарифні ставки за використані в операції буксири, обладнання та персонал, що включають в себе елемент прибутку, і додаткову винагороду в розмірі 25% тарифних ставок. Однак в разі, якщо фактичні витрати перевищують тарифні ставки, які застосовуються, винагорода включає в себе фактичні витрати і 10% тарифних ставок або тарифні ставки і 25% тарифних ставок в залежності від того, що є більшим (умова 5).

У *Scopic Clause* знайдено менш складне рішення, ніж в статті 14 Конвенції 1989 року: в ній застосування положень про спеціальну компенсацію не ставиться в залежність від загрози заподіяння шкоди навколишньому середовищу і географічної сфери. *Scopic Clause* залишає вирішення питання за рятувальником, який на свій розсуд може застосувати *Scopic Clause* в будь-який час здійснення рятувальної операції, незалежно від загрози заподіяння шкоди навколишньому середовищу і географічної сфери (умова 1).

Значним нововведенням стало включення в *Scopic Clause* узгоджених тарифних ставок за використані в операції буксири, обладнання та персонал. На додаток до цих тарифних ставок рятувальник отримує винагороду, яка є заохоченням його за капіталовкладення в рятувальну діяльність.

Scopic Clause значно зменшує для рятувальників ризику, пов'язані із здійсненням рятувальних операцій на основі принципу «без порятунку – немає винагороди». Інші сторони, залучені в рятування, також отримують певну вигоду від *Scopic Clause*, оскільки останнім створює стимули для втручання рятувальника у вкрай несприятливих ситуаціях, а саме коли вартість майна дуже низька або ризик заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу дуже високий.

Стаття 339. «Вантажі, що належать державі». **Без згоди держави-власника жодне з положень цієї глави не може бути використано як підстава для вилучення, арешту або затримання некомерційних вантажів, що є власністю держави і мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет згідно із загально визнаними принципами міжнародного права.**

§1. Стаття 339 Кодексу торговельного мореплавства України відтворює зміст статті 25 Конвенції 1989 року, закріплюючи принцип недоторканості особливої категорії вантажів – вантажів, які належать державі.

§2. Вантажі, про які йдеться у статті 339 Кодексу, характеризуються чітко визначеними ознаками, а саме:

- вантажі є некомерційними, тобто їх перевезення та подальше використання не переслідує одержання прибутку;
- власником вантажів є держава;

- на вантажі розповсюджується режим суверенного імунітету згідно із загально визначеними принципами міжнародного права під час проведення рятувальних операцій.

§3. Статтею 339 Кодексу визначається, що без згоди держави-власника жодне з положень Глави 6 Розділу IX КТМУ не може бути використано як підстава для вилучення, арешту або затримання некомерційних вантажів, що є власністю держави. У зв'язку з цим є доцільним визначитися з органом державної влади, який має надавати згоду на вчинення таких дій, закріпивши його повноваження відповідним нормативним актом.

Стаття 340. «Обов'язок надати забезпечення». **На прохання рятувальника особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення вимоги, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятувальника.**

Власник врятованого судна повинен використати всі можливості для гарантії того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення вимоги до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятувальника.

Власник врятованого судна повинен використати всі можливості для гарантії того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення вимоги до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятувальника.

§1. Стаття 340 Кодексу торговельного мореплавства України відтворює зміст статті 21 Конвенції 1989 року, закріплюючи обов'язок особи, відповідальної за виплату рятувальної винагороди, на прохання рятувальника надати забезпечення рятувальної винагороди, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятувальника. Конвенція про рятування 1910 року не містить положень про забезпечення вимог рятувальника.

§2. Відповідно до норми, визначеної частиною першою статті 340 Кодексу, рятувальник вправі вимагати надання забезпечення, а особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення за вимогою рятувальника. Однак, законом не визначено, з якого моменту рятувальник має право вимагати надання йому забезпечення. Згідно з існуючою практикою відправними моментами, з яких рятувальник набуває права на надання йому зазначеного забезпечення є:

- момент завершення рятувальної операції – для встановлення винагороди за рятування;
- момент повідомлення власника судна про застосування умов *Scopic Clause* (див. коментар до статті 338 КТМУ) – для виплати спеціальної компенсації.

§3. Згідно з умовами *Scopic Clause* власник судна протягом двох робочих днів з моменту письмового повідомлення рятувальником про застосування *Scopic Clause* надає рятувальнику банківську гарантію або гарантію клубів взаємного страхування (P&I клубів). Для забезпечення вимог щодо винагороди затверджена спеціальна форма гарантії Міжнародного рятувального союзу («Salvage Guarantee Form – ISU 5»).

§4. Право рятувальника на одержання забезпечення, як правило, пов'язується із застосуванням примусових заходів стосовно врятованого майна. До надання забезпечення рятувальник має право морської застави, за яким може бути накладений арешт на врятоване майно задля забезпечення його вимог. Відповідно до статті 20 Конвенції 1989 року рятувальник не може здійснювати свого права морської застави в разі, коли надане належне забезпечення стосовно його вимоги, включаючи відсотки та судові або арбітражні витрати рятувальника.

§5. Згідно з нормою, визначеною частиною другою статті 340 Кодексу, власник врятованого судна повинен використати всі зусилля для того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення рятувальнику. Так як рятувальник може мати складнощі з встановленням особи власника врятованого вантажу, то на власника судна покладається відповідальність за надання рятувальникові інформації про вантаж, його власників або страхувальників.

§6. Згідно з правилом, визначеним частиною третьою статті 340 Кодексу, без згоди рятувальника врятоване судно та інше майно не може бути переміщено з порту або місця, куди це майно спершу доставлено після закінчення рятувальних операцій, до того часу, поки не буде надано належного забезпечення до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні

витрати рятувальника. Це стосується можливих на практиці випадків, коли рятувальник не звернувся з вимогою про забезпечення або якщо він не має можливості реалізувати своє право на морську заставу.

Слід зазначити, що згідно із статтею 22 Конвенції 1989 року суд або арбітраж мають право винести рішення про сплату рятувальнику авансом такої суми, яка вважається справедливою й обґрунтованою (проміжна плата), і на таких умовах, які є справедливими й обґрунтованими згідно з обставинами справи, у тому числі на умовах, що стосуються забезпечення – у відповідних випадках. У випадку проміжної плати забезпечення, яке надається, відповідно знижується.

Глава 7. Морські протести

Стаття 341. «Заява про морський протест». **Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників 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.

§1. *Морський протест (Sea Protest)* – це оформлена в установленому порядку заява капітана судна (Statement of Sea Protest), зроблена ним у зв'язку з подією, що мала місце в період плавання або стоянки судна в порту [шторм, посадка на міліну, льодовий стиск (ледовое сжатие), зіткнення, забруднення нафтою, пошкодження вантажу тощо], яка у подальшому може бути підставою для пред'явлення судновласникові майнових вимог.

Заява морського протесту є дією капітана судна, спрямованою на забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласника в разі пред'явлення до нього майнових вимог у зв'язку з подією. Капітан, посиляючись на небезпеку і випадковості на морі та інші обставини, викладає в заяві про морський протест дані, які свідчать про повну або часткову неможливість покладання на судновласника відповідальності за реальну або ймовірну шкоду (действительный или предполагаемый ущерб), заподіяну судну, вантажу, іншому судну або майну третіх осіб.

Акт про морський протест (Note of Sea Protest – див. статтю 346 КТМУ), що складається на підставі заяви про морський протест, є одним з видів доказів, які мають значення для вирішення спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства, в суді і арбітражі, для складання диспаш, для врегулювання відносин зі страховиками.

§2. Морський протест є одним з видів письмових доказів, які підлягають оцінці судом або арбітражем. Відповідно до статті 30 «Обов'язки доказування і подання доказів» Цивільного процесуального кодексу України (ЦПКУ) кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посиляється як на підставу своїх вимог і заперечень. Суд або арбітраж оцінюють докази за своїм внутрішнім переконанням. Ніякі докази не мають для суду або арбітражу заздалегідь встановленої сили. У зв'язку з цим морській протест особливо важливий при розгляді вимог, що виникли в результаті подій, учасниками або свідками яких були, як правило, лише службовці судновласника (перевізника).

Відповідно до пункту 21 статті 34 «Нотаріальні дії, що вчиняють нотаріуси» Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» (із змінами), а також Глави 18 «Вчинення морських протестів» *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України*, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5 (із змінами), нотаріуси вчиняють морські протести. Таким чином, морський протест є видом нотаріальної дії, при цьому його вчинення характеризують наступні особливості:

- нотаріус не проводить огляд речових доказів;
- нотаріус не направляє заінтересованим особам повідомлення про вчинення морського протесту;
- капітан та члени екіпажу, які залучаються до вчинення цієї нотаріальної дії, не попереджаються нотаріусом про відповідальність за подання неправдивих свідчень.

Підсумовуючи зазначене вище зауважимо, що правова природа морського протесту полягає у наступному:

- морський протест є способом забезпечення доказів;
- морський протест є одним із видів письмових доказів;
- морський протест, як вид доказу, підлягає оцінці судом чи арбітражем;
- вчинення морського протесту є видом нотаріальної дії.

§3. Статтею 341 Кодексу торговельного мореплавства України передбачено право капітана заявити морський протест відносно події, що може статися як під час стоянки судна, так і під час плавання. На практиці частіше заявлення морського протесту здійснюється задля доказу того, що втрата, пошкодження чи прострочення доставки вантажу виникли не з вини перевізника.

§4. Відповідно до частини першої статті 341 Кодексу морський протест може бути заявлений при одночасній наявності двох наступних умов: 1) коли в період плавання або стоянки судна «мала місце подія» і 2) коли ця подія «може стати підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог». З цього випливає ряд практично важливих висновків.

По-перше, необхідність в заявленні морського протесту виникає тільки тоді, коли будь-якій особі (юридичній або фізичній), іншій ніж судновласник, в результаті події, яка мала місце, заподіяна (або передбачається, що заподіяна) шкода. Якщо подія мала місце, але наперед відомо (заведомо известно), що вона не призвела і не могла призвести до виникнення збитків для кого-небудь, крім самого судновласника, підстав для заяви морського протесту немає, так як очевидно, що ніякі майнові вимоги до судновласника в такому випадку не можуть бути пред'явлені.

По-друге, в момент заявлення морського протесту капітану не обов'язково має бути точно відомо, що в результаті події виникла шкода. У статті 341 Кодексу йдеться про подію, яка «може бути підставою» для пред'явлення майнових вимог до судновласника. Тому для заявлення морського протесту досить можливості виникнення збитків від події. Висновок про ймовірність заподіяння шкоди вантажу, іншому судну і т. п. капітан робить, оцінивши характер події. У подібних ситуаціях капітан зазвичай застосовує при заявленні протесту формулювання «припускаючи, що вантаж пошкоджений...» і т. д.

По-третє, оскільки заявлення морського протесту відповідно до статті 341 Кодексу здійснюється у випадках, коли є або можуть бути підстави для пред'явлення вимог до власника судна, капітан якого заявляє протест, таке заявлення може бути зроблено виключно з метою забезпечення доказів для пред'явлення майнових вимог цим судновласником до інших осіб. Це, однак, не означає, що морський протест, заявлений у випадках, передбачених статтею 341 Кодексу, не може бути надалі використаний судновласником як докази при пред'явленні ним таких вимог.

§5. У статті 341 Кодексу для позначення подій і обставин, у зв'язку з якими може бути заявлений морський протест, вжито слово «подія», нерозкрите і не конкретизоване, в той час як КТМ СРСР 1929 року пов'язував можливість заявлення морського протесту із загальною і окремою (частною) аварією або зіткненням суден. По суті, однак, в цьому питанні між КТМ СРСР 1929 року, КТМ СРСР 1968 року і КТМУ немає розбіжності, так як якщо подія спричинила або могла спричинити збитки (а тільки така подія призводить до заяви морського протесту), такі збитки завжди можна розглядати як загальну чи окрему аварію (див. статті 277 «Поняття загальної аварії» і 294 «Поняття окремої (незагальної) аварії» КТМУ).

Уявлення про те, які види подій найчастіше є підставою для заявлення морського протесту, дає практика.

Перш за все це настання події, що носить характер непереборної сили, або виникнення небезпек і випадковостей на морі. До таких подій можна віднести ураган, шторм, зіткнення з зануреними або плаваючими предметами, айсбергами, підводними перешкодами, різкі перепади температур внаслідок плавання у різних кліматичних поясах, стиснення судна льодами і т. п. Крім того, морські протести можуть бути заявлені при зіткненні суден, при наданні допомоги на морі, посадці на міліну, пожежі на борту судна, військових діях і т. д.

При настанні будь-якого випадку, який може бути класифікований як аварійна морська подія (АМП), капітан аварійного судна після прибуття в український порт зобов'язаний негайно подати відомості про аварію капітану порту в порядку та за формою, визначеними *Положенням про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами* (ПРАМП-2006), затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 року № 516. Залежно від обставин конкретного випадку капітан також оформляє морській протест, якщо його заявлення розумно потрібне за умовами такої ситуації.

§6. Найбільш часто заявлення морського протесту здійснюється при перевезеннях вантажу. Значення морського протесту в цих випадках пов'язане з тим, що відповідно до статті 176 КТМУ тягар доведення того, що втрата, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з вини перевізника, лежить на ньому самому. Заявляючи морський протест, перевізник тим самим переносить на позивача тягар доведення провини перевізника при втраті, пошкодженні або простроченні доставки вантажу. Однак морській протест не переносить на одержувача тягар доведення вини перевізника у втраті вантажу, якщо він не містить вказівок на ймовірність настання конкретних несприятливих наслідків, які виявилися предметом спору. Так, у рішенні Морської арбітражної комісії (МАК) за позовом підприємства «Пагед» до Мурманського пароплавства було зазначено, що зміст заявленого капітаном судна морського протесту не може породити презумпцію невинуватості перевізника, так як в числі можливих несприятливих наслідків для вантажу капітаном не була вказана ймовірність того, що палубний вантаж може бути змитий за борт – справжня причина недостачі встановлена не була (див. §5 коментаря до статті 394 КТМ РФ).

§7. Збиток, заподіяний даному судну, сам по собі звичайно не вимагає заявлення капітаном цього судна морського протесту, так як така шкода звичайно не є підставою для пред'явлення будь-ким майнових вимог до власника цього судна. Однак в деяких випадках, наприклад, коли судно в момент події знаходиться у тайм-чартері, збиток такого роду може ініціювати вимоги третіх осіб до власника цього судна. Крім того, заподіяння шкоди судну може з'явитися непрямою причиною пошкодження або втрати вантажу, який знаходився на ньому. У подібних випадках заявлення морського протесту можливе і доцільне.

§8. Шкода, завдана майну третіх осіб, яке не перебувало на борту судна, може виражатися в пошкодженні чи знищенні іншого судна, вантажу, який був на ньому, причалу, інших портових споруд, засобів навігаційної обстановки (ЗНО), рибальських снастей, нафтових вишок, які перебувають в морі, в забрудненні нафтою або іншою речовиною узбережжя і предметів, які перебували на ньому, і т. п. У всіх випадках виникають підстави для пред'явлення до судновласника майнових вимог, і, отже, заявлення морського протесту доцільне і необхідне.

§9. Можливі випадки заподіяння шкоди особистості. Стаття 241 Кодексу не виключає можливості заяви морського протесту в разі смерті, каліцтва або пошкодження здоров'я члена екіпажу, пасажира або іншої особи, хоча на практиці морській протест при подібних обставинах заявляється рідко. Вчинення морського протесту при нещасних випадках з людьми не виключає необхідності спеціального розслідування таких справ у встановленому законом порядку, передбаченому для випадків травматизму та загибелі людей (див. пункт 3.7 ПРАМП-2006).

§10. Подія, яка виступає підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог, може відбутися як під час плавання, так і при стоянці в порту. В обох випадках порядок заявлення морського протесту залишається одним й тим же. Правове значення має інша обставина – чи відбулася подія під час стоянки в порту або поза портом, так як від цього залежить визначення початку перебігу строку, встановленого для заявлення морського протесту (див. статтю 343 КТМУ «Термін для заяви»).

У період плавання може статися кілька подій. У цьому випадку доцільне оформлення морського протесту не в кінцевому пункті рейсу, а в найближчому проміжному порту, захід у який передбачався або був викликаний необхідністю. Так, наприклад, судно, яке прямувало з Південної Америки в Ленінград, в Біскайській затоці наразилося на сильний шторм. Припускаючи можливість пошкодження вантажу в зв'язку з ударами хвиль і креном судна,

капітан оформив морський протест у Гамбурзі. При переході з Гамбурга до Ленінграду судно прямувало в льодах, піддалося стиску ними і зазнавало удари окремих крижин по корпусу. Ці несприятливі обставини, які також могли стати причиною пошкодження вантажу, знайшли відображення в другій заяві про морський протест, зробленій в нотаріальній конторі Ленінграда (див. §5 коментаря до статті 286 КТМ СРСР 1968 року).

Лише в тому випадку, коли судно не заходило в проміжний порт, всі обставини, що виникли в період плавання і стоянки судна, фіксуються в одному морському протесті, який оформляється в порту призначення.

§11. Вітчизняна судова і арбітражна практика при вирішенні спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням, відводить суттєву роль морським протестам як доказу і розглядає їх як одне з джерел відомостей про морські події. В одному з рішень МАК вказала, що перевізник не несе відповідальності за шкоду, якщо вона виникла внаслідок стихійних обставин і не могла бути відвернена, незважаючи на вжиті екіпажем заходи, що було зафіксовано в морському протесті (справа МАК № 11/1968). При цьому враховується той факт, що заяву про морський протест подає капітан – офіційна особа і що така заява подається безпосередньо після події і містить, таким чином, перший (а іноді і єдиний) її опис, підтверджений даними судового журналу.

У той же час слід враховувати, що оформлення морського протесту є не чим іншим, як одним із способів забезпечення доказів. Тому нотаріус, складаючи акт про морський протест, не зобов'язаний перевіряти і оцінювати матеріали, що лежать в його основі. Завдання нотаріального органу зводиться тільки до оформлення зазначеного акта відповідно до правил, визначених у законодавстві – в КТМУ, в Законі України від 02.09.193 року № 3425-ХІІ «Про нотаріат» (із змінами), а також у *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України*, затвердженому наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5 (із змінами).

Факт засвідчення нотаріусом або іншим органом, який має на це право, акта про морський протест не дає цьому доказу будь-яких переваг перед іншими доказами. Це звичайний письмовий доказ, який при розгляді справи в арбітражі або суді досліджується в звичайному порядку і оцінюється за загальними правилами оцінки судових доказів. Заінтересовані особи мають право приводити дані, що спростовують факти, зафіксовані в морському протесті. При цьому серед інших доказів можуть бути акт про морський протест або судовий журнал, представлені капітаном іншого судна, акт про розслідування аварії, машинний журнал і т. п.

§12. З урахуванням сфери застосування норм Кодексу торговельного мореплавання України, заявлення морського протесту може здійснюватися:

- капітанами морських суден – під час їх плавання як морськими, так і внутрішніми водними шляхами;
- капітанами суден внутрішнього плавання, а також змішаного (річка - море) плавання – під час плавання їх морськими шляхами, а також внутрішніми водними шляхами під час здійснення перевезення вантажів, пасажирів і багажу із заходом в іноземний морський порт, рятувальної операції і при зіткненні з морським судном;
- капітанами суден, що перебувають у власності України, які експлуатуються і використовуються виключно в некомерційних цілях (крім військових кораблів і допоміжних суден ВМС ЗС України) – при зіткненні і рятуванні;
- командирами військових кораблів і допоміжних суден ВМС ЗС України – при здійсненні рятувальних операцій.

§13. Частина друга статті 341 Кодексу визначає зміст заяви про морський протест. Хоча твердо установлені форми такої заяви немає, включення в неї деяких відомостей є обов'язковим відповідно до прямої вказівки закону. До них відносяться опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна.

У заяві про морський протест повинні бути коротко і точно викладені обставини події і вказані конкретні заходи, які вживалися для відвернення шкоди або її зменшення. Згідно з інструктивним листом Міністерства юстиції СРСР від 31.05.1976 року № К-8-332 «Про здійснення морських протестів» опис вжитих заходів має представляти собою сукупність

відомостей щодо сумлінного виконання капітаном і екіпажем своїх обов'язків. Він не може зводитися до поширеного, але занадто загального формулювання «мною і моїм екіпажем було вжито всіх можливих заходів щодо збереження судна і вантажу, що рекомендуються доброю морською практикою, однак всі наші дії виявилися безсилими проти впливу стихії». Наприклад, у заяві про морський протест у зв'язку з реальними або передбачуваними втратою або пошкодженням вантажу повинна вказуватися подія, яка спричинила або могла спричинити втрату або пошкодження (шторм, перепади температури), а також заходи, прийняті капітаном і екіпажем для збереження вантажу при підготовці судна до рейсу, під час навантаження, кріплення, під час рейсу і т. д.

Так, наприклад, у справі, розглянутій МАК за позовом фірми «Вебстер» до Балтійського пароплавства, було встановлено, що частина пачок фанери змістилася і була пошкоджена. МАК також встановила, що вантаж був належно укладений і закріплений, проте в результаті сильного хвилювання моря і крену судна, який досягав 45°, вантаж був пошкоджений. Це підтверджувалося відповідними записами в судовому журналі і актом про морський протест, засвідченим у Великійбританії. Пароплавство було звільнено від відповідальності. В іншій справі, розглянутій МАК, позов був пред'явлений голландською фірмою «Брати Вісманс» до Чорноморського пароплавства в зв'язку з псуванням вантажу тапиоки внаслідок запотівання. З морського протесту випливало, що навантаження судна в Індонезії проводилося при температурі +36°C і забортової води +30°C. На переході до Європи температура повітря була +8°C, а води – +9°C. Судно неодноразово потрапляло в шторм (сила вітру досягала 11 балів, хвилювання моря – 9 балів). Перевізник був звільнений від відповідальності (див. §7 коментаря до статті 394 КТМ РФ).

При перевезенні пиломатеріалів на теплоході «Енисейск» (позов в МАК фірми «Мапринтер» до «Ингосстрах») в результаті сильного шторму судно отримало крен до 45°; з метою рятування судна, вантажу і фрахту було віддано кріплення палубного вантажу в районі трюму № 2 і частину вантажу було викинуто за борт. Зазначені обставини отримали відображення в морському протесті, і перевізник не ніс відповідальності за втрату вантажу. В іншій справі (позов в МАК фірми «Целлштоф унд Папир» до «Ингосстрах»), ґрунтуючись на морському протесті, заявленому в Польщі, та інших доказах, МАК визнала, що змив за борт частини палубного вантажу стався в результаті розриву крепіжних сталевих тросів під впливом сильного удару хвилі (див. там же).

§14. Крім відомостей, зазначених у частині другій статті 341 Кодексу, заява про морський протест повинна містити і ряд інших даних. Загальний перелік необхідних реквізитів такої заяви включає наступні дані:

- дата і час подачі заяви;
- прізвище, ім'я, по батькові, громадянство і місце проживання капітана;
- назва, прапор, належність і порт приписки судна (можуть додатково надаватись деякі з основних характеристик судна – валова і чиста місткість судна);
- назва і адреса судовласника;
- порт відправлення і порт призначення;
- опис обставин події;
- опис заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна (при описі інших подій наводяться дані про основні маневри судна відповідно до МПЗС-72 і т. п.);
- прізвища, імена, по батькові, посадове (службове) становище свідків (не менше чотирьох свідків – дві особи з командного складу судна, дві – з рядового);
- перелік документів, що додаються (виписки з судового та машинного журналів, письмові свідчення і т.п.).

Відомості, викладені в заяві про морський протест, повинні точно відповідати записам у судовому журналі. Заява про морський протест підписується капітаном судна і засвідчується судовою печаткою. Всі виправлення, зроблені в заяві, обумовлюються і засвідчуються капітаном.

В якості прикладу нижче наведена загальна частина одного з можливих варіантів заяви про морський протест, а саме:

Заява про морський протест	Statement of Sea Prtotest
Порт Нотаріусу / Консулу «.....» 20..... за місцевим часом	Port of..... To Notary / Consul «.....» 20..... LT
Я, капітан т/х, що плаває під прапором Панами, порт приписки Панама, і належить American Trading & Production Corporation, Нью Йорк, БРТ 10,575, НРТ 6,433, яке вийшло з Нового Орлеану, США, до Одеси, Україна, через Фрипорт, Багами, та Аугусту, Італія, з повним вантажем зерна насипом у кількості 16,275 довгих тон.	I, Master of the m/s under the flag of the Panama, port of registry Panama, belonging to the American Trading & Production Corporation, New York, Gross Tonnage 10,575, Net Tonnage 6,433, sailed from New Orleans, USA, on..... to Odessa, Ukraine via Freeport, Bahamas, and Augusta, Italy, with a full load of bulk wheat of 16,275 Long Tons.
Протягом рейсу судно наражалося на штормову погоду і бурхливе море, судно страждало від бортової та кильової качки, важко черпаючи воду носовою і кормовою частиною, та вода забризкувала палубу вздовж усього корпусу.	During the voyage the vessel met with stormy weather and heavy seas, the ship suffered rolling and pitching heavily shipping water fore and aft and spraying overall.
Наступні заходи були вжиті для збереження вантажу і судна.....	The following precautions were taken to save the cargo and the ship.....
Але, не зважаючи на вжиті заходи, передбачаючи можливість пошкодження корпусу і обладнання судна та вантажу, що знаходився на ньому, під впливом будь-чого чи усього зазначеного вище, я заявляю цей морський протест проти вищезазначених поганій погоди, ураганів, штормів, інцидентів та випадковостей, а також проти усіх або кожної справи чи речі, які можуть впливати з вищезазначеного, та усіх втрат, збитків і пошкоджень, пов'язаних з ними, цим зберігаючи за собою право доповнити цей протест у зручний час і в потрібному місці.	However, despite the precautions taken, fearing damage to hull and machinery of the vessel and her cargo from any or all the above incidents, I state the present sea protest against the aforesaid bad weather, gales, storms, accidents, incidents and occurrences, and against all and every matter and thing had and met with as aforesaid, and all loss or damage occasioned thereby reserving the right to extend this protest at a time and place convenient.
Я, капітан, офіційно та щиро заявляю, що вищезазначена заява є правильною і містить правдивий звіт щодо фактів та обставин.	I, Master, do solemnly and sincerely declare that the foregoing statement is correct and contains a true account of the facts and circumstances.
Капітан т/х Підпис.....	Master of m/v Signed.....
Свідки:	Witnesses:
1. Старший помічник капітана 2. Старший механік 3. Матрос 1-го класу 4. Моторист	1. Chief Officer 2. Chief Engineer 3. Able Seaman 4. Motorman
Перелік документів, що додаються:	List of attached documents:

§15. Кожна заява про морський протест, зроблена під час заходу в порт, має бути відображена в судовому журналі.

Стаття 342. «Органи, яким робиться заява». **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.

§1. Статтею 342 Кодексу торговельного мореплавства України визначені посадові особи, яким заявляється морський протест як в портах України (частина перша статті 342), так і в іноземних портах (частина друга статті 342).

§2. Згідно із загальним правилом морський протест заявляється нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено вчинення нотаріальних дій. Нотаріат в Україні – це система органів і посадових осіб, на які покладено обов'язок посвідчувати права, а також факти, що мають юридичне значення, та вчиняти інші нотаріальні дії, передбачені законодавством, з метою надання їм юридичної вірогідності. Відповідно до статті 1 Закону України від 02.09.1993 року № 3425-XII «Про нотаріат» (із змінами) нотаріальні дії в Україні вчиняються нотаріусами, які працюють в державних нотаріальних

конторах, державних нотаріальних архівах (державні нотаріуси) або займаються приватною нотаріальною діяльністю (приватні нотаріуси). Документи, оформлені державними і приватними нотаріусами, мають однакову юридичну силу.

Оскільки раніше функції нотаріусів виконувалися посадовими особами – державними службовцями, в Кримінальний кодекс України включена стаття 365-2 «Зловживання повноваженнями особами, які надають публічні послуги». Згідно з частиною 1 зазначеної статті використання приватним нотаріусом своїх повноважень всупереч завданням своєї діяльності та з метою отримання неправомірної вигоди для себе чи інших осіб, якщо це завдало істотної шкоди охоронюваним законом правам або інтересам окремих громадян, державним чи громадським інтересам або інтересам юридичних осіб тягне за собою кримінальну відповідальність.

§3. Відповідно до положень Глави 18 «Вчинення морських протестів» *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України* (далі – *Порядок*), затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5 (із змінами), з метою забезпечення доказів для охорони прав і законних інтересів судновласника заінтересована особа – капітан судна звертається до нотаріуса з письмовою заявою про подію, яка мала місце в період плавання або стоянки судна і яка може стати підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог (див. пункт 1.1 глави 18 *Порядку*).

Заява про морський протест має бути подана нотаріусу в порту України в строки, установлені чинним законодавством України (див. пункт 1.4 глави 18 *Порядку*, а також статтю 343 КТМУ «Термін для заяви»).

Якщо подати заяву про морський протест у встановлені строки неможливо, то про причини цього має бути зазначено в заяві про морський протест (див. пункт 1.5 глави 18 *Порядку*, а також статтю 344 КТМУ «Заява протесту із запізненням»).

§4. Вчинення нотаріальних дій за кордоном покладається на консульські установи України, а у випадках, передбачених чинним законодавством, – на дипломатичні представництва України. Серед таких дій знаходиться і вчинення морських протестів.

Відповідно до частини другої статті 342 Кодексу торговельного мореплавства України в іноземному порту морський протест заявляється консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

§5. Згідно із статтею 44 Консульського статуту України, затвердженого Указом Президента України від 02.04.1994 року № 127/94, консул вчиняє нотаріальні дії, передбачені законодавством України. Порядок вчинення нотаріальних дій консулом визначається Законом України «Про нотаріат», зазначеним Статутом, Положенням про порядок вчинення нотаріальних дій консулом, яке затверджується Міністерством юстиції України і Міністерством закордонних справ України, а також іншими актами законодавства України.

Зокрема, консул вправі вимагати явки капітана в консульську установу і подання доповіді про обставини плавання судна. Капітан судна повинен сповіщати консула про прибуття судна в порт держави перебування і подавати відомості про обставини плавання. Консул має право в будь-який час відвідати судно, а також має право з'ясувати обставини подій, які мали місце на судні, опитувати капітана і членів екіпажу судна.

§6. Заявлення морського протесту в іноземному порту капітан судна, яке плаває під Державним прапором України, може зробити і «компетентним посадовим особам іноземної держави» в порядку, встановленому законодавством цієї держави. Необхідність звернення до місцевої влади з проханням про вчинення морського протесту виникає зазвичай у зв'язку з відсутністю консульської установи України в країні взагалі або в даному іноземному порту. Нерідко вчинення морського протесту в порядку, встановленому законодавством відповідної іноземної держави, диктується практичними міркуваннями. Іноді, наприклад, суди іноземної держави, в якій повинен буде розглядатися спір, віддають перевагу документам, оформленим відповідно до місцевих законів. У деяких випадках переклад на іноземну мову актів і документів, засвідчених консулом України, пов'язаний зі значними витратами. Іноді, за правилами відповідної консульської конвенції, потрібна легалізація цих документів за законами країни перебування консула або виконання інших формальностей.

При заявленні в іноземному порту морського протесту в порядку, встановленому законодавством цієї держави, капітан судна, яке плаває під Державним прапором України, повинен проконсультуватися з агентською фірмою, яка обслуговує це судно, або, за її рекомендацією, з іноземним адвокатом.

Стаття 343. «Термін для заяви». У порту України заява про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин з 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 з моменту події.

§1. Швидкість оформлення морського протесту – одна з гарантій його точності й достовірності. Тому для подачі заяви про морський протест у законодавстві встановлено порівняно короткий термін – 24 години. Початок перебігу цього терміну визначається по-різному залежно від того, де сталася подія – у морі або в порту.

§2. Відповідно до статті 94 Закону України від 02.09.1993 року № 3425-ХІІ «Про нотаріат», а також пункту 1.4 глави 18 *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України*, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5, заява про морський протест має бути подана нотаріусу в порту України в строки, встановлені чинним законодавством України.

§3. Статтею 343 Кодексу торговельного мореплавства України визначені певні терміни для подання заяви про морський протест, а саме:

- якщо подія мала місце в порту, то заява про морський протест повинна бути подана протягом двадцяти чотирьох годин з моменту події.
- якщо подія сталася під час плавання судна, то заява про морський протест повинна бути подана протягом двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт після події.

§4. Час прибуття судна в порт визначається відповідно до діючих правил, тобто судно повинно вважатися «прибулим» – пройти відповідне оформлення карантинними, прикордонними і митними властями. Час прибуття може також визначатися за записами в судовому журналі або за довідкою капітана порту. Приймаючи заяву про морський протест, нотаріус робить на ньому відмітку про час подання заяви і встановлення особи капітана. В одній із справ, розглянутих Морською арбітражною комісією (МАК), морський протест був поставлений під сумнів, оскільки заява була зроблена більш ніж через 25 годин з моменту прибуття судна в порт вивантаження (див. §2 коментаря до статті 397 КТМ РФ).

§5. Якщо подія сталася під час плавання, заява про морський протест повинна бути подана в першому порту заходу судна. Однак іноді в силу обставин рейсу подавати заяву в такому порту недоцільно, наприклад, в разі, якщо судно заходить в перший порт лише на нетривалий час, після чого прямує до порту вивантаження.

§6. Якщо в результаті події судно затонуло, строк для подачі заяви про морський протест обчислюється з моменту прибуття в порт капітана разом з екіпажем або членами екіпажу, які залишилися в живих. Цей момент засвідчується капітаном порту.

Стаття 344. «Заява протесту із запізненням». Якщо виявиться неможливим заявити протест у встановлений термін, причини цього повинні бути зазначені у заяві про морський протест.

За наявності підстав припускати, що подія, яка сталася, заподіяла шкоду вантажу, що знаходиться на судні, заява про морський протест повинна бути зроблена до відкриття люків. Вивантаження вантажу до заяви морського протесту може бути розпочато лише у разі крайньої потреби.

§1. Згідно із частиною першою статті 344 Кодексу торговельного мореплавства України, а також пункту 1.5 глави 18 *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України*, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5, якщо виявиться неможливим заявити протест у встановлений термін, причини цього повинні бути зазначені у заяві про морський протест. Таким чином, можливість заявити морський протест зберігається навіть після завершення строку, передбаченого статтею 343 Кодексу.

Нотаріус при зверненні до нього із заявою про морський протест після встановленого терміну повинен перевірити, чи вказано капітаном в заяві причини, через які він не зміг подати заяву своєчасно. Якщо закінчення 24-годинного терміну настає в неробочий час, капітан судна може направити на ім'я нотаріуса через агентську фірму, яка обслуговує судно, повідомлення про намір оформити морський протест будь-яким доступним і зручним сучасним засобом зв'язку (телекс, факс, електронна пошта тощо). Час одержання такого повідомлення прирівнюється до вручення заяви про морський протест.

§2. Правило, визначене частиною другою статті 344 Кодексу, має важливе значення, оскільки переважна більшість морських протестів заявляється саме з приводу реальної або ймовірної шкоди, заподіяної вантажу.

Заборона відкривати люки до подачі заяви про морський протест встановлена з метою забезпечення об'єктивності викладу фактів в заяві капітана, який ще не ознайомився зі станом вантажу і не має уявлення про ступінь його пошкодження.

Той факт, що морський протест поданий до відкриття люків, повинен бути відображений в заяві капітана, а потім, при оформленні акту про морський протест, повинен бути перевірений за допомогою показань свідків і судового журналу.

§3. У зв'язку з тим, що стаття 344 Кодексу передбачає сувору (строгую) послідовність дій – спочатку заявлення морського протесту, а потім відкриття люків, – при складанні нотиса про готовність судна до вантажних операцій важливо враховувати час, необхідний для подачі заяви про морський протест.

§4. Арбітражна практика надає особливого значення своєчасності заявлення морського протесту і дотримання умов, передбаченої частиною другою статті 344 Кодексу, пов'язуючи з виконанням цих умов доказову силу протесту. Так, наприклад, в одному з рішень Морська арбітражна комісія (МАК) зазначила, що оскільки заява капітана про морський протест «була зроблена пізніше 24 годин з моменту прибуття судна в порт Гавана і притому після того, як були відкриті люки і була виявлена підмочка частини вантажу зерна, остільки акт про морський протест не може, на думку МАК, розглядатися як юридично дійсний і маючий те правове значення, яке зазвичай визнається за такого роду документами» (справа МАК № 69/1965).

§5. Вивантаження вантажу до того, як заявлено морський протест, може бути розпочато «лише в разі крайньої необхідності». До такого роду випадків відносяться, наприклад, вивантаження швидкопсувного або небезпечного вантажу, вивантаження через те, що в трюмах почалася пожежа, при необхідності термінового ремонту, при наявності таких пошкоджень судна, які можуть спричинити псування вантажу тощо.

Стаття 345. «Докази». **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 (стаття 342 цього Кодексу) на огляд судовий журнал і завірений капітаном витяг із судового журналу.**

§1. Статтею 345 Кодексу торговельного мореплавства України визначається обов'язок капітана 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, подати нотаріусу або іншій посадовій особі (див. статтю 342 КТМУ «Органи, яким робиться заява») на огляд судовий журнал і завірений капітаном витяг із судового журналу.

§2. Заява про морський протест зазвичай містить короткий опис події, відповідний відомостям, наявним у судовому журналі. Для складання акта про морський протест нотаріус (або інша посадова особа) повинен ознайомитися з оригіналом судового журналу. З цією метою капітан у встановлені статтею 345 Кодексу терміни має подати нотаріусу на огляд судовий журнал і засвідчений капітаном і скріплений судовою печаткою витяг (виписку) з нього.

§3. Дані судового журналу є найважливішою підставою для складання акту про морський протест. Судовий журнал є основним офіційним документом, де об'єктивно і з достатньою докладністю повинна відображатися безперервна діяльність судна, різні обставини і події,

що супроводжують таку діяльність. При розбіжності даних, наведених в заяві про морський протест, з даними судового журналу судом або арбітражем будуть прийматися до уваги дані журналу. Так, наприклад, при розгляді в Морській арбітражній комісії (МАК) позову фірми «Алимпорт» до Балтійського пароплавства перевізник, посилаючись в тому числі і на морський протест, стверджував, що укладання вантажу було здійснено відповідно до діючих інструкцій, протягом рейсу проводилася вентиляція трюмів і тільки штормова погода і значні перепади температури (від +8 до +32°C) призвели до часткового псування свіжої картоплі. МАК вказала, що наявні матеріали справи свідчать про те, що перевізником не було забезпечено суворого дотримання тих правил інструкції, на які він посилався. Як впливало з витягу з судового журналу, вентиляція проводилася в денний час, в тому числі і тоді, коли температура зовнішнього повітря доходила до +23 – 25°C (згідно з інструкцією вентиляцію можна було здійснювати лише вночі або вдень при невисокій температурі) [див. §1 коментаря до статті 399 КТМ РФ].

§4. У випадку загибелі судового журналу акт про морський протест складається нотаріусом на підставі інших документів – докладної заяви капітана про обставини події і втрати судового журналу, а також показань свідків.

Стаття 346. «Акт про морський протест». Нотаріус або інша посадова особа (стаття 342 цього Кодексу) 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.

§1. Акт про морський протест (Note of Sea Protest) є документом, який складається на підставі заяви про морський протест, видається нотаріусом капітану судна і засвідчує вчинення відповідної нотаріальної дії є, в той же час, одним з видів доказів, які мають значення для вирішення спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства, в суді і арбітражі, для складання диспаш, для врегулювання відносин зі страховиками.

§2. Згідно із статтею 346 Кодексу торговельного мореплавства і пунктом 2.1 глави 18 *Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України* (далі – *Порядок*), затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 року № 296/5, нотаріус на підставі заяви капітана, даних судового журналу, а також опитування самого капітана і, за можливості, не менше чотирьох свідків з числа членів судової команди, у тому числі двох, що належать до осіб командного складу, складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і печаткою.

Примірник акта видається капітанові або уповноваженій ним особі, а другий примірник із заявою капітана і витягом із судового журналу залишається у матеріалах нотаріальної справи (див. пункт 2.2 глави 18 *Порядку*).

§3. Капітани і члени екіпажу інших суден не можуть опитуватися в якості свідків події, яка мала місце на тому судні, до складу екіпажу якого вони не входять. Якщо зазначені особи були свідками події, то капітан судна, який подає заяву про морський протест, за згодою таких осіб (а також самі члени екіпажу інших суден) може звернутися до нотаріуса з проханням провести їх опитування.

§4. Акт про морський протест повинен містити, якщо можливо, дослівні показання капітана і опитаних свідків. Особлива увага звертається на повноту і точність запису отриманих свідчень. Показання членів екіпажу звіряються нотаріусом з представленим капітаном судовим журналом. У разі розбіжності показань із записами в судовому журналі нотаріус пропонує вказати причину таких розбіжностей. Всі інші документи, якщо вони є (витяги з машинного та інших журналів, акти про нещасні випадки і т. д.), в акт про морський протест не включаються і можуть бути представлені в якості самостійних доказів під час розгляду спору в суді або арбітражі.

§5. При прийманні заяви капітана та опитуванні членів екіпажу нотаріус лише перевіряє відомості, які повідомляються йому, і звіряє їх з даними судового журналу. Нотаріус не повинен здійснювати оцінку наданих йому матеріалів.

§6. Загальний перелік необхідних реквізитів акту про морський протест включає наступні дані:

- дату складання акта, прізвище та ініціали нотаріуса, який вчинив акт, найменування нотаріальної контори, якщо акт складається нотаріусом, який працює в державній нотаріальній конторі;
- прізвище, ім'я, по батькові, громадянство і місце проживання капітана, який зробив заяву про морський протест, назва і прапор судна, найменування судновласника, порт і номер реєстрації;
- час прибуття судна в порт;
- час надходження заяви від капітана;
- дату, коли капітан представив нотаріусу для огляду судовий журнал;
- опис події та вжиті заходи (за заявою капітана і за записами судового журналу);
- опис доказів, досліджених нотаріусом, який починається наступним абзацом: «Відповідно до законів України я ознайомився (ознайомила) з представленими мені капітаном даними судового журналу та опитав (опитала) про обставини того, що сталося капітана (і свідків з числа складу екіпажу), який показав ...»;
- прізвища, імена, по батькові, посади, громадянство, місце проживання опитаних осіб, зміст їхніх показань;
- номер реєстрації акта в реєстрі для реєстрації нотаріальних дій;
- вказівка про розмір стягнутого державного мита;
- підпис нотаріуса та відбиток особистої печатки нотаріуса із зображенням Державного герба України, зазначенням прізвища, ініціалів, посади нотаріуса і місця його знаходження або найменування державної нотаріальної контори.

Акт про морський протест складається в двох примірниках: один примірник видається капітанові або уповноваженій особі, а другий – залишається в нотаріальній конторі (у нотаріуса) разом з письмовою заявою капітана і витягом з судового журналу.

§7. Відповідно до декрету Кабінету Міністрів України від 12.02.1993 року № 7-93 «Про державне мито» із змінами за вчинення морського протесту стягується мито. Розміри державного мита визначаються статтею 3 «Розміри ставок державного мита» зазначеного нормативного акту. Згідно з підпунктом «л» пункту 1 зазначеної статті за вчинення морського протесту розмір державного мита становить 0,3 неоподаткованого мінімуму доходів громадян.

Стаття 347. «Складання акта про морський протест іноземними консулами». **Прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у цих випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.**

§1. Відповідно до норми, визначеної статтею 347 Кодексу торговельного мореплавства України, прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у цих випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

При цьому закон, надаючи можливість іноземному консулу приймати заяву про морський протест від капітана іноземного судна і складати у цьому випадку акт морського протесту на «умовах взаємності» має на увазі, що у відповідній іноземній державі українському консулу дозволяється приймати від капітанів суден, що плавають під Державним прапором України, заяви про морський протест і складати акти про морський протест.

§2. Порядок посвідчення різних документів консулом і їх юридичне значення встановлюються консульськими конвенціями.

За правилами багатьох двосторонніх консульських конвенцій, укладених між Україною та іншими державами, акти і документи (в тому числі і акти про морські протести), складені і засвідчені консулом з додатком його офіційної печатки, а також відповідним чином засвідчені копії, витяги і переклади цих актів і документів розглядаються в країні перебування консула як офіційні (або офіційно засвідчені) і мають таке ж юридичне значення і доказову силу, як

якби вони були складені, перекладені або засвідчені компетентними органами, установами та посадовими особами країни перебування консула.

§3. Деякі консульські конвенції передбачають випадки, коли документи і акти, засвідчені або складені консулом, якщо цього вимагають закони держави перебування консула, повинні бути легалізовані.

Легалізація актів і документів, складених і засвідчених іноземними консулами, здійснюється міністерством закордонних справ країни перебування і полягає в засвідченні справжності (подлинності) документа та підпису посадової особи.

Розділ Х. ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

Глава 1. Межі відповідальності судновласника

Стаття 348. «Відповідальність судновласника». Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

§1. Відомо, що інститут обмеження відповідальності набував статусу норми морського права протягом VIII – IX століть в процесі активізації торгівлі між країнами Середземномор'я, де був розповсюджений звичай обмежувати відповідальність судновласника вартістю судна, метою якого було забезпечення захисту судновласника від претензій, пов'язаних зі збитками, понесеними внаслідок піратства. У 1734 році в Англії був прийнятий перший закон про обмеження відповідальності судновласників за вантаж, який загинув з вини екіпажу. Протягом XIX століття інститут обмеження відповідальності був закріплений у законодавстві багатьох морських держав. Нарешті в 1924 році була прийнята *Міжнародна (Брюссельська) конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються обмеження відповідальності власників морських суден* (Конвенція 1924 року), окремі положення якої з часом втратили свою актуальність. Тому в 1957 році на Брюссельській дипломатичній конференції була прийнята *Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден* (Конвенція 1957 року), яка замінила Конвенцію 1924 року і, в свою чергу, була замінена *Конвенцією про обмеження відповідальності стосовно морських вимог*, прийнятою у Лондоні в 1976 році (далі – Конвенція 1976 року), яка набула чинності 01.12.1986 року і застосовується багатьма європейськими країнами до сьогодні.

§2. Існування в морському праві інституту обмеження відповідальності судновласника пов'язується з необхідністю захисту інтересів судновласника, оскільки торговельне мореплавство є ризикованим видом діяльності. З технічним розвитком морського флоту, поповненням його великотоннажними суднами і збільшенням кількості вантажів, які перевозяться на суднах, збитки, заподіяні під час експлуатації морських суден, можуть виражатися в таких великих розмірах, що судновласник не зможе їх відшкодувати. Тому відсутність меж відповідальності судновласників вкрай негативно позначилася б на їх економічному становищі та на подальшому розвитку торговельного мореплавства.

§3. Відповідно до статті 1 Конвенції 1976 року сутність інституту обмеження відповідальності судновласника визначається наступними основними положеннями:

- якщо будь-яка з вимог, зазначених у статті 2 Конвенції, пред'явлена будь-якій особі, за дії, упушення або бездіяльність якої є відповідальним власник судна або рятувальник, ця особа має право скористатися обмеженням відповідальності, передбаченим Конвенцією (пункт 4 статті 1 Конвенції 1976 року);
- страховик відповідальності за вимогами, які підпадають під обмеження відповідно до правил цієї Конвенції, має право скористатися перевагами цієї Конвенції в такій же мірі, як і сама особа, чия відповідальність застрахована (пункт 6 статті 1 Конвенції 1976 року);
- дія, спрямована на обмеження відповідальності, не означає визнання відповідальності (пункт 7 статті 1 Конвенції 1976 року).

§4. Оскільки на сьогодні Конвенція 1976 року Україною не ратифікована, це суттєво впливає на тлумачення окремих норм законодавства України з питань відповідальності у сфері торговельного мореплавства. При цьому окремі норми Кодексу торговельного мореплавства України щодо обмеження відповідальності судновласника запозичені з Конвенції 1976 року, що свідчить про певний правовий інтерес до інституту обмеження відповідальності.

Також слід відзначити, що на відміну від Конвенції 1976 року, в якій інститут обмеження відповідальності судновласника отримав нову назву – обмеження відповідальності стосовно морських вимог, в КТМУ збереглася класична назва інституту – обмеження відповідальності судновласника (далі по тексту – обмеження відповідальності).

§5. Хоча цивільне право в цілому виходить з принципу повного відшкодування заподіяної шкоди, закріпленого частиною 1 статті 1166 «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду» Цивільного кодексу України (ЦКУ), законом до окремих видів господарських зобов'язань може бути встановлена обмежена відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань (див. частину 1 статті 219 «Межі господарсько-правової відповідальності. Зменшення розміру та звільнення від відповідальності» та частину 2 статті 225 «Склад та розмір відшкодування збитків» Господарського кодексу України). Також норми, які регулюють обмеження відповідальності, застосовуються до договірних та недоговірних відносин.

Інститут обмеження відповідальності включений в українське законодавство тому, що при повній відповідальності українських судовласників вони, а також українські фрахтувальники і вантажовласники були б поставлені в гірше і нерівноправне становище порівняно з судовласниками, фрахтувальниками і власниками вантажу інших країн, законодавство яких передбачає в аналогічних випадках тільки обмежену відповідальність судовласників. У той час як іноземні фрахтувальники і вантажовласники отримували б з українських судовласників відшкодування збитків в повному обсязі, українські фрахтувальники і вантажовласники отримували б з іноземних судовласників відшкодування збитків лише в межах, встановлених законодавством їхніх країн.

§6. Згідно із нормою, визначеною статтею 348 Кодексу торговельного мореплавства України, судовласник (щодо поняття судовласника див. коментар до статті 20 КТМУ «Поняття судовласника і власника судна») відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення, що відповідає загальній нормі, визначеній в частині 1 статті 219 ГКУ.

Зобов'язання судовласника, в які він вступає при здійсненні своєї виробничо-господарської діяльності, дуже різноманітні за своїм змістом. Вони можуть виникати, зокрема, з договорів перевезення вантажів і пасажирів, договорів буксирування, договорів з агентами, договорів про здійснення судноремонту, угод про рятування суден, а також з заподіяння шкоди внаслідок зіткнення суден, пошкодження суднами портових споруд і т. п.

Стаття 349. «Обмеження відповідальності». **Відповідальність судовласника обмежується межами, передбаченими у статті 352 цього Кодексу, щодо вимог, які незалежно від їх правової основи виникли внаслідок:**

1) заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особи, яка знаходиться 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, зазначена в пункті 2 цієї статті, заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судовласник, відповідальний за дії і упущення цієї особи, може обмежити свою відповідальність, якщо дія або упущення були пов'язані з судноводінням або управлінням судном, із завантаженням, перевезенням чи вивантаженням вантажу, багажу або ручної кладі чи з посадкою або висадкою пасажирів.

§1. Сутність обмеження відповідальності судовласника полягає в тому, що за зазначеними у статті 349 Кодексу торговельного мореплавства України вимогами він відповідає не вище певної суми, хоча б завдані збитки перевищували її розміри (про порядок обчислення цієї суми див. статтю 352 КТМУ «Межі відповідальності» і коментар до неї). Це – вилучення з принципу повного відшкодування заподіяної шкоди, яке допускається законодавством України (див. §5 коментаря до статті 348 КТМУ «Відповідальність судовласника»).

§2. Згідно з нормами, визначеними статтею 349 Кодексу, обмеження відповідальності застосовується лише до судовласника, однак можуть мати місце випадки, коли правом обмеження відповідальності користуються інші особи (див. коментар до статті 355 КТМУ «Перехід права обмеження відповідальності»). Конвенція 1976 року поширює право обмеження відповідальності не тільки на судовласників, але і на рятувальників. При цьому у Конвенції 1976 року замість поняття «судовласник» використовується інше – «власник судна», яке згідно із пунктом 2 статті 1 зазначеної Конвенції означає «власника,

фрахтувальника, власника і оператора морського судна», що підпадає під визначення «судновласника» в контексті Кодексу торговельного мореплавства України (див. коментар до статті 20 КТМУ «Поняття судновласника і власника судна»).

§3. Частиною першою статті 349 Кодексу визначаються певні категорії вимог, щодо яких застосовується обмеження відповідальності, а саме:

- вимоги, пов'язані із заподіянням смерті або ушкодженням здоров'я особі, яка знаходиться на судні, чи у зв'язку із втратою або заподіянням шкоди майну, що знаходилося на судні;
- вимоги, пов'язані із заподіянням у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні.

§4. Частина друга статті 349 Кодексу визначає, що у випадку, якщо шкода, зазначена в пункті 2 частини першої коментованої статті, заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судновласник, 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.

§5. У той же час статтею 2 Конвенції 1976 року вимоги, відповідальність за якими обмежується, розподіляються за певними категоріями наступним чином:

- а) вимоги, пов'язані зі смертю або тілесним пошкодженням або з втратою чи пошкодженням майна (включаючи пошкодження портових споруд, водних басейнів, судноплавних шляхів і засобів навігаційної обстановки), що відбулися на борту судна або в прямому зв'язку з його експлуатацією або з операціями з рятування, а також вимоги щодо будь-якого подальшого збитку, який стався внаслідок цього;
- б) вимоги стосовно шкоди, яка стала результатом затримки в перевезенні морем вантажу, пасажирів або їх багажу;
- в) вимоги стосовно іншого збитку, який став результатом порушення будь-яких прав, що виникли не з договору, і відбувся у прямому зв'язку з експлуатацією судна або операціями з рятування;
- г) вимоги щодо підняття, видалення, знищення або знешкодження судна, яке затонуло, перетворилося на уламки, сіло на мілину або покинуто, включаючи все, що знаходиться або перебувало на борту такого судна;
- д) вимоги щодо видалення, знищення або знешкодження вантажу судна;
- е) вимоги особи, іншої ніж особа, відповідальна за шкоду, викликані заходами, вжитими для запобігання або зменшення збитку, щодо якої відповідальна особа може обмежити свою відповідальність.

Зазначені вище вимоги підпадають під обмеження відповідальності, навіть якщо вони пред'явлені в порядку регресу або на підставі гарантій, які виникли з договору, або іншим чином. Однак вимоги, зазначені у підпунктах «г», «д», «е», не підпадають під обмеження відповідальності в тій мірі, в якій вони стосуються винагороди за договором, укладеним з особою, відповідальною за шкоду.

Стаття 350. «Умисна шкода». Відповідальність судновласника 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.

§1. Відповідно до норми, визначеної статтею 350 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідальність судновласника 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. Отже у статті 350 Кодексу йдеться, практично, про таку поведінку судновласника, яка перешкоджає обмеженню його відповідальності.

§2. Зміст статті 350 Кодексу певною мірою співпадає зі статтею 4 «Поведінка, що перешкоджає обмеженню відповідальності» Конвенції 1976 року в якій передбачено, що особа, яка несе відповідальність, не має права обмежити свою відповідальність, якщо доведено, що шкода стала результатом її власної дії або упушення, зробленого з наміром

заподіяти таку шкоду або з самовпевненості та з усвідомленням, що така шкода, можливо, буде завдана.

При цьому особа на яку покладається тягар доведення того, відбулася або не відбулася подія, яка викликала вимогу з особистої вини власника судна, визначається на підставі *lex fori*.

Примітка. Закон суду (*lex fori*) – правовий принцип, що означає застосування права тієї держави, де розглядається спір (в суді, арбітражі або в іншому органі). Відповідно до закону суду суд або інший правозастосовний орган повинен керуватися правом своєї країни, не дивлячись на наявність іноземного елемента в складі даної правовідносини. Загальновизнаною сферою застосування цієї колізійної прив'язки є цивільний процес: суд, розглядаючи цивільні справи за участю іноземних суб'єктів права, завжди керується національним процесуальним правом. Як виняток суд може застосувати норми іноземного процесуального права, якщо це спеціально обумовлено в законі або міжнародному договорі. У сфері міжнародного цивільного процесу проблема вибору права відсутня, і, відповідно, принцип закону суду не є в цьому випадку формулою прикріплення. В якості формули прикріплення закон суду застосовується в рішенні колізійних питань у сфері будь-яких видів цивільних правовідносин і в такому значенні може підміняти всі колізійні прив'язки.

§3. Особиста вина судновласника завжди була обставиною, яка виключає його право на обмеження відповідальності (наприклад, у випадках, коли судно відійшло у рейс у не морехідному стані або з не повним складом екіпажу тощо). Приймаючи до уваги широке розуміння поняття «судновласник» (owner), слід зазначити, що обмеження відповідальності виключається як за наявності вини власника судна, так і за наявності вини судновласника. Вина інших осіб, що можуть здійснювати певні повноваження щодо управління судном, до уваги не приймається. Так, наприклад, вина його управляючого (managing owner) не перешкоджає обмеженню відповідальності судновласника.

«Управляючий, – вказувалося в одному з судових рішень, – службовець компанії і оплачується як службовець, а не як власник. Для визнання його власником необхідно довести, що йому належить частка (у власності). Він не мав такої частки і, отже, тут немає особистої провини власника судна» (див. § 2 коментаря до статті 357 КТМ РФ).

Стаття 351. «Виняток з правил про обмеження відповідальності». **Обмеження відповідальності на підставі статті 349 цього Кодексу не застосовується щодо вимог:**

- 1) викликаних рятуванням або про внесок, пов'язаний із загальною аварією;**
- 2) членів екіпажу та інших працівників судновласника, обов'язки яких пов'язані з судном, а також їх спадкоємців або громадян, що мають право на одержання від них утримання, якщо за законодавством, яке регулює відносини цих осіб з судновласником, його відповідальність за цими вимогами не може бути обмежена або вона перевищує межі, передбачені статтею 352 цього Кодексу;**
- 3) пов'язаних з підняттям або віддаленням затонулого майна;**
- 4) про відшкодування збитків від забруднення нафтою або іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 4 розділу IX цього Кодексу;**
- 5) про відшкодування ядерної шкоди, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 5 розділу IX цього Кодексу.**

§1. Статтею 351 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються певні категорії вимог, до яких не застосовується обмеження відповідальності. Необхідність такого визначення обумовлена вимогами інших міжнародних правових актів. Таким чином статтею 351 Кодексу передбачені випадки, в яких судновласник у вилучення з правил статті 349 КТМУ «Обмеження відповідальності» несе майнову відповідальність у повному обсязі.

§2. Відповідно до пункту 1 статті 351 Кодексу обмеження відповідальності судновласника не застосовується щодо вимог, викликаних рятуванням або сплатою внеску, пов'язаного із загальною аварією. Таке визначення є наслідком закріплення статтями 13 і 14 Міжнародної конвенції про рятування 1989 року принципів і порядку сплати винагороди (стаття 13) та спеціальної компенсації (стаття 14) за рятування.

Порядок відшкодування збитків внаслідок загальної аварії визначається правилами статей Глави 1 Розділу IX Кодексу торговельного мореплавства України (див. коментар до статей Глави 1 Розділу IX КТМУ).

§3. Відповідно до пункту 2 статті 351 Кодексу обмежена відповідальність не застосовується до вимог членів екіпажу та інших працівників судновласника, обов'язки яких пов'язані з судом, а також їх спадкоємців або громадян, що мають право на одержання від них утримання, на підставі можливості внесення відповідного застереження до Конвенції, якщо за законодавством, яке регулює відносини цих осіб з судновласником, його відповідальність за цими вимогами не може бути обмежена або вона перевищує межі, передбачені статтею 352 КТМУ «Межі відповідальності».

§4. Відповідно до пункту 3 статті 351 Кодексу обмеження відповідальності не застосовується щодо вимог, пов'язаних з підняттям або віддаленням затонулого майна, на підставі статті 18 Конвенції 1976 року, згідно з якою будь-яка держава може зробити застереження про виключення застосування обмеження відповідальності в зв'язку з підняттям, віддаленням або знищенням затонулого судна і в зв'язку з видаленням, знищенням або знешкодженням вантажу і судна.

§5. Відповідно до пункту 4 статті 351 Кодексу обмеження відповідальності не застосовується щодо вимог про відшкодування збитків від забруднення нафтою або іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря (див. коментар до статей Глави 4 Розділу IX КТМУ), що пов'язано з особливим порядком відшкодування шкоди, який врегульований *Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року*, а також *Міжнародною конвенцією про відповідальність і компенсацію за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних та шкідливих речовин 1996 року*.

§6. Відповідно до пункту 5 статті 351 Кодексу обмеження відповідальності не застосовується щодо вимог про відшкодування ядерної шкоди, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила Глави 5 Розділу IX КТМУ (див. коментар до зазначених правил) та *Віденської конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 року*.

Стаття 352. «Межі відповідальності». **Межі, якими може обмежуватися відповідальність осіб, зазначених у статтях 348 і 355 цього Кодексу, є:**

а) щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я:

для судна місткістю не більше 500 одиниць - 333000 розрахункових одиниць;

для судна, місткість якого перевищує 500 одиниць, до зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю:

від 501 до 3000 одиниць - 500 розрахункових одиниць;

від 3001 до 30000 одиниць - 333 розрахункові одиниці;

від 30001 до 70000 одиниць - 250 розрахункових одиниць;

понад 70000 одиниць - 167 розрахункових одиниць;

б) щодо будь-яких інших вимог:

для судна місткістю не більше 500 одиниць - 167000 розрахункових одиниць. До зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю:

від 501 до 30000 одиниць - 167 розрахункових одиниць;

від 30001 до 70000 одиниць - 125 розрахункових одиниць;

понад 70000 одиниць - 83 розрахункові одиниці.

Якщо сума, обчислена стосовно вимог, пред'явлених у зв'язку з втратою життя або ушкодженням здоров'я, є недостатньою для оплати повністю таких вимог, то сума, обчислена стосовно таких вимог, використовується для оплати несплаченого залишку цих вимог на пропорційній основі нарівні з будь-якими іншими вимогами, передбаченими пунктом "б" частини першої цієї статті.

Для цілей обмеження відповідальності:

1) під місткістю суден з механічним двигуном слід розуміти чисту місткість судна з додаванням до неї об'єму машинного відділення, а під місткістю решти суден - їх чисту місткість;

2) межі відповідальності будь-якого рятувальника, що діє не на судні або що діє виключно на судні, якому або стосовно якого він надає послуги з рятування, обчислюються на підставі місткості в 1500 одиниць.

§1. Статтею 352 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються межі відповідальності судновласника у розрахункових одиницях в залежності від місткості судна. Під розрахунковою одиницею розуміється одиниця «спеціального права запозичення», як вона визначена Міжнародним валютним фондом (див. коментар до статті 9 КТМУ «Розрахункова одиниця»).

§2. Частиною першою статті 352 Кодексу передбачені диференційовані ставки (суми) меж відповідальності в залежності від валової місткості судна, причому якщо відповідно до Конвенції 1957 року «тоннажні» межі відповідальності знаходяться в прямій пропорційній залежності від тоннажу судна і, отже, чим більше місткість судна, тим вище межа відповідальності його власника, то за правилами Конвенції 1976 року і нормами статті 352 КТМУ зі зростанням тоннажу суден ставки (суми), на основі яких обчислюються межі відповідальності, навпаки, зменшуються.

Важливо при цьому мати на увазі, що межа відповідальності власника конкретного судна обчислюється не шляхом множення тієї чи іншої ставки на весь тоннаж судна, а за методом «наростаючого підсумку», тобто до кожної відповідної частини тоннажу судна застосовується та ставка, яка для цього тоннажу встановлена, а потім отримані результати сумуються.

§3. Межі відповідальності нараховуються різними способами залежно від виду вимог. Так, щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я:

- для судна місткістю не більше 500 одиниць передбачена тверда сума, яка має становити 333000 розрахункових одиниць;
- для судна, місткість якого перевищує 500 одиниць, до зазначеної вище суми за кожен наступну одиницю місткості додається відповідна кількість розрахункових одиниць, а саме:
 - від 501 до 3000 одиниць – 500 розрахункових одиниць;
 - від 3001 до 30000 одиниць – 333 розрахункові одиниці;
 - від 30001 до 70000 одиниць – 250 розрахункових одиниць;
 - більше 70000 одиниць – 167 розрахункових одиниць.

§4. Щодо будь-яких інших вимог:

- для судна місткістю не більше 500 одиниць передбачена тверда сума, яка має становити 167000 розрахункових одиниць;
- для судна місткістю більше 500 одиниць за кожен наступну одиницю місткості до зазначеної вище суми додається відповідна кількість розрахункових одиниць, а саме:
 - від 501 до 30000 одиниць – 167 розрахункових одиниць;
 - від 30001 до 70000 одиниць – 125 розрахункових одиниць;
 - більше 70000 одиниць – 83 розрахункові одиниці.

§5. Згідно з частиною другою статті 352 Кодексу якщо сума, обчислена стосовно вимог, пред'явлених у зв'язку з втратою життя або ушкодженням здоров'я, є недостатньою для оплати повністю таких вимог, то сума, обчислена стосовно таких вимог, використовується для оплати несплаченого залишку цих вимог на пропорційній основі нарівні з будь-якими іншими вимогами, передбаченими пунктом «б» частини першої зазначеної статті.

§6. Згідно з частиною третьою статті 352 Кодексу для цілей обмеження відповідальності:

- під місткістю суден з механічним двигуном слід розуміти чисту місткість судна з додаванням до неї об'єму машинного відділення, а під місткістю решти суден – їх чисту місткість;
- межі відповідальності будь-якого рятівника, що діє не на судні або що діє виключно на судні, якому або стосовно якого він надає послуги з рятування, обчислюються на підставі місткості в 1500 одиниць.

§7. Статтею 6 Конвенції 1976 року визначаються загальні межі відповідальності судновласника і рятувальника, розмір яких більше розміру, визначеного статтею 352 Кодексу торговельного мореплавства України. Так, наприклад, щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я:

- для судна місткістю не більше 2000 одиниць передбачена тверда сума, яка має становити 2000000 розрахункових одиниць,

а щодо будь-яких інших вимог:

- для судна місткістю не більше 2000 одиниць передбачена тверда сума, яка має становити 1000000 розрахункових одиниць.

§8. Статтею 7 Конвенції 1976 року окремо визначаються межі відповідальності за вимогами пасажирів. Щодо вимог, викликаних смертю або тілесними ушкодженнями пасажирів судна, межею відповідальності власника цього судна є сума в 175000 розрахункових одиниць, помножена на число пасажирів, яке судну дозволяється перевозити відповідно до судового свідоцтва.

«Вимоги, викликані смертю або тілесними ушкодженнями пасажирів судна» означають будь-які вимоги, пред'явлені будь-якою особою або від імені будь-якої особи, що перевозилися на судні за договором перевезення пасажирів або за згодою перевізника для супроводження автомашини або тварин, які є предметом договору перевезення вантажів (зазначена норма відповідає положенням *Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року).

Зазначені межі відповідальності застосовуються до вимог, які виникли з однієї і тієї ж події. Тому прийнято вважати, скільки було подій, стільки разів обмежується відповідальність судовласника.

§9. Пункт 2 статті 15 Конвенції 1976 року надає державам–сторонам можливість регламентувати спеціальними положеннями національного законодавства систему обмеження відповідальності, яка буде застосовуватися до суден місткістю менше 300 тонн. Практика держав показує, що вони вважають за краще не встановлювати систему обмеження відповідальності для цих суден, а фіксувати суму межі в своєму законодавстві.

Стаття 353. «Застосування меж відповідальності». **Межі відповідальності, передбачені статтею 352 цього Кодексу, застосовуються в сукупності всіх вимог, що виникли з якої-небудь однієї події і пред'явлені до одного судовласника та осіб, названих у статті 355 цього Кодексу.**

§1. Зміст статті 353 Кодексу торговельного мореплавства України певною мірою співпадає зі статтею 9 «Об'єднання вимог» Конвенції 1976 року і визначає, що межі відповідальності, передбачені статтею 352 КТМУ «Межі відповідальності», застосовуються в сукупності всіх вимог, що виникли з якої-небудь однієї події і пред'явлені до одного судовласника та осіб, названих у статті 355 КТМУ «Перехід права обмеження відповідальності».

Визначене статтею 353 Кодексу право на обмеження відповідальності стосовно сукупності всіх вимог називається правом на об'єднання вимог.

§2. Визначене статтею 353 Кодексу право надає можливість судовласникам та особам, за дії або упушення яких судовласники несуть відповідальність, об'єднати всі вимоги, що виникли з однієї події. Такі вимоги мають бути пред'явлені до однієї особи, яка має право їх об'єднати. При цьому межі відповідальності застосовуються не до кожної вимоги окремо, а до сукупності всіх вимог.

§3. Таким чином статтею 353 Кодексу вирішено питання про те, за якими вимогами відповідальність судовласника може бути обмежена однією межею, – за всіма вимогами, які належать до одного рейсу, або тільки за вимогами, які виникли з одного і того ж конкретного випадку. Якби основу обмеження відповідальності судовласника становив рейс, то кількість випадків, що відбулися в рейсі, внаслідок яких виникли пред'явлені до нього вимоги, не мала б значення, так як судовласник відповідав би за всіма вимогами, що виникли з таких випадків, тільки в межах, зазначених у статті 352 Кодексу. Коли ж, як це передбачено статтею 353 Кодексу, основу обмеження відповідальності судовласника становить кожен конкретний випадок, що спричинив його відповідальність, то він відповідає в межах, зазначених у статті 352 Кодексу, стільки раз, скільки відбулося таких випадків, навіть якщо вони відбулися в одному рейсі. Природно, що другий варіант менш сприятливий для судовласника, ніж перший.

§4. Разом з тим слід відзначити, що згідно із статтею 9 Конвенції 1976 року межі відповідальності застосовуються до сукупності всіх вимог, які виникли з однієї події:

- проти власника, фрахтувальника чи оператора морського судна і будь-якої особи, за дії, упущення або бездіяльність якої зазначені особи є відповідальними;
- проти власника судна, який надає послуги з рятування з цього судна, і рятувальника або рятувальників, які діють з такого судна, і будь-якої особи, за дії, упущення або бездіяльність якої він або вони є відповідальними;
- проти рятувальника або рятувальників, що діють не з судна або діють виключно на судні, якому або стосовно якого надаються послуги з рятування, і будь-якої особи, за дії, упущення або бездіяльність якої він або вони є відповідальними.

Стаття 354. «Зустрічна вимога». Якщо судновласник, відповідальність якого обмежується на підставі статті 350 цього Кодексу, має право на зустрічну вимогу, що впливає з тієї ж самої події, обмеження відповідальності застосовується щодо різниці, яка виникає в результаті зарахування сум взаємних вимог.

§1. Стаття 354 Кодексу відповідає статті 5 «Зустрічні вимоги» Конвенції 1976 року, визначаючи звичайне правило про взаємозалік двох вимог – початкової та зустрічної, що впливають з тієї ж самої події, а отже, і визначаючи застосування правил щодо обмеження відповідальності не до кожної з таких вимог окремо, а до різниці, що утворюється після їх взаємного заліку.

При цьому зустрічною вважається регресна вимога, яку пред'являє судновласник до особи, яка пред'явила вимогу до нього, оскільки така вимога виникла з тієї ж самої події.

§2. Таким чином статтею 354 Кодексу визначається і порядок розрахунків між судновласниками, що мають один до одного зустрічні вимоги, відповідальність за якими кожного з цих судновласників підлягає обмеженню.

У практиці іноземних судових органів у подібних випадках використовується два різних методи обмеження відповідальності: метод «єдиної» відповідальності (single liability) або метод «роздільної» відповідальності (cross liability). За методом «єдиної» відповідальності обмеження відповідальності застосовується до різниці, що утворюється після заліку доведених зустрічних вимог сторін, тобто один раз. За методом «роздільної» відповідальності обмеження відповідальності застосовується до доведених вимог сторін до їх заліку, тобто окремо до вимоги кожної сторони.

Метод «єдиної» відповідальності застосовується судовими органами тих іноземних держав, в законодавстві яких він прямо закріплений у зв'язку з тим, що ці держави або є учасниками Конвенції 1976 року, або відповідні правові акти щодо торговельного мореплавства держав, які не є учасниками, включають певні положення зазначеної Конвенції. У тих же іноземних державах, законодавство яких не зумовлює застосування того чи іншого методу обмеження відповідальності, вибір між ними залежить від розсуду суду і сформованої судової практики (див. §2 коментаря до статті 278 КТМ СРСР 1968 року).

Стаття 355. «Перехід права обмеження відповідальності». Якщо будь-яка з вимог, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена, висунута безпосередньо до особи, за дії або упущення якої судновласник несе відповідальність, ця особа має право скористатися всіма положеннями про обмеження відповідальності, встановленими для судновласника, якщо не доведено, що шкода заподіяна цією особою умисно.

§1. На відміну від статті 349, згідно з якою обмеження відповідальності застосовується лише до судновласника, статтею 355 Кодексу торговельного мореплавства України надається можливість іншим особам користуватися правом обмеження відповідальності.

§2. Закон стосується випадків, коли вимога, за якою відповідальність судновласника може бути обмежена, висунута не до судновласника, а безпосередньо до особи, за дії або упущення якої судновласник несе відповідальність. У такому разі особа, до якої пред'явлена вимога, має право скористатися всіма положеннями про обмеження відповідальності, встановленими для судновласника, якщо не буде доведено, що шкода заподіяна цією особою умисно.

§3. Перехід права обмеження відповідальності до іншої особи стосується лише таких вимог, за якими передбачається можливість зазначеного обмеження, і обумовлений дотриманням наступних умов:

- вимога повинна бути пред'явлена не до судновласника, а безпосередньо до особи, за дії або упушення якої судновласник несе відповідальність;
- перехід до зазначеної особи та її можливість скористатися всіма положеннями про обмеження відповідальності є наслідком доведення факту, що шкода заподіяна цією особою без умислу.

§4. Разом з тим слід зазначити, що згідно із статтею 1 Конвенції 1976 року окрім судновласника право на обмеження відповідальності мають рятувальник, а також страховик в такій же мірі, як і сама особа, чия відповідальність застрахована (див. пункт 6 статті 1 Конвенції 1976 року).

Стаття 356. «Визнання відповідальності». Дія, спрямована на забезпечення обмеженої відповідальності, зокрема створення фонду, або посилення на таке забезпечення не означає визнання відповідальності.

§1. Згідно із нормами, визначеними статтями Глави 1 Розділу X КТМУ, судновласник має право на обмеження відповідальності як без створення фонду обмеження відповідальності, так і шляхом створення такого фонду.

§2. Відповідно до статті 10 Конвенції 1976 року передбачається можливість обмеження відповідальності незважаючи на те, що зазначений фонд не створено. Проте в національному законодавстві передбачається можливість обов'язкового створення фонду.

§3. Нормами Кодексу торговельного мореплавства України обов'язкове створення такого фонду не передбачається, але статтею 356 Кодексу визначено, що дія, спрямована на забезпечення обмеженої відповідальності, зокрема створення фонду, або посилення на таке забезпечення, не означає визнання відповідальності.

Якщо обмеження відповідальності здійснюється без створення обмежувального фонду, то задоволення вимог повинно відбуватися відповідно до норм, які визначають порядок розподілу фонду.

§4. Можливість заснування фонду передбачена статтею 11 «Створення фонду» Конвенції 1976 року. Особа, на яку може бути покладена відповідальність, може заснувати фонд в суді або іншому компетентному органі, в яких до неї пред'явлено позов відносно вимог, які підпадають під обмеження відповідальності. Фонд створюється в розмірі суми, що обчислюється відповідно до положень статей 6 і 7 Конвенції 1976 року, разом з відсотками на цю суму з дня події, що викликала відповідальність, до дня створення такого фонду. Фонд призначається тільки для оплати вимог, щодо яких може бути здійснено обмеження відповідальності. Фонд може бути створений також і шляхом внесення визначеної суми на депозит суду або іншого компетентного органу або шляхом подання їм відповідного забезпечення (наприклад, банківської гарантії чи іншого фінансового забезпечення).

§5. Згідно із статтею 12 «Розподіл фонду» Конвенції 1976 року фонд розподіляється між особами, які мають вимоги пропорційно встановленим сумах їх вимог до фонду. Якщо до розподілу фонду відповідальна особа або його страховик сплатили компенсацію за вимогою до фонду, то така особа набуває в межах сплаченої суми в порядку суброгації права, які б мала особа, що отримала компенсацію.

§6. У випадку створення фонду жодна особа, задля задоволення вимог якої створено фонд, не має права здійснювати за такими вимогами інші права відносно будь-якого іншого майна тих осіб, які утворили фонд. Після створення фонду судно або інше майно, що належить зазначеним особам та арештоване за вимогами, які можуть бути пред'явлені до фонду, а також надане забезпечення, підлягає звільненню за рішенням суду чи іншого компетентного органу, в яких створено фонд. Проте розпорядження про таке звільнення завжди має бути надано, якщо фонд заснований:

- в порту, де мала місце подія, або якщо вона відбулася за межами даного порту, в першому після цього порту заходження;
- в порту висадки щодо вимог, викликаних смертю або тілесним ушкодженням;
- в порту розвантаження стосовно шкоди, заподіяної вантажу;
- у державі, де накладено арешт.

§7. Згідно із статтею 14 Конвенції 1976 року правила щодо розподілу фонду та всі пов'язані з цим процедури регулюються законодавством держави, в якій засновується фонд.

Стаття 357. «Недійсність угод про обмеження відповідальності». **Угода про зменшення відповідальності судновласника, що визначається положеннями цієї глави, є недійсною.**

§1. Норми щодо обмеження відповідальності, визначені статтями Глави 1 Розділу X КТМУ, носять імперативний характер і повинні враховуватися в договорах відносно межі відповідальності сторін. Тому, згідно із статтею 357 Кодексу торговельного мореплавства України, будь-яка угода про зменшення розміру відповідальності судновласника визнається недійсною.

Глава 2. Привілейовані вимоги

Стаття 358. «Черговість вимог». **Підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, у тому числі перед вимогами, забезпеченими заставою:**

1) у першу чергу - вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування - вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;

2) у другу чергу - вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;

3) у третю чергу - вимоги каналних і портових зборів;

4) у четверту чергу - вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;

5) у п'яту чергу - вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного устаткування;

6) у шосту чергу - вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;

7) у сьому чергу - вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;

8) у восьму чергу - вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

Вимоги про сплату наданих у порту послуг прирівнюються відповідно до вимог пункту 7 або 8 залежно від того, з якого майна вони відшкодовуються.

§1. Під час експлуатації морського судна до нього можуть виникати різні вимоги, які отримали назву морських (див. статтю 42 КТМУ «Морські вимоги» і коментар до неї). Деякі з вимог носять особливий характер, оскільки забезпечуються так званою *морською заставою (maritime lien)*. Відомо, що історично такі вимоги носили форму привілеїв. Це проявлялося в тому, що вони безумовно дотримувалися за морським судном незважаючи на те, кому і за яких обставин воно потрапляло, і задовольнялися в першу чергу. Тому їх називають *привілейовані морські вимоги*.

§2. КТМ СРСР 1968 року не закріплював положення щодо морської застави на судно, визначаючи при тому норми задоволення привілейованих морських вимог. Поняття «привілейовані вимоги» вживалося у міжнародних договорах, до яких приєдналося чимало держав, що стало підставою для внесення відповідних норм до Кодексу торговельного мореплавства України. Проте в даний час поняття «привілейованих вимог» замінено поняттям «морської застави» в нормативних актах багатьох країн. Отже *морська застава на судно* – це привілейоване забезпечення боргу за привілейованою вимогою, яке виникає зазвичай з надання послуг судну або з заподіяння шкоди судном. Морська застава не припиняє речових прав на морське судно. Однак визнання за особою права на здійснення морської застави щодо судна, яке належить іншій особі, є обмеженням речових прав.

§3. У результаті детального опрацювання найважливіших питань щодо морської іпотеки та привілейованих вимог у 1993 році була прийнята *Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки* (далі – Конвенція 1993 року), замінивши відповідні Конвенції 1926 і 1967 років, і здобувши у даний час визнання більшості країн як нормативний акт з уніфікації правил

відносно іпотеки морських суден та морських привілейованих вимог. Конвенція 1993 року ратифікована Україною на підставі Закону України від 22.11.2002 року № 240-IV «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року», що спричинило відповідну зміну правового регулювання даного правового інституту.

§4. Статтею 4 Конвенції 1993 року визначається, що кожен з наступних видів вимог до власника, фрахтувальника за димайз-чартером, управляючого або оператора судна забезпечується морською привілейованою вимогою по відношенню до судна (частина 1 статті 4 Конвенції 1993 року), а саме:

- вимога щодо зарплати та інших сум, що підлягають сплаті капітану, помічникам капітана та іншим членам екіпажу судна у зв'язку з їх роботою на судні, включаючи витрати на репатріацію і внески соціального страхування;
- вимоги, пов'язані зі смертю або спричиненням особистої шкоди як на землі, так і на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;
- вимоги у зв'язку з винагородою за рятування;
- вимоги відносно портових, каналних та інших водних зборів, а також лоцманських зборів;
- вимоги, пов'язані з відшкодуванням збитків, що виникають у зв'язку з фізичною втратою або збитками, пов'язаними з експлуатацією судна, інших, ніж втрата або шкода вантажу, контейнерам або особистим речам пасажирів, що перевозяться на судні.

Примітка. *Димайз-чартер* (від англ. *demise charter*) – договір найму судна, коли власник судна передає його фрахтувальнику на обумовлений термін разом з командою, члени якої стають на цей час службовцями наймача, який приймає на себе всі витрати щодо судна, заробітну плату екіпажу, і щомісяця розплатується з власником судна. Фрахтувальник відповідає перед судовласником за збитки, завдані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна лише при наявності доведеної провини. Дії або бездіяльність екіпажу, які заподіяли шкоду, розглядаються як вина фрахтувальника.

§5. Не відносяться до привілейованих вимог такі вимоги, що виникли в результаті заподіяння шкоди у зв'язку з перевезенням морем (частина 2 статті 4 Конвенції 1993 року):

- нафти чи інших токсичних речовин, за яке сплачується відповідна компенсація відповідно до міжнародних конвенцій та внутрішнього права за умови суворой відповідальності і обов'язкового страхування або інших засобів, що забезпечують вимоги;
- радіоактивних речовин або комбінації радіоактивних речовин з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними речовинами ядерного палива, або радіоактивних продуктів, або їх залишків.

§6. Черговість задоволення морських привілейованих вимог згідно з Конвенцією 1993 року (стаття 5) передбачає застосування наступних правил:

- морські привілейовані вимоги мають пріоритет перед зареєстрованими заставами, іпотеками та обтяженнями;
- морські привілейовані вимоги мають черговість задоволення в зазначеному порядку за умови, що морські привілейовані вимоги, що забезпечують вимоги у зв'язку з винагородою за рятування судна, мають пріоритет перед усіма іншими морськими привілейованими вимогами, які виникають щодо судна до моменту, коли вчинені дії, в результаті яких виникають зазначені привілейовані вимоги;
- морські привілейовані вимоги, викладені в кожному з пунктів, мають однакову черговість задоволення щодо один одного;
- морські привілейовані вимоги, що забезпечують вимоги у зв'язку з винагородою за рятування судна, мають черговість задоволення в зворотному порядку за часом їх виникнення. Такі вимоги вважаються такими, що виникли з дати, на яку завершена операція з рятування.

§7. Кожна держава-учасниця Конвенції 1993 року може надавати статус морських привілейованих вимог іншим вимогам, ніж ті, що зазначені вище (стаття 6).

§8. Статтею 358 Кодексу торговельного мореплавства України визначається черговість переважного задоволення привілейованих вимог. Проблема черговості задоволення заявлених претензій виникає, якщо до боржника пред'явлено кілька різнорідних вимог, загальна сума

яких, що підлягає стягненню, перевищує межі його відповідальності або вартість належного йому майна. Для випадків, коли серед пред'явлених вимог є вимоги, що впливають з відносин торговельного мореплавства, у відповідних статтях Глави 2 Розділу X КТМУ, з урахуванням підстав виникнення вимог, ступенем їх важливості, а також в залежності від того, з вартості якого майна передбачається задовольнити заявлені претензії, встановлена черговість їх погашення.

§9. Отже, частиною першою статті 358 Кодексу визначена певна черговість задоволення привілейованих вимог, а саме:

- у першу чергу – вимоги, що впливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;
- у другу чергу – вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;
- у третю чергу – вимоги каналних і портових зборів;
- у четверту чергу – вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;
- у п'яту чергу – вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного обладнання (ЗНО);
- у шосту чергу – вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;
- у сьому чергу – вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;
- у восьму чергу – вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

З метою забезпечення безпеки мореплавства, відшкодування винними особами шкоди, завданої не лише забрудненню морського середовища, а й навколишнього природного середовища в цілому, фахівцями Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрації Одеського морського порту) у відповідь на запит групи депутатів Верховної Ради України і керівництва Федерації роботодавців транспорту України 27.09.2013 року було направлено проект доповнення до статті 358 Кодексу, в якому було запропоновано у пункті 2 частини першої статті 358 Кодексу після тексту «вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря» додатково внести текст «навколишнього природного середовища» і далі за текстом залишити «а також знищення наслідків забруднення». Проект було прийнято до розгляду і подальшого включення до Закону про внесення змін до деяких чинних нормативних актів України. Але внаслідок загострення політичної кризи в країні і подальшої зміни влади зазначений проект доповнень не було розглянуто.

§10. Сенс встановленої статтею 358 Кодексу черговості зводиться до того, що вимоги стягувачів кожної наступної черги задовольняються після повного погашення вимог стягувачів попередньої черги (див. статтю 361 КТМУ «Відшкодування за пропорційністю вимог однієї черги» і коментар до неї).

§11. Згідно з частиною другою статті 358 Кодексу вимоги про сплату наданих у порту послуг прирівнюються відповідно до вимог пункту 7 або 8 частини першої зазначеної статті залежно від того, з якого майна вони відшкодовуються.

Стаття 359. «Вимоги, що відшкодовуються за рахунок судна». **Вимоги, зазначені в пунктах 1-7 статті 358 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:**

- 1) вартості судна;
- 2) фрахту і плати за провіз пасажирів та їх багажу, належних за рейс, протягом якого виникла підстава вимоги;
- 3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних судновласникові по даному судну;
- 4) відшкодування, належного судновласнику внаслідок втрати фрахту, а також за завдані судну і ще не відновлені пошкодження;

5) винагороди, належної судновласнику за рятування, що мало місце до закінчення рейсу, за винятком сум, які повинні бути сплачені судновласником відповідно до статті 336 цього Кодексу.

§1. Статтею 359 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються види майна, з вартості якого здійснюється задоволення пред'явлених судновласнику вимог, перелічених у пунктах 1-7 статті 358 «Черговість вимог» Кодексу.

§2. Привілейовану вимогу, яка задовольняється з вартості судна, можна звернути до будь-якого набувача судна, оскільки привілейована вимога, подібна вимозі, забезпеченій заставою, має так зване «право слідування». На морські судна, що перебувають у державній власності України, без згоди Кабінету Міністрів України та погодження с Фондом державного майна не може бути звернено стягнення за претензіями кредиторів (див. коментар до статей 17 «Відчуження державних суден» та 18 «Судновий імунітет державних суден» КТМУ).

§3. Відповідно до норми, визначеної статтею 359 Кодексу, за рахунок судна відшкодовуються вимоги, зазначені в пунктах 1-7 статті 358 КТМУ, а саме:

- вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;
- вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;
- вимоги каналних і портових зборів;
- вимоги щодо винагороди за рятування і сплати внесків, пов'язаних із загальною аварією;
- вимоги щодо відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного обладнання (ЗНО);
- вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;
- вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу.

§4. Зазначені вище вимоги підлягають переважному відшкодуванню з:

- вартості судна;
- фрахту і плати за провіз пасажирів та їх багажу, належних за рейс, протягом якого виникла підстава вимоги;
- внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних судновласникові по даному судну;
- відшкодування, належного судновласнику внаслідок втрати фрахту, а також за завдані судну і ще не відновлені пошкодження;
- винагороди, належної судновласнику за рятування, що мало місце до закінчення рейсу, за винятком сум, які повинні бути сплачені судновласником відповідно до статті 336 КТМУ «Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами».

Стаття 360. «Вимоги, що відшкодовуються за рахунок вантажу». **Вимоги, зазначені в пунктах 3, 4, 6 і 8 статті 358 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:**

- 1) вартості вантажу, не зданого одержувачеві;**
- 2) відшкодування, належного за пошкоджений вантаж;**
- 3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних вантажовласнику.**

§1. Зіставлення (сопоставление) статей 358 і 359 Кодексу торговельного мореплавства України показує, що ряд привілейованих вимог може бути задоволений як з вартості судна, так і з вартості вантажу. При цьому черговість задоволення вимог залежить як від змісту вимог, так і від виду та приналежності майна, за рахунок якого вони задовольняються.

§2. Статтею 360 Кодексу визначаються види майна, з вартості якого здійснюється задоволення пред'явлених судновласнику вимог, перелічених у пунктах 3, 4, 6 і 8 статті 358 КТМУ «Черговість вимог».

§3. Відповідно до норми, визначеної статтею 360 Кодексу, за рахунок вантажу відшкодовуються вимоги, зазначені у вище перелічених пунктах статті 358 КТМУ, а саме:

- вимоги каналних і портових зборів;
- вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;
- вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;
- вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

§4. Зазначені вище вимоги підлягають переважному відшкодуванню з:

- вартості вантажу, не зданого одержувачеві;
- відшкодування, належного за пошкоджений вантаж;
- внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних вантажовласнику.

§5. Майно, перелічене в статті 360 Кодексу, лише до тих пір служить забезпеченням привілейованих вимог, поки воно не надійде в розпорядження власника вантажу. На майбутні платежі, але які ще не надійшли власнику вантажу, можна накласти арешт і в примусовому порядку звернути їх на задоволення привілейованих вимог. Наприклад, вантаж, обтяжений привілейованою вимогою, може не видаватися одержувачу до повного погашення вимог, визнаних в силу статті 358 Кодексу привілейованими.

Після передачі зазначеного в статті 360 Кодексу майна в володіння власника вантажу воно знеособлюється (обезличивається), зливається з усім його іншим майном і не може бути джерелом задоволення привілейованих вимог. Вантажовласник і після передачі йому вказаного майна продовжує відповідати за вимогами, переліченими в пунктах 3, 4, 6 і 8 статті 358 Кодексу, але вже не за нормами КТМУ, а в порядку, встановленому загальним цивільним законодавством.

Стаття 361. «Відшкодування за пропорційністю вимог однієї черги». **Вимоги, зазначені у статті 358 цього Кодексу, відшкодовуються у порядку черговості та у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.**

Однак вимоги, зазначені в пунктах 4 і 6 статті 358 цього Кодексу, відшкодовуються у межах цих черг у порядку, зворотному часу їх виникнення. Вимоги, що виникли у зв'язку з одним і тим же випадком, вважаються такими, що виникли одночасно.

§1. Норми, визначені статтею 361 Кодексу торговельного мореплавства України, знаходять практичне застосування у випадках, коли вартість майна, переліченого в статтях 359 і 360 Кодексу, недостатня для задоволення всіх заявлених стягувачами претензій. З метою задоволення найбільш важливих з цих вимог встановлена певна черговість їх задоволення, змінити яку сторони не мають права.

Вимоги стягувачів кожної наступної черги задовольняються після повного погашення вимог стягувачів попередньої черги.

§2. Частиною першою статті 361 Кодексу визначена норма, за якою вимоги, зазначені у статті 358 КТМУ «Черговість вимог», відшкодовуються у порядку черговості та у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

§3. Однак частиною другою статті 361 Кодексу визначається, що вимоги, зазначені в пунктах 4 і 6 статті 358 КТМУ, відшкодовуються у межах цих черг у порядку, зворотному часу їх виникнення. Отже мова йде про наступні вимоги:

- вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;
- вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу.

§4. Згідно з частиною другою статті 361 Кодексу вимоги, що виникли у зв'язку з одним і тим же випадком, вважаються такими, що виникли одночасно.

Стаття 362. «Відшкодування за останнім рейсом». **Вимоги, що відносяться до останнього рейсу, відшкодовуються з перевагою перед такими ж вимогами за попередніми рейсами.**

Однак вимоги, зазначені в пункті 1 статті 358 цього Кодексу, що стосуються кількох рейсів, прирівнюються до таких же вимог за останнім рейсом.

§1. Не змінюючи черговості задоволення вимог, визначених статтею 358, частина перша статті 362 Кодексу торговельного мореплавства України визначає норму, згідно з якою вимоги, що відносяться до останнього рейсу, відшкодовуються з перевагою перед такими ж вимогами за попередніми рейсами.

§2. Згідно з частиною другою статті 362 Кодексу вимоги, зазначені в пункті 1 статті 358 КТМУ (вимоги, що впливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна), що стосуються кількох рейсів, прирівнюються до таких же вимог за останнім рейсом.

Виняток, зроблений в частині другій статті 362 Кодексу щодо зазначених вище вимог, пояснюється перш за все соціальною природою таких вимог. При недостатності сум для повного задоволення зазначених вище вимог, які стосуються кількох рейсів, застосовується принцип пропорційного їх погашення.

Стаття 363. «Строк дії привілеїв». Право переважного відшкодування припиняється після закінчення одного року з дня виникнення вимоги, за винятком вимог, зазначених у пункті 6 статті 358 цього Кодексу, право переважного відшкодування яких припиняється після закінчення шести місяців з дня виникнення вимоги.

§1. Статтею 363 Кодексу торговельного мореплавства України визначається загальне правило закінчення строку дії привілейованих вимог за винятком вимог, зазначених у пункті 6 статті 358 Кодексу, для яких визначається спеціальне правило закінчення строку їх дії.

§2. За загальним правилом право переважного відшкодування припиняється після закінчення одного року з дня виникнення вимоги.

§3. За спеціальним правилом право переважного відшкодування припиняється після закінчення шести місяців з дня виникнення вимоги. При цьому зазначене правило поширюється тільки на вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу.

Глава 3. Морська іпотека

Стаття 364. «Поняття договору морської іпотеки». Будь-яке судно, зареєстроване у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласником (іпотечним заставодавцем) для забезпечення зобов'язання кредиторів (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-яка юридична або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

§1. Статтями Глави 3 Розділу X Кодексу торговельного мореплавства України визначаються загальні норми щодо морської іпотеки, які засновані на положеннях Цивільного кодексу України (§6 «Застава» Глави 49 ЦКУ, статті 572-593), Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» (із змінами), інших нормативно-правових актах, а також на положеннях *Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки* 1993 року (далі – Конвенції 1993 року).

§2. Значна частина торгового флоту купується на позикові кошти і, як правило, кредитні установи пов'язують надання позик з отриманням належного забезпечення. У цьому випадку закон дозволяє учасникам зобов'язання визначити додаткові забезпечувальні заходи, які називаються *способами забезпечення зобов'язань*. Одним з речових способів забезпечення зобов'язань є іпотека судна або судна, що будується.

Іпотека судна або судна, що будується, є одним з найпоширеніших способів забезпечення зобов'язань, що передбачається статтею 364 КТМУ.

Задоволення вимог кредитора, забезпечених іпотекою, не залежить від фінансового становища боржника. Сутність іпотеки в даному випадку полягає в наданні кредитору права на пріоритетне (за винятком, встановленим законом) задоволення своєї вимоги за рахунок обтяженого іпотекою судна.

§3. Згідно із статтею 1 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» (далі – Закон про іпотеку) *іпотека* – це вид забезпечення виконання зобов'язання нерухомим майном, що залишається у володінні і користуванні іпотекодавця, згідно з яким іпотекодержатель має право в разі невиконання боржником забезпеченого іпотекою зобов'язання одержати задоволення своїх вимог за рахунок предмета іпотеки переважно перед іншими кредиторами цього боржника у порядку, встановленому зазначеним Законом.

При цьому статтею 1 *Закону про іпотеку* надається визначення поняття «нерухомого майна» із застереженням стосовно застави суден та інших об'єктів, а саме: *нерухоме майно* (нерухомість) – земельні ділянки, а також об'єкти, розташовані на земельній ділянці і невід'ємно пов'язані з нею, переміщення яких є неможливим без їх знецінення та зміни їх призначення. Застава повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання, космічних об'єктів, майнових прав на нерухомість, будівництво якої не завершено, регулюється за правилами, визначеними зазначеним Законом.

Іпотека морських суден сама по собі є залежною від основного зобов'язання (наприклад, покупки або будівництва судна) і носить по відношенню до нього додатковий (акцесорний) характер. Така залежність проявляється насамперед у тому, що іпотека може забезпечувати лише дійсну вимогу, яка вже існує, але не майбутню вимогу, яка ще тільки може виникнути.

Примітка. Способи забезпечення виконання зобов'язань поділяються на акцесорні (додаткові) і неакцесорні. Завдаток, порука, застава і утримання є акцесорними способами. Угода про встановлення якого-небудь з перелічених способів забезпечення виконання зобов'язань породжує зобов'язання приналежності або акцесорне (*obligationes accessoriae*) зобов'язання, покликане забезпечити виконання головного, основного (*obligationes principales*) зобов'язання. Акцесорні зобов'язання, що забезпечують виконання основного зобов'язання, можуть виникати також безпосередньо з приписів закону при настанні певних юридичних фактів.

До неакцесорних способів забезпечення виконання зобов'язань належить банківська гарантія, так як передбачене банківською гарантією зобов'язання гаранта перед бенефіціаром не залежить у відносинах між ними від того основного зобов'язання, в забезпечення виконання якого вона видана, навіть якщо в гарантії міститься посилання на це зобов'язання (стаття 370 ЦКУ).

§4. Стаття 7 *Закону про іпотеку*, яка визначає вимоги, що забезпечуються іпотекою, диспозитивна, тобто сторони мають право передбачити в своєму договорі про іпотеку інші правила, ніж ті, які містяться в цій статті. Зазначеною статтею передбачається, що за рахунок предмета іпотеки іпотекодержатель має право задовольнити свою вимогу за основним зобов'язанням у повному обсязі або в частині, встановленій іпотечним договором, що визначена на час виконання цієї вимоги, включаючи сплату відсотків, неустойки, основної суми боргу та будь-якого збільшення цієї суми, яке було прямо передбачене умовами договору, що обумовлює основне зобов'язання.

Якщо вимога за основним зобов'язанням підлягає виконанню у грошовій формі, розмір цієї вимоги визначається на підставі іпотечного договору або договору, що обумовлює основне зобов'язання, у чітко встановленій сумі чи шляхом надання критеріїв, які дозволяють встановити розмір цієї вимоги на конкретний час протягом строку дії основного зобов'язання.

Якщо інше не встановлено законом або іпотечним договором, іпотекою також забезпечуються вимоги іпотекодержателя щодо відшкодування:

- витрат, пов'язаних з пред'явленням вимоги за основним зобов'язанням і зверненням стягнення на предмет іпотеки;
- витрат на утримання і збереження предмета іпотеки;
- витрат на страхування предмета іпотеки;
- збитків, завданих порушенням основного зобов'язання чи умов іпотечного договору.

§5. Згідно з нормою, визначеною статтею 364 Кодексу, предметом договору морської іпотеки може бути судно (як окремий виділений у натурі об'єкт права власності), яке зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України.

§6. Сторонами договору морської іпотеки виступає іпотечний заставодавець та іпотечний заставодержатель. Згідно із статтею 1 Закону про іпотеку *іпотекодавцем* є особа, яка передає в іпотеку нерухоме майно для забезпечення виконання власного зобов'язання або зобов'язання іншої особи перед іпотекодержателем і яким може бути боржник або майновий поручитель. В той же час *іпотекодержателем* є кредитор за основним зобов'язанням.

Примітка.

1. *Боржник* – іпотекодавець або інша особа, відповідальна перед іпотекодержателем за виконання основного зобов'язання (див. статтю 1 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку»);
2. *Майновий поручитель* – особа, яка передає в іпотеку нерухоме майно для забезпечення виконання зобов'язання іншої особи-боржника (див. там же);
3. *Основне зобов'язання* – зобов'язання боржника за договорами позики, кредиту, купівлі-продажу, лізингу, а також зобов'язання, яке виникає з інших підстав, виконання якого забезпечене іпотекою (див. там же).

§7. Відповідно до статті 364 Кодексу іпотечним заставодавцем за договором морської іпотеки виступає судновласник, яким згідно із статтею 20 КТМУ «Поняття судновласника і власника судна» може бути як власник судна, так і особа, яка експлуатує судно від свого імені (наприклад, фрахтувальник за договором чартеру або бербоут-чартеру). Разом з тим, іпотечним заставодержателем виступає будь-яка юридична або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

Стаття 365. «Договір морської іпотеки». **Договір про іпотеку повинен бути укладений у письмовій формі.**

У договорі про іпотеку зазначаються найменування, місцезнаходження сторін, суть вимоги, що забезпечується іпотекою, її розмір і термін виконання зобов'язання, оцінка і місцезнаходження судна, а також будь-які інші умови, щодо яких за заявою однієї із сторін повинна бути досягнута згода.

Права і обов'язки сторін договору про іпотеку, а також порядок його оформлення визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя, якщо інше не встановлено угодою сторін. Іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розглядатися як особа, що втратила право власності на закладене судно.

§1. На відміну від законодавства деяких іноземних держав, законодавство України не передбачає можливості виникнення іпотеки морських суден або суден, що будуються, способом іншим, ніж укладення договору. Договір морської іпотеки укладається з дотриманням відповідних вимог Цивільного кодексу України (ЦКУ), Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» (далі – *Закону про іпотеку*) та норм, визначених статтями Глави 3 Розділу X КТМУ.

§2. Згідно із статтею 18 *Закону про іпотеку* іпотечний договір укладається між одним або декількома іпотекодавцями та іпотекодержателем у письмовій формі і підлягає нотаріальному посвідченню. Іпотечний договір повинен відображати такі істотні умови:

- для іпотекодавця та іпотекодержателя – юридичних осіб відомості про:
 - для резидентів – найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі юридичних та фізичних осіб – підприємців;
 - для нерезидентів – найменування, місцезнаходження та державу, де зареєстровано особу;
- для іпотекодавця та іпотекодержателя – фізичних осіб відомості про:
 - для громадян України – прізвище, ім'я, по батькові, місце проживання із зазначенням адреси та індивідуальний ідентифікаційний номер у Державному реєстрі фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів;
 - для іноземців, осіб без громадянства – прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), адресу постійного місця проживання за межами України;
- зміст та розмір основного зобов'язання, строк і порядок його виконання та/або посилання на правочин, у якому встановлено основне зобов'язання;
- опис предмета іпотеки, достатній для його ідентифікації, та/або його реєстраційні дані. При іпотечі земельної ділянки має зазначатися її цільове призначення;
- посилання на видачу заставної або її відсутність.

Примітка. *Заставна* – це іпотечний цінний папір, який засвідчує безумовне право його власника на отримання від боржника виконання за основним зобов'язанням, за умови, що воно підлягає виконанню в грошовій формі, а в разі невиконання основного зобов'язання – право звернути стягнення на предмет іпотеки (див. статтю 20 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку»).

У іпотечному договорі можуть зазначатися інші положення, зокрема, визначення вартості предмета іпотеки, посилання на документ, що підтверджує право власності іпотекодавця на предмет іпотеки, відомості про обмеження та обтяження прав іпотекодавця на предмет іпотеки, визначення способу звернення стягнення на предмет іпотеки.

При цьому у разі відсутності в іпотечному договорі однієї з вказаних вище істотних умов він може бути визнаний недійсним на підставі рішення суду.

§3. Частинами першою і другою статті 365 Кодексу торговельного мореплавства України майже відтворюються положення статті 18 *Закону про іпотеку*. При цьому стаття 365 Кодексу передбачає, що в договорі про іпотеку зазначається оцінка і місцезнаходження судна. Так, відповідно до законодавства України, оцінка предмета іпотеки визначається за згодою між заставодавцем та заставодержателем (див. статтю 582 ЦКУ «Оцінка предмета застави»). Окрім того, сторони можуть доручити проведення оцінки морського судна будь-якому незалежному оцінювачу.

Дотримання вимог до змісту договору морської іпотеки, визначених *Законом про іпотеку*, а також статтею 365 Кодексу має важливе значення у зв'язку з тим, що вказаний договір згідно із статтею 366 КТМУ «Реєстрація іпотеки» підлягає нотаріальному засвідченню.

§4. Договір про іпотеку вважається укладеним з моменту його державної реєстрації, і з цього моменту виникає іпотека щодо морських суден або споруджуваних суден (див. статтю 585 ЦКУ «Момент визначення права застави»).

При укладанні договору про іпотеку заставодавець зобов'язаний в письмовій формі попередити заставодержателя про всі відомі йому до моменту державної реєстрації договору права третіх осіб на морське судно або судно, що будується. Невиконання цього обов'язку дає заставодержателю право вимагати дострокового виконання забезпеченого іпотекою зобов'язання або зміни умов договору про іпотеку (див. статтю 6 *Закону про іпотеку*). Зміна умов договору про іпотеку має здійснюватися відповідно до законодавства (див. статтю 19 *Закону про іпотеку* та статтю 579 ЦКУ «Зміна предмета застави»).

Іпотека морських суден або суден, що будуються, підлягає реєстрації відповідно до статті 366 Кодексу (див. коментар до зазначеної статті).

§5. Норми, визначені частиною третьою статті 365 Кодексу, носять диспозитивний характер і передбачають право сторін визначати будь-які інші умови договору морської іпотеки за угодою між собою. При цьому при укладанні договору морської іпотеки права та обов'язки сторін, а також порядок оформлення такого договору визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя.

§6. Разом з тим частиною третьою статті 365 Кодексу підкреслюється, що іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розглядатися як особа, що втратила право власності на закладене судно.

Стаття 366. «Реєстрація іпотеки». **Договір про іпотеку повинен бути нотаріально засвідчений за місцем реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України.**

Іпотечний заставодавець морських суден зобов'язаний вести Книгу запису іпотек, форма і порядок ведення якої визначаються чинним законодавством.

Іпотечний заставодавець несе відповідальність за своєчасність і достовірність занесення відомостей про іпотеку у Книгу запису іпотек. Іпотечний заставодавець зобов'язаний відшкодувати потерпілим іпотечному заставодержателю або третій особі у повному обсязі збитки, заподіяні несвоєчасним внесенням записів у Книгу запису іпотек, неповними або неточними записами, а також ухиленням від обов'язку надати Книгу запису іпотек для ознайомлення.

§1. Частиною першою статті 366 Кодексу торговельного мореплавства України визначається обов'язкове нотаріальне посвідчення договорів морської іпотеки, яке

здійснюється за місцем реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України. В разі недотримання сторонами вимог щодо нотаріального посвідчення договору такий договір є нікчемним згідно із статтею 220 «Правові наслідки недодержання вимоги закону про нотаріальне посвідчення договору» Цивільного кодексу України (ЦКУ).

§2. Реєстрація іпотеки морських суден або суден, що будуються, обумовлена тим, що правовий режим нерухомого майна заснований на необхідності забезпечення особливої усталеності (устойчивості) прав на таке майно та встановлення спеціального порядку розпорядження ним.

На іпотеку морських суден або суден, що будуються, не поширюється вимога про державну реєстрацію установами юстиції в Державному реєстрі прав на нерухоме майно в порядку, встановленому Законом України від 01.07.2004 року № 1952-IV «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» (із змінами).

Примітка.

1. *Державна реєстрація речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень* – офіційне визнання і підтвердження державою фактів набуття, зміни або припинення речових прав на нерухоме майно, обтяжень таких прав шляхом внесення відповідних записів до Державного реєстру речових прав на нерухоме майно (див. статтю 2 Закону України від 26.11.2015 року № 834-VIII «Про внесення змін до Закону України "Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень" та деяких інших законодавчих актів України щодо децентралізації повноважень з державної реєстрації речових прав на нерухоме майно»);

2. *Державний реєстр речових прав на нерухоме майно* – єдина державна інформаційна система, що забезпечує обробку, збереження та надання відомостей про зареєстровані речові права на нерухоме майно та їх обтяження, про об'єкти та суб'єктів таких прав (див. там же).

§3. Згідно з частиною другою статті 366 Кодексу іпотечний заставодавець морських суден зобов'язаний вести Книгу запису іпотек, форма і порядок ведення якої визначаються чинним законодавством. Проте, наразі в Україні не прийнятий жоден нормативно-правовий акт, який визначав би форму і порядок ведення Книги запису іпотек. На сьогодні іпотека морських суден чи суден, що будуються (або внесення змін у частині заставних зобов'язань), реєструється за відповідною заявою заставодавця капітаном морського порту України в Державному судовому реєстрі за погодженням з Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпекою).

Принцип реєстрації іпотеки в тому ж реєстрі, де зареєстровано саме судно, має важливе значення, так як спрямований на захист інтересів кредиторів, оскільки полегшує збір необхідної інформації щодо предмету іпотеки.

§4. Частиною третьою статті 366 Кодексу визначається відповідальність іпотечного заставодавця за несвоєчасність, недостовірність, неповноту внесення до реєстру відомостей про іпотеку. Разом з тим іпотечний заставодавець зобов'язаний відшкодувати потерпілим іпотечному заставодержателю або третій особі у повному обсязі збитки, заподіяні несвоєчасним внесенням записів у Книгу запису іпотек, неповними або неточними записами, а також ухиленням від обов'язку надати Книгу запису іпотек для ознайомлення. Проте в будь-якому випадку наявність збитків, їх розмір, вина заставодавця, а також причинний зв'язок між протиправною поведінкою заставодавця і завданими збитками повинні бути доведені заставодержателем.

Стаття 367. «Привілеї іпотечних заставодержателів». **Якщо предметом іпотеки стає закладене судно, що вже служить заставним забезпеченням іншого зобов'язання, заставне право попереднього заставодержателя зберігає чинність.**

Вимоги наступного заставодержателя задовольняються з вартості судна після відшкодування вимог попереднього заставодержателя.

Переважні права заставодержателів на відшкодування їх вимог реалізуються залежно від дати і години реєстрації застави у Книзі запису іпотек.

Іпотечний заставодавець зобов'язаний повідомляти кожному наступному іпотечному заставодержателю про всі існуючі іпотеки судна, а також про характер і розмір забезпечених цими іпотеками зобов'язань. Іпотечний заставник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли у будь-кого з його іпотечних заставодержателів внаслідок невиконання цього обов'язку.

§1. Норми, визначені статтею 367 Кодексу торговельного мореплавства України, застосовуються у випадках, коли у відношенні одного і того ж морського судна зареєстровані дві або більше іпотеки.

Частиною першою статті 367 Кодексу визначається, що заставне право попереднього заставодержателя зберігає чинність, якщо предметом іпотеки стає закладене судно, що вже служить заставним забезпеченням іншого зобов'язання. Зазначена норма стосується і випадку, коли відбувається реалізація судна, яке було предметом іпотеки.

§2. Згідно з частиною другою статті 367 Кодексу в першу чергу задовольняються вимоги попереднього заставодержателя, а вимоги наступного заставодержателя задовольняються з вартості судна після відшкодування вимог попереднього заставодержателя.

§3. Відповідно до частини третьої статті 367 Кодексу переважні права заставодержателів на відшкодування їх вимог реалізуються залежно від дати і години реєстрації застави у Книзі запису іпотек. Тобто іпотека, зареєстрована раніше, відповідно має пріоритет перед іпотекою, зареєстрованою пізніше.

Згідно із статтею 13 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» предмет іпотеки може бути переданий в наступну іпотеку за згодою попередніх іпотекодержателів, якщо інше не встановлено попереднім іпотечним договором. Попередня іпотека має вищий пріоритет над наступними іпотеками. Наступна іпотека, предметом якої є декілька об'єктів, що належать різним особам і є предметом попередньої іпотеки, допускається за згодою власників усіх об'єктів нерухомого майна, переданих в спільну іпотеку (див. також статтю 588 «Наступна застава» Цивільного кодексу України).

Примітка.

1. *Пріоритет* – переважне право однієї особи відносно права іншої особи на те ж саме нерухоме майно (див. статтю 1 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку»);
2. *Вищий пріоритет* – пріоритет, встановлений раніше будь-якого іншого пріоритету стосовно одного й того ж нерухомого майна (див. там же).

§4. Частина четверта статті 367 Кодексу визначає, що іпотечний заставодавець зобов'язаний повідомляти кожному наступному іпотечному заставодержателю про всі існуючі іпотеки судна, а також про характер і розмір забезпечених цими іпотеками зобов'язань. При цьому іпотечний заставник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли у будь-кого з його іпотечних заставодержателів внаслідок невиконання цього обов'язку.

На жаль доводиться відзначити, що на сьогодні норму частини четвертої статті 367 Кодексу реалізувати на практиці представляється вкрай скрутним (крайне затруднительным), оскільки, як вже зазначалося раніше, на законодавчому рівні не визначено форми і порядку ведення Книги запису іпотек і наразі цей обов'язок покладений на капітанів морських портів України, які в разі потреби видають відповідні довідки про реєстрацію або відсутність реєстрації іпотеки того чи іншого судна в Державному судовому реєстрі України.

Стаття 368. «Право стягнення з закладеного судна». Іпотечний заставодержатель набуває права звернути стягнення на закладене судно, 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.

§1. Статтею 368 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що іпотечний заставодержатель набуває права звернути стягнення на закладене судно, якщо до моменту настання терміну виконання зобов'язання, забезпеченого іпотекою, воно не буде виконано.

При цьому нормою, визначеною статтею 368 Кодексу, передбачається виняток для випадків, коли за законом або договором про іпотеку таке право виникне пізніше або може бути здійснено раніше.

§2. За своїм змістом стаття 368 Кодексу відповідає положенням статті 33 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку», якою передбачається, що у разі невиконання або неналежного виконання боржником основного зобов'язання іпотекодержатель вправі задовольнити свої вимоги за основним зобов'язанням шляхом звернення стягнення на предмет іпотеки.

§3. Норми, визначені статтею 368 Кодексу, носять диспозитивний характер, оскільки договором іпотеки, кредитним або іншим договором цей строк може бути продовжений або скорочений. Так, наприклад, кредитним договором може в якості відповідальності за порушення грошових зобов'язань зі сторони заставодавця встановлюватися пеня, яка сплачується протягом певного терміну. Тільки після закінчення такого строку заставодержатель може скористатися своїм правом на звернення стягнення на предмет іпотеки.

Стаття 369. «Межі стягнення». **За рахунок закладеного судна іпотечний заставодержатель вправі відшкодувати свої вимоги у повному обсязі, включаючи відсотки, збитки, заподіяні простроченням виконання, а у випадках, передбачених законодавством або договором про іпотеку, - неустойку. Відшкодуванню підлягають також витрати іпотечного заставодержателя, пов'язані із здійсненням забезпеченої іпотекою вимоги.**

§1. Статтею 369 Кодексу торговельного мореплавства України визначається право іпотечного заставодержателя відшкодувати свої вимоги у повному обсязі, включаючи відсотки, збитки, заподіяні простроченням виконання, а у випадках, передбачених законодавством або договором про іпотеку, – неустойку.

При цьому відшкодуванню підлягають також витрати іпотечного заставодержателя, пов'язані із здійсненням забезпеченої іпотекою вимоги.

§2. За своїм змістом стаття 369 Кодексу відповідає положенням статті 7 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку», якою передбачається, що за рахунок предмета іпотеки іпотекодержатель має право задовольнити свою вимогу за основним зобов'язанням у повному обсязі або в частині, встановленій іпотечним договором, що визначена на час виконання цієї вимоги, включаючи сплату відсотків, неустойки, основної суми боргу та будь-якого збільшення цієї суми, яке було прямо передбачене умовами договору, що обумовлює основне зобов'язання.

§3. Якщо вимога за основним зобов'язанням підлягає виконанню у грошовій формі, розмір цієї вимоги визначається на підставі іпотечного договору або договору, що обумовлює основне зобов'язання, у чітко встановленій сумі чи шляхом надання критеріїв, які дозволяють встановити розмір цієї вимоги на конкретний час протягом строку дії основного зобов'язання.

§4. Якщо інше не встановлено законом або іпотечним договором, іпотекою також забезпечуються вимоги іпотекодержателя щодо відшкодування:

- витрат, пов'язаних з пред'явленням вимоги за основним зобов'язанням і зверненням стягнення на предмет іпотеки;
- витрат на утримання і збереження предмета іпотеки;
- витрат на страхування предмета іпотеки;
- збитків, завданих порушенням основного зобов'язання чи умов іпотечного договору.

При цьому умовами договору морської іпотеки, кредитним або іншим договором визначається, які саме із зазначених витрат має право відшкодувати заставодержатель за рахунок закладеного судна.

Стаття 370. «Підстави звернення стягнення». **Звернення стягнення на закладене судно провадиться за рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії, якщо інше не передбачено чинним законодавством України.**

Реалізація закладеного судна, на яке звертається стягнення, здійснюється відповідно до чинного законодавства України, якщо інше не передбачено договором про іпотеку.

§1. Частиною першою статті 370 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається, що звернення стягнення на закладене судно провадиться за рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії, якщо інше не передбачено чинним законодавством України.

§2. Разом з тим згідно із статтею 33 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» (далі – *Закону про іпотеку*) звернення стягнення на предмет іпотеки здійснюється на

підставі рішення суду, виконавчого напису нотаріуса або згідно з договором про задоволення вимог іпотекодержателя.

§3. У разі невиконання основного обов'язку в порядку, передбаченому кредитним або іншим договором, заставодержатель має право звернутися до суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії із заявою про здійснення примусового продажу. Така заява подається за місцезнаходженням судна. При цьому заставодержателю як особі, якій належить право морської вимоги, надається право вимагати попереднього накладення арешту на судно.

§4. Способи реалізації закладеного майна передбачені статтею 41 *Закону про іпотеку*. Так, реалізація предмета іпотеки, на який звертається стягнення за рішенням суду або за виконавчим написом нотаріуса, проводиться, якщо інше не передбачено рішенням суду, шляхом продажу на прилюдних торгах у межах процедури виконавчого провадження, передбаченої Законом України від 02.06.2016 року № 1404-VIII «Про виконавче провадження» (далі – *Закону про виконавче провадження*), з дотриманням вимог зазначеного Закону.

Статтею 50 *Закону про виконавче провадження* зазначається, що звернення стягнення на майно боржника полягає в його арешті (опису), вилученні та примусовій реалізації.

У статті 61 зазначеного вище Закону визначається, що реалізація арештованого майна, за винятком майна, вилученого за законом з обігу та зазначеного в частині восьмій статті 55 цього Закону, здійснюється спеціалізованими організаціями, які залучаються на тендерній (конкурсній) основі, на підставі договорів між Державною виконавчою службою та спеціалізованими організаціями шляхом його продажу на прилюдних торгах, аукціонах.

Примітка. *Спеціалізована організація* – організація, яка залучається на конкурсній основі органами державної виконавчої служби (див. статтю 41 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку»).

Визначення спеціалізованих організацій для реалізації арештованого державними виконавцями майна провадиться відповідно до *Положення про умови і порядок проведення тендерів (конкурсів) з визначення спеціалізованих організацій для реалізації арештованого державними виконавцями майна*, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 11.11.2003 року № 136/5 (із змінами і доповненнями).

§5. Порядок продажу арештованого судна визначається статтями 371 – 374 Кодексу торговельного мореплавства України.

Стаття 371. «Публікація судового рішення про продаж арештованого судна». **Рішення суду, господарського суду, Морської арбітражної комісії про продаж арештованого судна або такого, що будується, публікується в одній з центральних газет протягом трьох днів підряд.**

Публікація повинна містити:

- 1) найменування суду, що виніс рішення, дату його прийняття;**
- 2) причини і підстави продажу;**
- 3) спосіб, місце і час продажу;**
- 4) інформацію про це судно або про судно, що будується;**
- 5) звернення до кредиторів з пропозицією заявити про свої вимоги відносно цього судна або судна, що будується, протягом 60 днів з дня публікації;**
- 6) інші істотні обставини.**

§1. Статтею 371 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються вимоги, які пред'являються до публікації рішення суду, господарського суду, Морської арбітражної комісії про продаж арештованого судна або судна, що будується. Таке рішення публікується в одній з центральних газет протягом трьох днів підряд в місці, в якому будуть здійснені прилюдні торги, або в іншому місці, якщо про це вказано в рішенні суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії.

§2. Вимога щодо публікації повідомлення про проведення публічних торгів також передбачається Законом України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку», статтею 43 якого визначається, що спеціалізована організація не пізніше ніж за 15 днів до дня початку прилюдних торгів публікує за місцезнаходженням предмета іпотеки принаймні в двох місцевих друкованих засобах масової інформації повідомлення про проведення прилюдних торгів. У повідомленні зазначається інформація про день, час, місце проведення прилюдних

торгів, опис предмета іпотеки, що підлягає продажу, місце, де можна отримати додаткову інформацію про умови проведення прилюдних торгів та іншу необхідну інформацію.

§3. Спеціалізована організація забезпечує будь-якій зацікавленій особі доступ до інформації про умови проведення прилюдних торгів та про предмет іпотеки, який підлягає продажу. Не пізніше дня публікації повідомлення про проведення прилюдних торгів у засобах масової інформації спеціалізована організація письмово сповіщає державного виконавця, іпотекодавця, іпотекодержателя та всіх осіб, що мають зареєстровані у встановленому законом порядку права та вимоги на предмет іпотеки, про день, час і місце проведення прилюдних торгів та про початкову ціну продажу майна.

§4. Зазначені вище вимоги направлені на захист інтересів заставодержателів, що досягається шляхом завчасного повідомлення в центральних друкованих органах про проведення публічних торгів з продажу заставленого майна.

Стаття 372. «Повідомлення про примусовий продаж». **На доповнення до публікації, передбаченої у статті 371 цього Кодексу, суд, господарський суд, Морська арбітражна комісія повинні принаймні за 30 днів до продажу судна або судна, що будується, надіслати рекомендованим листом сповіщення про час і місце продажу судна або судна, що будується, з повідомленням про вручення:**

- а) органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, що будується;**
- б) всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог, перелічених у статті 359 цього Кодексу.**

Особа, яка висунула вимогу про примусовий продаж судна або судна, що будується, повинна подати суду витяг з відповідного реєстру з додатком найменувань і адрес зареєстрованих держателів іпотек і морських вимог, перелічених у статті 358 цього Кодексу.

§1. Норми, визначені статтею 372 Кодексу торговельного мореплавства України, встановлюють порядок заходів, які повинні забезпечуватися судом, господарським судом або Морською арбітражною комісією до примусового продажу судна.

§2. Відповідно до частини першої статті 372 Кодексу суд, господарський суд, Морська арбітражна комісія повинні принаймні за 30 днів до продажу судна або судна, що будується, надіслати рекомендованим листом сповіщення про час і місце продажу судна або судна, що будується, з повідомленням про вручення:

- органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, що будується;
- всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог, перелічених у статті 359 КТМУ «Вимоги, що відшкодовуються за рахунок судна».

Зазначена вище норма направлена на забезпечення інтересів кредиторів, оскільки вона сприяє виявленню всіх кредиторів для вирішення питання про пріоритети задоволення їх вимог.

§3. Норми, визначені статтею 372 Кодексу, відповідають положенням статті 11 *Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року* (далі – Конвенції 1993 року), яка передбачає, що до примусового продажу судна в країні-учасниці компетентний орган такої держави-учасниці забезпечує, щоб у відповідності з даною статтею було направлено повідомлення:

- органу, який веде реєстр в державі реєстрації;
- всім держателям зареєстрованих іпотек або обтяжень, які не були встановлені на пред'явника;
- всім держателям зареєстрованих іпотек або обтяжень, встановлених на пред'явника, і всім держателям морських застав, вказаних у статті 4 Конвенції 1993 року, за умови, що компетентний орган, який здійснює примусовий продаж, отримав повідомлення про їх відповідні вимоги;
- зареєстрованому власнику судна.

§4. Зазначене повідомлення направляється не менш ніж за 30 днів до примусового продажу у письмовій формі або рекомендованим листом, або за допомогою будь-яких електронних або

інших відповідних засобів, що передбачають підтвердження отримання заінтересованими особами, вказаними вище, якщо про них є інформація.

§5. Згідно з частиною другою статті 372 Кодексу особа, яка висунула вимогу про примусовий продаж судна або судна, що будується, повинна подати суду витяг з відповідного реєстру (Державного суднового реєстру України або реєстру суден, що будуються) з додатком найменувань і адрес зареєстрованих держателів іпотек і морських вимог, перелічених у статті 358 КТМУ «Черговість вимог», оскільки згідно із статтею 373 КТМУ «Наслідки примусового продажу» у разі примусового продажу судна або судна, що будується, всі зареєстровані іпотеки припиняють свою дію.

Стаття 373. «Наслідки примусового продажу». У разі примусового продажу судна або судна, що будується, всі іпотеки, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе за згодою іпотечних заставодержателів покупець судна або судна, що будується, а також всі морські застави та інші зобов'язання припиняють свою дію за умови, що:

а) на момент продажу судно або судно, що будується, знаходилося на території України;

б) продаж їх здійснювався відповідно до законодавчих актів України, статей 371 і 372 цього Кодексу.

За умови дотримання вимог, що містяться у пунктах "а" і "б" цієї статті, суд, господарський суд, Морська арбітражна комісія на прохання покупця видає йому сертифікат на підтвердження того, що судно або судно, що будується, продане, не обмежене ніякими іпотеками, за винятком тих, відповідальність за якими за згодою іпотечних заставодержателів взяв на себе покупець.

У разі подання сертифіката, зазначеного в частині другій цієї статті, орган, що здійснює реєстрацію суден або права власності на судна, що будуються, зобов'язаний вилучити відповідно з Державного суднового реєстру України, Суднової книги України та Книги запису іпотек всі зареєстровані на дане судно або судно, що будується, іпотеки і морські вимоги, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе покупець.

Якщо покупцем судна або судна, що будується, є юридична або фізична особа за чинним законодавством України, судно чи право власності на судно, що будується, повинні бути зареєстровані на ім'я такого покупця.

Якщо покупцем судна або судна, що будується, є іноземна юридична або фізична особа, орган, що здійснює реєстрацію судна або права власності на судно, що будується, зобов'язаний видати такому покупцеві сертифікат про вилучення судна з Державного суднового реєстру України, Суднової книги України або про право власності на судно, що будується, для реєстрації їх в іноземному реєстрі.

§1. Стаття 373 Кодексу торговельного мореплавства України відповідає статті 12 *Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року* (далі – Конвенція 1993 року).

Оскільки статтею 372 Кодексу передбачається обов'язкове сповіщення про примусовий продаж судна всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог, перелічених в статті 358 КТМУ, статтею 373 Кодексу визначається, що у разі примусового продажу судна або судна, що будується, всі іпотеки, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе за згодою іпотечних заставодержателів покупець судна або судна, що будується, а також всі морські застави та інші зобов'язання припиняють свою дію за умови, що:

- на момент продажу судно або судно, що будується, знаходилося на території України;
- продаж їх здійснювався відповідно до законодавчих актів України, а також статей 371 і 372 КТМУ.

§2. Відповідно до частини другої статті 373 Кодексу суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія, за умови дотримання вимог, визначених частиною першою зазначеної статті, на прохання покупця видає йому сертифікат на підтвердження того, що судно або судно, що будується, продане, не обмежене ніякими іпотеками, за винятком тих, відповідальність за якими за згодою іпотечних заставодержателів взяв на себе покупець.

§3. Частиною третьою статті 373 Кодексу визначається, що у разі подання сертифіката, зазначеного в частині другій цієї статті, орган, що здійснює реєстрацію суден або права власності на судна, що будуються, зобов'язаний вилучити відповідно з Державного суднового реєстру України, Суднової книги України та Книги запису іпотек всі зареєстровані на дане судно або судно, що будується, іпотеки і морські вимоги, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе покупець.

§4. Якщо покупцем судна або судна, що будується, є юридична або фізична особа за чинним законодавством України, судно чи право власності на судно, що будується, повинні бути зареєстровані на ім'я такого покупця, як це визначено частиною четвертою статті 373 Кодексу.

§5. Якщо ж покупцем судна або судна, що будується, є іноземна юридична або фізична особа, то відповідно до частини п'ятої статті 373 Кодексу орган, що здійснює реєстрацію судна або права власності на судно, що будується, зобов'язаний видати такому покупцеві сертифікат про вилучення судна з Державного суднового реєстру України, Суднової книги України або про право власності на судно, що будується, для реєстрації їх в іноземному реєстрі.

Стаття 374. «Розподіл виручки від примусового продажу». Витрати, зумовлені арештом або затриманням судна чи судна, що будується, і наступним їх продажем, враховуючи витрати на утримання судна з моменту його арешту чи затримання, репатріацію екіпажу судна і розподіл виручки від продажу, сплачуються з виручки від продажу у першу чергу.

Залишок виручки від продажу розподіляється у розмірі, необхідному для відшкодування відповідних вимог у порядку черговості, передбаченої статтею 358 цього Кодексу.

§1. Статтею 374 Кодексу торговельного мореплавства України встановлюється черговість задоволення вимог із суми виручки від продажу судна.

§2. Першою частиною статті 374 Кодексу визначається, що у першу чергу з виручки від продажу сплачуються витрати, зумовлені арештом або затриманням судна чи судна, що будується, і наступним їх продажем, враховуючи витрати на утримання судна з моменту його арешту чи затримання, репатріацію екіпажу судна і розподіл виручки від продажу.

§3. Відповідно до частини другої статті 374 Кодексу залишок виручки від продажу розподіляється у розмірі, необхідному для відшкодування відповідних вимог у порядку черговості, передбаченої статтею 358 КТМУ «Черговість вимог».

§4. Згідно із статтею 47 Закону України від 05.06.2003 року № 898-IV «Про іпотеку» розподіл коштів, отриманих від реалізації предмету іпотеки здійснюється спеціалізованою організацією після надходження від державного виконавця акта про реалізацію предмета іпотеки. Право вибору спеціалізованої організації належить іпотекодержателю.

Стаття 375. «Докази виконання зобов'язання». Іпотечний заставодержатель на вимогу іпотечного заставодавця зобов'язаний видати йому належним чином засвідчені документи, що підтверджують повне або часткове виконання зобов'язання.

§1. Нормою, визначеною статтею 375 Кодексу торговельного мореплавства України, на іпотечного заставодержателя покладається обов'язок на вимогу іпотечного заставодавця видати йому належним чином засвідчені документи, які підтверджують повне або часткове виконання зобов'язання.

§2. Зазначені документи є доказами виконання заставодавцем свої договірних зобов'язань. Саме тому заставодержатель повинен надавати їх заставодавцеві за першою ж його вимогою.

Стаття 376. «Банкрутство заставодавця». Якщо після реєстрації у Книзі запису іпотек заставного зобов'язання іпотечний заставодавець збанкрутував, то зобов'язання за зареєстрованою іпотекою вважається невиконаним.

§1. Статтею 376 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що зобов'язання за зареєстрованою іпотекою вважається невиконаним, якщо після реєстрації у Книзі запису іпотек заставного зобов'язання іпотечний заставодавець збанкрутував.

§2. У такому випадку іпотекодержатель набуває права в подальшому здійснити примусовий продаж майна.

Стаття 377. «Поступка вимог». У разі, коли у встановленому законом порядку відбувається поступка іпотечним заставодержателем забезпеченої іпотекою вимоги третій особі або переказ іпотечним заставником боргу, що виник із забезпеченого іпотекою зобов'язання, на іншу особу, іпотека зберігає чинність.

При отриманні належним чином засвідченого документа про поступку іпотечним заставодержателем вимоги або переказ іпотечним заставодавцем боргу у Книзі запису іпотек повинен бути зроблений відповідний запис із зазначенням імені особи, на користь якої переходять всі права іпотечного заставодержателя або обов'язки іпотечного заставодавця.

§1. Частиною прешою статті 377 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що у разі, коли у встановленому законом порядку відбувається поступка іпотечним заставодержателем забезпеченої іпотекою вимоги третій особі або переказ іпотечним заставником боргу, що виник із забезпеченого іпотекою зобов'язання, на іншу особу, іпотека зберігає чинність.

Інакше кажучи відповідно до закону особа, якій у встановленому порядку передані права та обов'язки за договором іпотеки, набуває прав та обов'язків попереднього заставодержателя або заставодавця за цим договором.

§2. Порядок заміни кредитора у зобов'язанні та порядок переведення боргу визначений загальними нормами, закріпленими статтями Глави 47 «Поняття зобов'язання. Сторони у зобов'язанні» Цивільного кодексу України (ЦКУ).

§3. Зокрема, сттею 512 ЦКУ «Підстави заміни кредитора у зобов'язанні» передбачено, що кредитор у зобов'язанні може бути замінений іншою особою внаслідок передавання ним своїх прав іншій особі за правочином (відступлення права вимоги). У свою чергу, частиною 1 статті 513 ЦКУ «Форма правочину щодо заміни кредитора у зобов'язанні» визначається, що правочин щодо заміни кредитора у зобов'язанні вчиняється у такій самій формі, що і правочин, на підставі якого виникло зобов'язання, право вимоги за яким передається новому кредиторіві. Отже, оскільки згідно із статтею 366 КТМУ «Реєстрація іпотеки» договір морської іпотеки підлягає нотаріальному посвідченню, то, відповідно, нотаріальному посвідченню підлягає і договір про поступку вимоги, забезпеченої іпотекою.

§4. Відповідно до частини другої статті 377 Кодексу з отриманням належним чином засвідченого документа про поступку іпотечним заставодержателем вимоги або переказ іпотечним заставодавцем боргу у Книзі запису іпотек повинен бути зроблений відповідний запис із зазначенням імені особи, на користь якої переходять всі права іпотечного заставодержателя або обов'язки іпотечного заставодавця.

§5. Згідно із статтею 520 ЦКУ «Заміна боржника у зобов'язанні» боржник у зобов'язанні може бути замінений іншою особою (переведення боргу) лише за згодою кредитора. Угода про заміну кредитора у договорі іпотеки також повинна бути нотаріально посвідчена і відомості про неї повинні бути занесені до Книги запису іпотек.

Стаття 378. «Перехід прав на іпотеку». У разі, коли права іпотечного заставодержателя перейшли до іншої особи будь-яким законним способом, цей перехід прав повинен бути підтверджений належним чином засвідченою декларацією особи, на користь якої ці права переходять. Декларація містить опис і необхідний доказ правомірності переходу права власності і, можливо, осіб, на користь яких це право переходить.

На підставі цього документа у Книзі запису іпотек робиться запис імені особи, яка вступає в права іпотечного заставодержателя всього судна або його частини.

§1. Частиною першою статті 378 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що у разі, коли права іпотечного заставодержателя перейшли до іншої особи будь-яким законним способом, цей перехід прав повинен бути підтверджений належним чином засвідченою декларацією особи, на користь якої ці права переходять.

При цьому такою іншою особою може бути правонаступник у разі реорганізації іпотекодержателя, новий кредитор у разі відступлення права вимоги тощо.

§2. В той же час частиною першою статті 378 Кодексу визначається перелік необхідної інформації, яка повинна надаватися в такій декларації, а саме: опис і необхідний доказ правомірності переходу права власності і, можливо, осіб, на користь яких це право переходить.

§3. Згідно з частиною другою статті 378 Кодексу ім'я особи, яка вступає в права іпотечного заставодержателя всього судна або його частини, вноситься до Книги запису іпотек на підставі зазначеної вище декларації.

Розділ XI. ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ

Глава 1. Загальні правила

Стаття 379. «Право на заявлення претензій і позовів». **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 акта;
- 6) у разі перебору провізних платежів - відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносаменту.

Якщо пред'являються претензії, що виникли внаслідок морського перевезення вантажів, яке здійснювалося за морською накладною (накладною), замість коносаменту подається накладна, а якщо втрачено вантаж, що перевозиться за накладною, - квитанція.

Відсутність комерційного акта не позбавляє права на пред'явлення претензії і позову, якщо буде доведено, що у складанні акта було відмовлено і ця умова була оскаржена.

§1. Статтею 379 Кодексу торговельного мореплавства України визначається коло осіб, які мають право пред'явлення до перевізника претензій та позовів, що впливають з морського перевезення. Сенс норм, що містяться в пунктах 1-6 частини першої статті 379 Кодексу, полягає в тому, щоб визначити, хто з вантажовласників – відправник або одержувач – може звертатися до перевізника з такими вимогами, право на які в принципі може виникнути у будь-якого з них.

Термін «претензія», який застосовується у статтях Розділу XI КТМУ, означає вимогу про сплату певної грошової суми, звернену до особи, яка кваліфікується заявником претензії в якості боржника.

Пред'явлення і розгляд претензії являє собою особливий порядок вирішення спору між сторонами, що передує його наданню на розгляд компетентного юрисдикційного органу. Наявність такого порядку забезпечує можливість добровільного задоволення вимоги боржником, що істотно знижує витрати сторін, пов'язані з веденням справи. Дотримання цього порядку, навіть якщо не було отримано позитивний для кредитора результат, сприяє виявленню суті спору і тим самим прискоренню його вирішення у юрисдикційних органах.

§2. Відповідно до статті 379 Кодексу тільки відправник має право пред'являти до перевізника претензії і позови з приводу неподання тоннажу (судна) або подачі його з запізненням (пункт 1 статті 379). Обов'язок перевізника подати тоннаж виникає з договору перевезення (чартеру чи іншої угоди). Іншою стороною в цьому зобов'язанні не завжди є відправник – нею може бути і одержувач вантажу (наприклад, під час перевезення на українському судні імпортного вантажу, придбаного на умовах FOB). У цьому останньому випадку право пред'явлення до перевізника претензій та позовів з приводу неподання або несвоєчасного подання тоннажу має не відправник, а одержувач.

Примітка. *FOB* (англ. Free On Board – франко борт, буквально – безкоштовно на борт судна) – міжнародний торговий термін *Правил ІНКОТЕРМС*, що використовується для позначення умов поставки вантажу і визначення сторони, на яку покладаються витрати з транспортування і / або визначення точки передачі відповідальності за вантаж від продавця до покупця. Умови FOB передбачають, що продавець зобов'язаний доставити товар у порт і завантажити на вказане покупцем судно; витрати з доставки товару на борт судна лягають на продавця. У деяких портах при поставках на умовах FOB витрати з навантаження несе покупець. Ризик випадкової загибелі майна

або його пошкодження покладається на продавця – до моменту перетину товаром борту судна, і на покупця – з вказаного моменту (див. нижче, схема 40).



Схема 40. Области дії термінів ІНКОТЕРМС (див. §8 коментаря до статті 128 КТМУ).

§3. Тільки одержувач має право пред'являти до перевізника претензії і позови з приводу недостачі, пошкодження або псування вантажу (пункт 3 статті 379) та з приводу прострочення доставки або затримки у видачі вантажу (пункт 4 статті 379). Оскільки такі претензії виникають вже після видачі вантажу одержувачу, визначити особу, яка має право на їх пред'явлення, не представляє труднощів.

§4. Як відправник, так і одержувач мають право пред'являти до перевізника претензії і позови з приводу повної втрати вантажу (пункт 2 статті 379) і повернення перебору провізних платежів (пункт 6 статті 379).

При переадресуванні вантажу може виникнути питання про те, хто з одержувачів має право пред'являти вимоги перевізнику з приводу повної втрати вантажу. Слід вважати, що таким правом володіє особа, якій перевізник був зобов'язаний видати вантаж, тобто одержувач, на ім'я якого вантаж був переадресований.

§5. Право пред'явлення до перевізника не зазначених у статті 376 Кодексу претензій та позовів про повернення штрафу за простій суден, стягнутого у безспірному (безакцептному) порядку має та особа (відправник або одержувач), з якої цей штраф було стягнуто.

§6. Обов'язок перевізника перевезти багаж, як видно зі статті 184 КТМУ «Поняття договору морського перевезення пасажирів», є однією з умов договору перевезення пасажирів, а не обов'язком в самостійному договорі перевезення багажу. Разом з тим цей обов'язок включає в себе видачу багажу уповноваженій на його отримання особі, тобто пред'явнику багажної квитанції. Таким чином, договір перевезення пасажирів з умовою перевезення його багажу є договором на користь третьої особи, сутність якого не змінюється від того, що в більшості випадків особою, уповноваженою на отримання багажу в порту призначення, є сам пасажир. Відповідно ж до загального цивільного законодавства (див. статтю 910 «Договір перевезення пасажирів і багажу» Цивільного кодексу України), правом, обумовленим за таким договором, може скористатися, як правило, третя особа, на користь якої укладено договір. Тому і право пред'явлення до перевізника претензій та позовів, що впливають з перевезення багажу, в принципі належить тільки уповноваженій на отримання багажу особі, тобто пред'явнику багажної квитанції. Саме таким чином вирішене в пункті 5 статті 379 Кодексу питання про право пред'явлення до перевізника претензій та позовів з приводу втрати багажу. Аналогічно має вирішуватися і питання про право на пред'явлення претензій і позовів, які впливають з перевезення багажу, не названих в пункті 5 статті 379 Кодексу (наприклад, з приводу перебору плати за перевезення багажу). Виняток з цього загального принципу зроблено в самому пункті 5 статті 379 Кодексу для претензій і позовів з приводу недостачі та пошкодження багажу, що можуть бути пред'явлені особою, яка має складений у зв'язку з нестачею або пошкодженням багажу комерційний акт.

§7. Права, перелічені у пунктах 1-6 частини першої статті 379 Кодексу, згідно із статтею 380 КТМУ «Передача права заявлення претензій і позовів» (див. коментар до зазначеної статті) можуть бути передані й іншим особам у випадках і в порядку, визначених вказаною статтею.

§8. У пунктах 2-6 статті 379 Кодексу наведені документи, подання яких обов'язково при пред'явленні зазначених в цих пунктах претензій і позовів для підтвердження права на заявлення претензії і позову.

§9. Претензія і позов в разі втрати вантажу можуть бути пред'явлені за умови надання коносаменту на цей вантаж (пункт 2 статті 379), При морських перевезеннях вантажів коносамент видається відправнику, причому за бажанням останнього коносамент може бути складений і виданий перевізником в декількох примірниках тотожного змісту (див. статті 137 і 139 КТМУ). Тому у особи, яка пред'являє претензію або позов з приводу втрати вантажу, завжди є можливість надати разом з нею коносамент. При цьому коносамент повинен мати позначку про неприбуття вантажу.

§10. Претензія і позов у разі нестачі або пошкодження вантажу можуть бути пред'явлені перевізнику за умови надання коносаменту, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту (див. коментар до статті 381 КТМУ «Комерційний та інші акти»). Документ, складений за правилами іноземного порту, повинен бути представлений тоді, коли нестача, пошкодження або псування вантажу були виявлені в іноземному порту (див. §4 *Правил пред'явлення і розгляду претензій*, тому 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»). В інших випадках має надаватися комерційний акт.

§11. Претензія і позов у разі нестачі або пошкодження багажу можуть бути пред'явлені перевізнику за умови надання комерційного акта. Якщо нестача або пошкодження багажу, що належить пасажиру, були виявлені в іноземному порту, замість комерційного акта повинен бути представлений документ, складений відповідно до правил, діючих в даному порту (див. §4 *Правил пред'явлення і розгляду претензій*).

§12. Частиною другою статті 379 Кодексу передбачається можливість доведення порушення умов морського перевезення вантажів іншими доказами, окрім коносаменту та накладної. Так, у разі морського перевезення вантажів, яке здійснювалося за морською накладною (накладною), можливим є пред'явлення морської накладної замість коносаменту, а в разі якщо втрачено вантаж, який перевозився за накладною, – квитанції, яка засвідчує прийняття вантажу до перевезення.

§13. Необхідність складання комерційного акта для засвідчення обставин, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправників, одержувачів і пасажирів передбачається статтею 381 КТМУ. Проте, згідно з частиною третьою статті 379 Кодексу, відсутність такого акта не позбавляє можливості пред'явити відповідну претензію або позов у випадку, якщо буде доведено, що у складанні такого акта було відмовлено і ця умова була оскаржена. Зазначена обставина може бути доведена будь-якими доказами, передбаченими процесуальним законодавством України.

Стаття 380. «Передача права заявлення претензій і позовів». **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.

§1. Стаття 380 Кодексу торговельного мореплавства України визначає допустимість передачі права на пред'явлення претензій і позовів іншим особам, коло таких осіб, а також порядок такої передачі.

§2. На відміну від загальних положень цивільного законодавства, які допускають уступку вимоги будь-якій особі (див. статті 512 – 519 Цивільного кодексу України), передача прав на пред'явлення перевізнику претензій і позовів, що випливають з перевезення, дозволяється

тільки обмеженому колу осіб, точно визначених статтею 380 Кодексу, а саме: відправником – одержувачу, органу, до сфери управління якого він входить, експедитору або страховику; одержувачем – відправнику, органу, до сфери управління якого він входить, експедитору або страховику.

§3. Встановлюючи право передачі права на пред'явлення претензій і позовів експедитору, стаття 380 Кодексу має на увазі не взагалі експедитора, а тільки того, який брав участь в такому статусі в процесі здійснення перевезення, з приводу якого виникла відповідна вимога.

§4. Від передачі права на пред'явлення претензії і позову страховику слід відрізнити так звану суброгацію, передбачену статтею 269 Кодексу (див. коментар до зазначеної статті). Згідно із зазначеною статтею до страховика, що сплатив страхову суму, переходять в межах сплаченої суми всі права на застраховане майно. Зазначені права засновані на законі і факті виплати страхової суми, а не на передачі права вимоги.

§5. Передача права на пред'явлення претензії і позову відправником одержувачу (або навпаки) не вимагається, коли претензія і позов відповідно до вимог законодавства України можуть бути заявлені як відправником, так і одержувачем.

§6. Згідно з частиною другою статті 380 Кодексу передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним написом на коносаменті, накладній або квитанції. При цьому переуступний напис, яким визначається, що право на пред'явлення претензій і позовів передано зазначеній в ньому особі, підписується керівником організації, що здійснює такий напис і засвідчується її печаткою.

Стаття 381. «Комерційний та інші акти». **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.**

Комерційний акт складається для засвідчення:

- 1) невідповідності між найменуванням, масою або кількістю місць вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі;**
- 2) пошкодження або зіпсуття вантажу або багажу;**
- 3) виявлення вантажу або багажу без документів, а також документів без вантажу або багажу;**
- 4) повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу.**

Форма актів, порядок їх складання і порядок засвідчення обставин, які не потребують складання актів, встановлюються правилами, що видаються відповідно до статті 3 цього Кодексу.

§1. Статтею 381 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються способи засвідчення обставин, які можуть бути підставою для майнової відповідальності учасників відносин з перевезення вантажів та пасажирів морським транспортом.

§2. Частина перша статті 381 Кодексу відзначає два види актів, що засвідчують обставини, які є підставою для відповідальності учасників перевезень: комерційні акти та акти загальної форми. При цьому такі акти використовуються не тільки на морському транспорті, але й на інших видах транспорту (залізничному, автомобільному, повітряному) і мають аналогічну функцію.

Разом з тим оскільки обставини, про які йдеться в частині першій статті 381 Кодексу, в іноземному порту засвідчуються за правилами, що існують у даному порту, то положення зазначеної статті застосовуються виключно для засвідчення таких обставин в портах України.

§3. Частиною другою статті 381 Кодексу визначається вичерпний перелік обставин, що підлягають засвідченню тільки комерційними актами, а саме:

- невідповідності між найменуванням, масою або кількістю місць вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі;
- пошкодження або зіпсуття вантажу або багажу;
- виявлення вантажу або багажу без документів, а також документів без вантажу або багажу;
- повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу.

§4. Невідповідність між найменуванням вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі означає невідповідність його найменування в перевізному документі найменуванню, яке звичайно використовується у виробництві та торговельному обороті.

§5. Невідповідність між масою та кількістю місць вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі, може виникнути внаслідок виявлення як меншої, так і більшої кількості маси або числа місць вантажу або багажу порівняно з тими, що зазначені в перевізному документі. Комерційний акт повинен складатися в обох випадках, тобто при виявленні як недостачі, так і надлишку вантажу або багажу.

§6. Ндостача ваги вантажу в усіх випадках засвідчується комерційним актом, за винятком випадків, коли така недостача:

- не перевищує норму природного убутку (естественной убыли) у вазі, встановленого для даного вантажу;
- не перевищує допустиму норму розбіжності у показаннях ваг;
- являє собою різницю у вазі зважаючи на зменшення вологості або засміченості вантажу;
- встановлена у відношенні вантажу, що перевозився в каботажі і доставленого на технічно справному судні з непошкодженими пломбами відправника;
- виявлена при видачі одержувачу вантажів, що знеособлюються (обезличиваються) при перевезенні і перевалці масових вантажів, за якими сторони розраховуються за підсумками за навігацію або за рік.

§7. Пошкодження або зіпсуття вантажу або багажу означає втрату таким вантажем (багажем) товарної якості, властивостей і, відповідно, цінності. Однак пошкодження тари і упаковки без пошкодження самого вантажу або багажу не потребує складання комерційного акта, за виключенням випадку пошкодження тари і упаковки, які були виявлені при перевалці вантажу у прямому змішаному сполученні.

§8. Виявлення вантажу або багажу без документів, а також документів без вантажу або багажу є обставинами, які свідчать про допущені портом або перевізником порушення умов договору перевезення, зокрема, під час приймання або видачі вантажу чи багажу, оформлення перевізних документів тощо. Крім того, така ситуація може виникнути і внаслідок недобросовісних дій інших учасників процесу перевезення.

§9. Повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу є дією особи, в розпорядженні якої знаходився відповідний вантаж або багаж, вилучений у перевізника за відсутності законних підстав.

§10. Важливою функцією, яку виконує комерційний акт, є те, що він виступає доказом існування обставин, перелічених в частині другій статті 381 Кодексу. Так, при виникненні спору відносно таких обставин комерційний акт пред'являється разом з претензією, а в подальшому – до суду разом з позовною заявою. Безумовно, комерційний акт оцінюється судом у сукупності з іншими доказами, наявними у матеріалах справи, однак у будь-якому випадку цей документ має перевагу над іншими доказами.

§11. Стаття 381 Кодексу не визначає обставини, що засвідчуються актами загальної форми. За загальним правилом такими обставинами можуть бути: пошкодження тари та упаковки, не подання судна перевізником тощо. Тобто такі акти складаються у всіх інших випадках, коли цього вимагають обставини справи або коли їх складання передбачено нормами, визначеними в керівництві «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів».

§12. Згідно з частиною третьою статті 381 Кодексу форма актів, порядок їх складання і порядок засвідчення обставин, які не потребують складання актів, встановлюються правилами, що видаються відповідно до статті 3 КТМУ (див. *Правила складання актів при морських перевезеннях вантажів і багажу*, том 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»).

Стаття 382. «Відсотки за користування чужими коштами». У разі відшкодування вимог, що впливають з передбачених цим Кодексом відносин, на сплачувану суму нараховуються відсотки у розмірі середньої ставки банківського процента, що існує в місці знаходження кредитора.

Відсотки нараховуються з дня заявлення письмової вимоги про оплату відповідної суми по день сплати.

Правила цієї статті не застосовуються до вимог про плату за простій суден і премії за дострокове навантаження і вивантаження вантажів, про збитки, заподіяні у зв'язку з неподачею або несвоєчасною подачею судна, непред'явленням чи несвоєчасним пред'явленням вантажів, а також про збитки, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії.

§1. Статтею 382 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається нарахування відсотків на сплачувану суму у разі відшкодування вимог, які виникають із відносин, регламентованих Кодексом.

Підставою для нарахування відсотків є визнане законом право кредитора на відшкодування йому збитків, отриманих внаслідок неправомірного утримання боржником грошових коштів, що належать кредитору, в тому числі в разі відмови від їх повернення, безпідставного отримання або збереження тощо.

§2. Згідно з частиною першою статті 382 Кодексу на сплачувану суму нараховуються відсотки в розмірі середньої ставки банківського процента, що існує в місці знаходження кредитора. Виходячи із загальних норм цивільного законодавства, місце знаходження кредитора—фізичної особи – це місце його проживання, для кредитора—юридичної особи – це місцезнаходження юридичної особи відповідно до відомостей, внесених до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України (ЄДРПОУ).

§3. Частиною другою статті 382 Кодексу визначено, що відсотки нараховуються з дня заявлення письмової вимоги про оплату відповідної суми по день сплати. Днем пред'явлення вимоги є день передачі її боржнику або здачі на пошті для пересилання на адресу боржника. Факт передачі вимоги боржнику засвідчується розпискою в отриманні вимоги або поштовою квитанцією.

При цьому правила щодо нарахування відсотків з дня пред'явлення вимоги не повинні застосовуватися в тих випадках, коли законом або договором визначений строк платежу і відсотки на суму, оплата якої прострочена, підлягають нарахуванню з моменту, коли строк платежу сплинув.

§4. Частиною третьою статті 382 Кодексу визначається, що до вимог про плату за простій суден і премії за дострокове навантаження і вивантаження вантажів, про збитки, заподіяні у зв'язку з неподачею або несвоєчасною подачею судна, непред'явленням чи несвоєчасним пред'явленням вантажів, а також про збитки, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії правила зазначеної статті не застосовуються. Таке визначення пояснюється тим, що статтею 285 КТМУ «Відшкодування збитків» (див. коментар до зазначеної статті) передбачається нарахування двох відсотків на суму витрат, що відшкодовуються за загальною аварією.

Глава 2. Претензії

Стаття 383. «Заявлення претензії». До вчинення перевізнику вантажу позову, що виникає з морського перевезення вантажу, можливим 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 з перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику чи порту відправлення або призначення за розсудом заявника претензії.

§1. Частиною першою статті 383 Кодексу торговельного мореплавства України визначається можливість заявлення перевізнику вантажу претензії до вчинення йому позову, що виникає з морського перевезення вантажу. Тобто за змістом норми, визначеної частиною

першою статтю 383 Кодексу, пред'явлення претензії перевізнику не є обов'язковим, на відміну від відповідних норм КТМ СРСР 1968 року (див. статтю 294 КТМ СРСР 1968 року), а також статті 383 КТМУ попередніх видань, за змістом яких пред'явлення претензії перевізнику вантажу до вчинення йому позову, що виникає з морського перевезення вантажу, було обов'язковим.

Зазначена норма частини першої статті 383 Кодексу відповідає Конституції України, яка передбачає право особи на судовий захист, а також Закону України від 23.06.2005 року № 2705-17 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів», згідно з положеннями якого пред'явлення претензії при суперечках, пов'язаних з перевезеннями, не є обов'язковим – позивач має право звернутися безпосередньо до суду без використання досудового врегулювання спору.

Таким чином, питання про те, чи заявляти претензію перевізнику, чи ні – вирішується заявником самостійно.

§2. Слід відзначити, що за змістом частини першої статті 383 Кодексу в претензійному порядку можуть пред'являтися будь-які вимоги до перевізника, що виникають із договору морського перевезення.

§3. Згідно з частиною другою статті 383 Кодексу 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.

§4. Відповідно до частини третьої статті 383 Кодексу претензії, що виникають з перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику чи порту відправлення або призначення за розсудом заявника претензії.

§5. Слід також зазначити, що порядок пред'явлення претензій регламентується відповідними нормативними документами, виданими в розвиток норм, визначених статтями Глави 2 Розділу XI КТМУ, а саме:

- *Правилами пред'явлення і розгляду претензій*, що містяться у томі 1 «Загальні правила перевезення вантажів» керівництва «4-М. Загальні і спеціальні правила перевезення вантажів»;
- *Положенням про порядок ведення претензійно-позовної роботи в державному підприємстві «Адміністрація морських портів України»*, затверджене наказом ДП «АМПУ» від 15.12.2014 року № 244.

Стаття 384. «Заявлення претензій при змішаних перевезеннях». **Претензії, що виникають з 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.

§1. Норми, визначені статтею 384 Кодексу торговельного мореплавства України, доповнюють положення частини другої і третьої статті 383, що встановлюють осіб, яким можуть бути пред'явлені претензії.

У порядку, передбаченому статтею 384 Кодексу, повинні пред'являтися тільки вимоги, що виникають з порушення будь-ким з співперевізників (соперевозчиків) або всіма ними своїх обов'язків перед вантажовласником за договором перевезення вантажу в прямому змішаному або прямому водному сполученні.

§2. Згідно з частиною першою статті 384 Кодексу претензії, що виникають з 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.

§3. Разом з тим частиною другою статті 384 визначається, що 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.

§4. У статті 384 Кодексу не передбачено будь-яких спеціальних правил щодо того, кому повинна пред'являтися претензія, що впливає з договору перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні. При перевезеннях у прямому змішаному залізнично-водному і повітряно-морському сполученні такі претензії повинні пред'являтися і розглядатися за правилами того виду транспорту, перевізник якого порушив свої обов'язки перед пасажиром. У такому ж порядку зазначені претензії повинні пред'являтися і при перевезеннях у інших видах прямого змішаного сполучення, а також при перевезеннях у прямому водному сполученні.

Стаття 385. «Форма і докази претензії». **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 зіпсуття вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії (стаття 379 цього Кодексу), повинен бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу.

§1. Частиною першою статті 385 Кодексу торговельного мореплавства України визначається необхідність заявлення претензії в письмовій формі. Для дотримання зазначеної норми необхідно, щоб вимогу, яка є предметом претензії, було викладено у письмовій заяві, підписаній керівником організації, що заявляє претензію, або фізичною особою – заявником претензії.

§2. Статтею 385 Кодексу не визначається, які саме відомості повинні бути відображені в письмовій претензії, проте стаття 6 «Порядок пред'явлення претензії» Господарського процесуального кодексу України, §10 *Правил пред'явлення і розгляду претензій та пункт 2.2 Положенням про порядок ведення претензійно-позовної роботи в державному підприємстві «Адміністрація морських портів України»*, затвердженому наказом ДП «АМПУ» від 15.12.2014 року № 244, надають перелік таких необхідних відомостей, а саме:

Стаття 6 Господарського процесуального кодексу України:	§10 <i>Правил пред'явлення і розгляду претензій та пункт 2.2 Положенням про порядок ведення претензійно-позовної роботи в державному підприємстві «Адміністрація морських портів України»:</i>
<ul style="list-style-type: none">повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та підприємства, організації, яким претензія пред'являється; дата пред'явлення і номер претензії;обставини, на підставі яких пред'явлено претензію; докази, що підтверджують ці обставини; посилання на відповідні нормативні акти;вимоги заявника;сума претензії та її розрахунок, якщо претензія підлягає грошовій оцінці; платіжні реквізити заявника претензії;перелік документів, що додаються до претензії, а також інших доказів.	<ul style="list-style-type: none">повне найменування і поштові реквізити організації (фізичної особи-підприємця), до якої пред'являється претензія;номер і дата складання заяви;повне найменування заявника претензії та його поштову адресу;найменування та адресу відділення банку, в якому є розрахунковий рахунок заявника претензії, і номер цього рахунку;обставини, які є підставою для претензії, і коротке обґрунтування претензії;посилання на відповідні нормативні акти і умови договору;зміст вимоги заявника, сума претензії та розрахунок цієї суми;перелік доданих до претензії документів.

§3. Згідно з частиною другою статті 385 Кодексу до претензії повинні додаватися документи, що підтверджують її. Перевізні документи подаються в оригіналі.

§4. Згідно з частиною третьою статті 385 Кодексу до претензії про нестачу, пошкодження або зіпсуття вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії (див. статтю 379 КТМУ «Право на заявлення претензій і позовів»), повинен бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу. Таким документом може бути рахунок-фактура (фактура-інвойс) постачальника або вантажовідправника, банківська виписка з відмітками про здійснення платежу, довідка банку тощо.

§5. До претензій щодо відшкодування шкоди від недостачі вантажу, коли розрахунки між постачальником (відправником) і одержувачем здійснюються з урахуванням нормованої та фактичної вологості або засміченості, додається також документ (посвідчення якості, сертифікат та ін.), що підтверджує, з якою вологістю або засміченістю вантаж був відправлений, а також дані аналізу вологості і засміченості вантажу, який прибув до порту призначення (§13 *Правил пред'явлення і розгляду претензій*).

§6. До претензії щодо відшкодування збитку від псування швидкопсувного вантажу, який під час видачі знижений в ціні або знижений в сорті, повинна бути додана довідка про те, за якою ціною реалізовано знижений у ціні вантаж, або про здійснену переоцінку, якщо вантаж ще не реалізовано, та довідку про перемаркування вантажів відповідним сортом. Довідка повинна бути підписана керівником організації та головним (старшим) бухгалтером і завірена печаткою (§14 *Правил пред'явлення і розгляду претензій*).

§7. Всі вищевказані документи, крім перевізних, можуть надаватися в копіях, належним чином засвідчених. Оригінали документів, доданих до претензії, можуть бути повернуті заявнику за його заявою після розгляду претензії.

§8. Претензія може бути пред'явлена заявником будь-яким способом, зокрема шляхом надсилання рекомендованим або цінним листом, передачі по факсу, телексу, передачі кур'єром під розпис тощо. При цьому у заявника повинні бути докази отримання претензії перевізником.

Стаття 386. «Термін для заявлення претензій, що впливають з перевезення вантажу, пасажирів і багажу». **Претензії до перевізника, що впливають з 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.**

§1. Статтею 386 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що претензії до перевізника, які впливають з 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.

§2. Момент, з якого починається строк для пред'явлення претензії до перевізника, визначається статтями 388 - 390 Кодексу (див. коментар до зазначених статей КТМУ).

§3. Зауважимо, що відповідно до частини другої статті 387 Кодексу пред'явлення заявником претензії передбачає зупинення строку позовної давності до розгляду претензії іншою стороною або до закінчення терміну, встановленого для відповіді.

§4. Слід також відзначити, що встановлений статтею 386 Кодексу строк для пред'явлення претензії є терміном існування самого права на її пред'явлення, а тому на відміну від строку позовної давності не підлягає продовженню.

Стаття 387. «Термін розгляду претензій, що впливають з перевезення вантажу, пасажирів і багажу». **Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що впливають з перевезення у змішаному сполученні, - протягом шести місяців.**

З дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді.

§1. Згідно з частиною першою статті 387 Кодексу торговельного мореплавства України перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що впливають з перевезення у змішаному сполученні, – протягом шести місяців.

§2. Про своє рішення перевізник повинен сповістити заявника письмово. При цьому у випадку задоволення претензії сума, що була визнана перевізником, повинна бути перерахована кредитуру. У випадку відмови від задоволення претензії повністю або частково, перевізник повинен повідомити про це заявника із зазначенням причин такої відмови.

§3. Встановлений частиною першою статті 387 Кодексу термін для розгляду претензії перевізником відраховується від дня її отримання останнім.

§4. Частиною другою статті 387 Кодексу визначається, що з дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді. Необхідність вживання такої норми пояснюється тим, що в силу положень статті 386 Кодексу претензія пред'являється протягом строку позовної давності і час, визначений законом для розгляду претензії перевізником і повідомлення заявника про результати її розгляду, не повинен впливати на право особи пред'явити позов протягом строку, наданого для цього.

§5. Під зупиненням строку позовної давності розуміється припинення його перебігу на період, на який дія цього строку була зупинена. Після закінчення вказаного періоду перебіг строку позовної давності відновлюється. Оскільки зупинення строку позовної давності здійснюється на період з дня пред'явлення перевізнику претензії і до отримання відповіді або закінчення терміну, встановленого для відповіді, при визначенні тривалості цього періоду в кожному конкретному випадку необхідно враховувати час, що відводиться для доставки претензії перевізнику і відповіді на претензію.

Глава 3. Позовна давність

Стаття 388. «Термін позовної давності на вимоги, що виникають з договору перевезення вантажу». **До вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.**

Зазначений термін обчислюється:

1) **за вимогами щодо відшкодування збитків від втрати вантажу - після закінчення тридцяти днів з дня, коли вантаж повинен бути виданий, а при перевезенні у змішаному сполученні - після закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення;**

2) **за вимогами щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання з видачею вантажу і щодо повернення перебору або стягнення недобору провізних платежів - з дня видачі вантажу, а якщо вантаж не було видано - з дня, коли повинен був бути виданий;**

3) **за вимогами щодо нестачі масових однорідних вантажів, що перевозяться наливом, навалом або насипом, у випадках, передбачених угодою сторін, - з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації;**

4) **за вимогами щодо відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, а також премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу - з дня закінчення місяця, що настає за тим, у якому почалося або повинно було початися перевезення;**

5) **у решті випадків - з дня настання події, що стала підставою для заявлення вимоги.**

§1. Стаття 388 Кодексу торговельного мореплавства України, як і наступні статті Глави 3 Розділу XI КТМУ, має іншу сферу дії, ніж статті 379-387, і поширюється на відносини, які підпадають під дію Кодексу (див. пункт 8 статті 14 КТМУ «Колізійні норми»).

§2. У статті 388 передбачені строки позовної давності не для всіх вимог, що регулюються Кодексом, для яких КТМУ не встановлені інші терміни. Для низки вимог, не зазначених у статті 388, терміни позовної давності повинні визначатися за правилами статті 389 КТМУ «Позовна давність за іншими вимогами».

Відповідно до статті 256 «Поняття позовної давності» Цивільного кодексу України (ЦКУ) *позовна давність* – це строк, у межах якого особа може звернутися до суду з вимогою про захист свого цивільного права або інтересу.

§3. Після спливу позовної давності, особа, яка виконала зобов'язання, не має права вимагати повернення виконаного, навіть якщо вона у момент виконання не знала про сплив позовної давності. Сплив позовної давності, про застосування якої заявлено стороною у спорі, є підставою для відмови у позові. Таким чином, позовна давність застосовується судом лише за заявою сторони у спорі, зробленою до винесення ним рішення.

Заява про захист цивільного права або інтересу має бути прийнята судом до розгляду незалежно від спливу позовної давності. Якщо суд визнає поважними причини пропусчення позовної давності, порушене право підлягає захисту

§4. Частиною прешою статті 388 Кодексу визначений річний строк позовної давності для вимог, які виникають з договору морського перевезення вантажу. Зазначений строк позовної давності згідно із пунктом 6 частини 2 статті 258 ЦКУ «Спеціальна позовна давність» є спеціальним і застосовується незалежно від того, чи здійснювалося перевезення вантажу в каботажному або закордонному плаванні.

§5. Обчислення строку позовної давності за вимогами, які виникають з договорів перевезення вантажів, здійснюється за правилами, визначеними частиною другою статті 388 Кодексу залежно від змісту вимоги, що пред'являється.

§6. У разі, якщо змістом вимоги є відшкодування збитків від втрати вантажу, строк позовної давності обчислюється з моменту закінчення тридцяти днів з дня, коли вантаж повинен бути виданий, а при перевезенні у змішаному сполученні з дня закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення (див. пункт 1 частини другої статті 388 Кодексу). День видачі вантажу визначається:

- при перевезенні вантажу на судні, що слідувало за розкладом, – днем, коли відповідно до розкладу судно повинно було прийти в порт призначення;
- при перевезенні вантажів на судні, що слідувало поза розкладом, але в напрямку, для якого був встановлений термін доставки – днем, в який цей строк сплинув;
- при перевезенні вантажів на судні, що слідувало понза розкладом та в напрямку, для якого термін доставки не встановлений, – днем закінчення звичайно прийняттого терміну для такого перевезення (див. також коментар до статті 160 КТМУ «Термін доставки вантажу»).

§7. Якщо змістом вимоги, що впливає з договору перевезення вантажів, є відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання з видачею вантажу і щодо повернення перебору або стягнення недобору провізних платежів, строк позовної давності обчислюється з дня видачі вантажу, а якщо вантаж не було видано, – з дня, коли повинен був бути виданий (див. пункт 2 частини другої статті 388 Кодексу).

§8. Якщо змістом вимоги, що впливає з договору перевезення вантажів, є нестача масових однорідних вантажів, які перевозяться наливом, навалом або насипом, у випадках, передбачених угодою сторін, строк позовної давності обчислюється з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації (див. пункт 3 частини другої статті 388 Кодексу).

§9. Якщо змістом вимоги є відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, а також премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу, строк позовної давності обчислюється з дня закінчення місяця, що настає за тим, у якому почалося або повинно було початися перевезення (див. пункт 4 частини другої статті 388 Кодексу).

§10. За всіма іншими вимогами, що впливають з договору морського перевезення вантажів, строк позовної давності обчислюється з дня настання події, яка стала підставою для заявлення вимоги (див. пункт 5 частини другої статті 388 Кодексу).

Стаття 389. «Позовна давність за іншими вимогами». **До вимог, що виникають з 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:

1) за вимогами, що виникають з договору перевезення пасажирів і багажу:

стосовно пасажирів - з дня, коли пасажир залишив або повинен був залишити судно, а якщо вимога заявлена у зв'язку із заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажирів, що спричинила його смерть, - з дня смерті пасажирів, але не більше трьох років з дня, коли пасажир залишив судно;

стосовно багажу - з дня видачі багажу або з дня, коли він мав бути виданий;

2) за вимогами, що виникають з договору фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном в силу наданих йому законом прав (статті 58, 68, 69 цього Кодексу), - з дня виникнення права на позов;

3) за вимогами щодо відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок зіткнення суден, - з дня зіткнення суден;

4) за вимогами, що виникають із проведення рятувальних операцій, - з дня закінчення рятувальної операції.

За зворотними вимогами, передбаченими статтею 302 цього Кодексу, застосовується річний строк позовної давності, обчислюваний з дня сплати відповідної суми.

§1. Статтею 389 Кодексу торговельного мореплавства України визначаються терміни і порядок обчислення строків позовної давності за вимогами, відмінними від вимог, які випливають з договорів морського перевезення вантажів (див. статтю 388 КТМУ) або вимог щодо відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди (див. статтю 390 КТМУ).

§2. Перелік вимог, передбачений коментованою статтею, є вичерпним. За всіма іншими вимогами, не визначеними зазначеною статтею, а також статтями 388 і 390 Кодексу, застосовуються строки позовної давності, передбачені Цивільним кодексом України (ЦКУ), або строки, визначені міжнародними договорами України, якщо вони не відповідають строкам, передбаченим цивільним законодавством України.

§3. Відповідно до норми, визначеної частиною першою статті 389 Кодексу, до вимог, що виникають з 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.

§4. Визначений частиною першою статті 389 Кодексу строк позовної давності за вимогами, переліченими в ній, відповідає строкам позовної давності, передбаченим *Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу* 1974 року (PAL), *Міжнародною конвенцією про рятування* 1989 року (SALVAGE) та ін.

§5. Відповідно до частини першої статті 389 Кодексу строк позовної давності обчислюється:

– за вимогами, що виникають з договору перевезення пасажирів і багажу:

- стосовно пасажира – з дня, коли пасажир залишив або повинен був залишити судно, а якщо вимога заявлена у зв'язку із заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажира, що спричинила його смерть, – з дня смерті пасажира, але не більше трьох років з дня, коли пасажир залишив судно. У контексті наведеного слід зауважити, що відповідно до частини 1 статті 268 ЦКУ позовна давність не поширюється, зокрема, на вимогу про відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, крім випадків завдання такої шкоди внаслідок недоліків товару, що є рухомим майном, у тому числі таким, що є складовою частиною іншого рухомого чи нерухомого майна, включаючи електроенергію. Між тим, норми права, визначені КТМ України є спеціальними по відношенню до норм ЦКУ, а, отже, саме вони підлягають застосуванню;

- стосовно багажу – з дня видачі багажу або з дня, коли він мав бути виданий;

– за вимогами, що виникають з договору фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном в силу наданих йому законом прав (статті 58, 68, 69 КТМУ), – з дня виникнення права на позов;

– за вимогами щодо відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок зіткнення суден, – з дня зіткнення суден;

– за вимогами, що виникають із проведення рятувальних операцій, – з дня закінчення рятувальної операції.

§6. Згідно з частиною другою статті 389 Кодексу за зворотними вимогами, передбаченими статтею 302 КТМУ «Солідарна відповідальність», застосовується річний строк позовної давності, обчислюваний з дня сплати відповідної суми.

Стаття 390. «Позовна давність за вимогами про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди». **До вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується трирічний строк позовної давності.**

Строк, зазначений у частині першій цієї статті, обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода, але не більше шести років з дня події, що спричинила забруднення, і п'ятнадцяти років - з 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.

§1. Згідно з частиною першою статті 390 Кодексу торговельного мореплавства України до вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується трирічний строк позовної давності.

§2. Відповідно до частини другої статті 390 Кодексу строк позовної давності, визначений у частині першій зазначеної статті, обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода, але не більше шести років з дня події, що спричинила забруднення, і п'ятнадцяти років – з дня події, що викликала ядерну шкоду.

§3. Визначення законом для кожної із вимог різного строку позовної давності пов'язано із специфікою цих вимог, у яких, на відміну від інших вимог, що виникають у зв'язку з торговельним мореплавством, момент події, внаслідок якої була завдана шкода, як правило, не співпадає із тим моментом, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода.

§4. За своєю суттю шестирічний та п'ятнадцятирічний терміни позовної давності є строками існування права, тобто «пресекательними» («припікальними», преклюзивними) термінами [пресекательним (преклюзивним) є термін, після якого погашається саме право вимоги. Він надає уповноваженій особі строго визначений час для реалізації свого права і припиняє це право у разі його невикористання чи неналежного використання. З його закінченням не можна шляхом звернення до суду захистити своє порушене право].

Так у випадку, якщо строк позовної давності сплинув і про його закінчення в суді було заявлено відповідачем, суд має право винести рішення про задоволення вимог позивача за умови, якщо дія преклюзивного терміну не закінчилася. Якщо ж його дія закінчилася, вимога про відшкодування шкоди не може бути предметом розгляду в суді, навіть якщо строк позовної давності не закінчився.

§5. 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, як це визначено частиною другою статті 390 Кодексу.

Стаття 391. «Застосування загальних строків». **До вимог, для яких строки позовної давності цим Кодексом не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності.**

§1. Згідно з нормою, визначеною статтею 391 Кодексу торговельного мореплавства України, до вимог, для яких строки позовної давності Кодексом не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності. Для прикладу таких вимог можна навести наступні:

- вимоги, пов'язані із визнанням права власності на судно;
- вимоги про відшкодування витрат, пов'язаних із підніманням, віддаленням або знищенням судна, що затонуло, або його вантажу (див. статті 126 «Витребування майна, піднятого адміністрацією морського порту» і 127 «Випадково підняте майно» КТМУ), та ін.

§2. До вимог, для яких строк позовної давності не визначений Кодексом, застосовується загальний строк позовної давності тривалістю у три роки, визначений статтею 257 «Загальна позовна давність» Цивільного кодексу України (ЦКУ). Відповідно до частини 1 статті 261 ЦКУ «Початок перебігу позовної давності» обчислення такого строку починається від дня, коли особа довідалася або могла довідатися про порушення свого права або про особу, яка його порушила.

Стаття 392. «Зупинення строку позовної давності за наявності загальної аварії». **Якщо обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку з загальною аварією, збігання строку позовної давності зупиняється з дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші заінтересованою особою.**

§1. Збитки, що виникли внаслідок загальної аварії (див. коментар до статей 277, 279 і 280 КТМУ), та їх розподіл пропорційно між судном, фрахтом і вантажем можуть безпосередньо впливати на визначення розміру вимог, що пред'являються у зв'язку із договором морського перевезення вантажу, договором морського страхування, які передбачають відповідальність за загальну аварію, або вимог, що впливають із відносин з рятування судна та майна.

§2. У зв'язку з зазначеним вище, статтею 392 Кодексу торговельного мореплавства України визначається, що збігання строку позовної давності зупиняється з дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші заінтересованою особою, якщо обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку з загальною аварією.

При цьому, оскільки законодавством не визначені строки, в межах яких виноситься постанова про наявність загальної аварії і складається диспаша, термін, на який зупиняється строк позовної давності, визначається фактичними обставинами.

Стаття 393. «Продовження строку давності». **Строки позовної давності, встановлені для вимог, передбачених цим Кодексом, продовжуються до трьох років у випадку, якщо судно, якого стосуються ці вимоги, протягом строку позовної давності не могли застати у водах України.**

§1. Статтею 393 Кодексу торговельного мореплавства України передбачається ситуація, коли судно відсутнє у водах України, проте до нього можуть бути пред'явлені певні вимоги. У таких випадках строк позовної давності продовжується до трьох років, порівняно з термінами, передбаченими статтями 388 «Термін позовної давності на вимоги, що виникають з договору перевезення вантажу» і 389 «Позовна давність за іншими вимогами» Кодексу.

§2. Впровадження норми, визначеної статтею 393 Кодексу, пов'язано з тим, що в таких випадках судно може бути одночасно предметом позову, доказом у відповідних справах, тобто вимагається його наявність в Україні.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. М., Водный транспорт, 1979, 290 с.
- КОММЕНТАРИЙ К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР. Под редакцией кандидата юридических наук М а к о в с к о г о А.Л., М., «Транспорт», 1973, 399 с.
- КОММЕНТАРИЙ К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ. Под редакцией доктора юридических наук, профессора И в а н о в а Г.Г., М., «Спарк», 2000, 437 с.
- С к а р и д о в А.С. Морское право. Спб, «Academus», 2006, 934 с.
- С и м а к о в О.В., Е р м о л а е в В.Г., М а к о в с к и й Ю.Б. Транспортное право. М., «Былина», 1999, 384 с.
- МОРСКОЙ ЭНЦИКЛОПЕДИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ в трех томах под редакцией Д м и т р и е в а В.В., Л., «Судостроение», Т. I – 1991, 504 с.; Т. II – 1993, 584 с.; Т. III – 1994, 488 с.
- Managing Ship Safety by Dr. С h e n g i К u o. Lloyds of London Press (LLP), 1998, 190 p.
- Н и к о л а е в а Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна. Одесса, «Феникс», 2006, 754 с.
- К о к к р о ф т А.Н., Л а м е е р Дж.Н.Ф. Руководство по Правилам предупреждения столкновения (МППСС-72). Перевод с английского Шайхутдинова Н.Т. и Щиголева К.В. Спб, ООО «Морсар», 2005, 302 с.
- Б а р а б а н о в А.В. Обеспечение безопасности мореплавания на базе анализа аварийных морских происшествий. Одесса, «Самиздат», 2008, 437 с.
- Б а р а б а н о в А.В. Искусство управления грузовыми операциями. Одесса, «Самиздат», 2010, 1850 с.
- Б а р а б а н о в А.В. Методология проведения инспекционных (сюрвейерских) осмотров и предоставления консультационных услуг. Одесса, «Самиздат», 2013, 1819 с.
- Я к о в е н к о В.Г., Я к о в е н к о С.В., Ш а р а п о в В.В. Російсько-український тлумачний морський словник (з включенням гідротехнічної будівельної термінології). Одеса, «Банто», 1998, 240 с.