

НАПРЯМ 2. ЦИВІЛЬНЕ, ЦИВІЛЬНО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ, СІМЕЙНЕ ТА МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-452-1-18>

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Барабаш Алла Григорівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри публічного та приватного права
Національний університет «Чернігівська політехніка»
м. Чернігів, Україна*

Суярко Ксенія Олександрівна

*студентка юридичного факультету
Національний університет «Чернігівська політехніка»
м. Чернігів, Україна*

Міжнародні морські перевезення займають ключову роль у глобальній торгівлі, забезпечуючи транспортування понад 80% вантажів у світовій економіці. Оскільки морський транспорт об'єднує економіки різних країн, виникає потреба у правовому регулюванні міжнародних морських перевезень, яке б забезпечувало їхню безпеку, ефективність та стабільність. Врегулювання морських перевезень є важливим для забезпечення правової визначеності у відносинах між державами, операторами морських суден, вантажовідправниками, вантажоотримувачами та іншими учасниками міжнародної торгівлі.

Метою дослідження є правові засади міжнародних морських перевезень.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень базується на численних міжнародних конвенціях та угодах, які забезпечують єдині стандарти для судноплавства, безпеки та охорони морського середовища. До таких нормативних актів відносяться:

1) Міжнародна конвенція ООН з морського права UNCLOS (1982 р.) – як основний документ, який встановлює правовий режим територіальних вод, виключної економічної зони, континентального шельфу та відкритого моря. Конвенція ООН також визначає права та

обов'язки держав у використанні морських просторів, включаючи питання навігації та захисту морського середовища [1].

2) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.). Ця Конвенція більш відома як Гаазькі правила. Конвенція визначає основні зобов'язання сторін договору морського перевезення вантажів і встановлює відповідальність перевізника за збереження вантажу. Гаазькі правила передбачають обмеження відповідальності перевізника, якщо він доведе, що вживав усіх необхідних заходів для запобігання пошкодженню вантажу [2].

3) Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (1978 р.). Конвенція більш відома як Гамбурзькі правила. Конвенція була розроблена як більш сучасна альтернатива Гаазьким правилам та регулює морське перевезення з урахуванням інтересів країн, що розвиваються. Конвенція 1978 р. встановлює більш жорсткі вимоги до перевізників у питаннях відповідальності за втрату чи пошкодження вантажів і знижує можливості для обмеження відповідальності [3].

4) Конвенція ООН про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом (2008 р.). Конвенція більш відома як Роттердамські правила. Роттердамські правила – це новий набір правил, що був прийнятий для більш повного охоплення сучасних потреб у морських перевезеннях, включаючи комбіновані перевезення, де морське транспортування є лише частиною маршруту. Роттердамські правила враховують мультимодальні перевезення і передбачають більшу відповідальність перевізника за збереження вантажу [4].

Багато країн адаптують своє законодавство відповідно до міжнародних стандартів, закріплених у міжнародних конвенціях. Наприклад, в Україні діє Кодекс торговельного мореплавства [5], який містить положення, що відповідають міжнародним стандартам. Однак для ефективного застосування міжнародних норм необхідна постійна гармонізація національного законодавства із сучасними стандартами, що також включає правове регулювання комбінованих перевезень та мультимодальної логістики.

Одним із ключових аспектів правового регулювання морських перевезень є визначення відповідальності перевізника за збереження вантажу. Гаазькі та Гамбурзькі правила встановлюють основні принципи відповідальності, які передбачають обмеження для перевізника за умови, що він діяв сумлінно. Однак у випадках, коли втрати сталися через грубу недбалість чи зловмисні дії перевізника, обмеження можуть бути скасовані.

Оскільки перевезення морським транспортом пов'язане з багатьма ризиками, обов'язковим елементом цих відносин є страхування.

Страховання вантажів належить до добровільних видів страхування. Аналіз цього виду страхування є доволі складним, оскільки у звітності не проводиться розподіл страхових внесків і виплат за окремими видами транспорту.

Досліджуючи правові аспекти страхування морського вантажу, вчені Балобанов О.О. і Андріященко О.О. відзначають: «Нині застосовуються три типи стандартних умов страхування вантажу, незалежно від виду транспорту, яким він перевозиться. Це страхування «з відповідальністю за всі ризики», «без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи» і «з відповідальністю за окрему аварію». Якщо вантаж застрахований «з відповідальністю за всі ризики», страховик відшкодує збитки від ушкодження або повної втрати всього вантажу чи його частини, що виникли з будь-яких причин, окрім спеціально оговорених. Страхування «без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи» означає, що збитки від ушкоджень вантажу не відшкодовуються... Нечастий варіант страхування «з відповідальністю за окрему аварію» ставить за обов'язок страховій компанії відшкодувати збитки від ушкодження або повної втрати вантажу чи його частини тільки у випадку аварійних ситуацій, що виникли внаслідок конкретних причин» [6].

Повномасштабна війна в Україні зумовила необхідність страхування морських вантажів від воєнних ризиків. 22 липня 2022 року Україна, росія, Туреччина та Організація Об'єднаних Націй підписали «Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів». Після того як РФ вийшла з «зернової угоди», розміри ризиків, а отже і страхових платежів, на стільки збільшились, що це призвело до припинення судноплавства. Але Кабінет Міністрів України разом з провідними британськими компаніями та міжнародним брокером з перестрахування Marsh McLennan уклали угоду, згідно з якою був запущений механізм Unity Facility. Спочатку за новим механізмом відбувалося лише страхування зерна. З лютого 2024 року за цим механізмом почали здійснювати і страхування інших вантажів. Вирішення проблеми з страхуванням дозволило Україні станом на 18.10.2023 року вивезти 7,9 млн тонн зерна, з них – 70% морським шляхом.

Міжнародні морські перевезення наразі регулюються такими міжнародними конвенціями як: Міжнародна конвенція ООН з морського права (1982 р.), Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.), Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (1978 р.) та Конвенція ООН про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом (2008 р.) Основні питання, які врегульовані міжнародними конвенціями

стосуються правових аспектів використання морських просторів, перевезення вантажів морським транспортом, відповідальності сторін, документального забезпечення перевезень та механізмів вирішення спорів. Щодо особливостей правового регулювання страхування вантажу при міжнародних морських перевезеннях то існує специфічний правовий режим, який формується під впливом міжнародних конвенцій, національного законодавства, стандартних страхових полісів, звичаїв морської торгівлі та практики міжнародних розрахунків.

Література:

1. Міжнародна конвенція ООН з морського права (UNCLOS), підписана в Монтего-Бей 10.12.1982 р. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписана в Брюсселі 25.08.1924 р. URL: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr>

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила), підписана в Гамбурзі 31.03.1978 р. URL: https://web.archive.org/web/20190302204824/http://ir.nusta.edu.ua/jspui/bitstream/doc/456/1/414_IR.pdf

4. Конвенція ООН про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом (Роттердамські правила), підписана в Роттердамі 23.09.2009 р. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/rotterdamrules.htm>

5. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.

6. Балобанов О. О., Андріященко О. О. Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти. *Lex portus*. 2018. № 4 (12). 11 с.