

**Ільчук Наталія Вікторівна,**  
студентка 4 курсу навчально-  
наукового інституту права та  
психології Національної академії  
внутрішніх справ  
**Науковий керівник:** викладач  
кафедри господарсько-правових  
дисциплін навчально-наукового  
інституту права та психології  
Національної академії внутрішніх  
справ **Волківська Т.Ф.**

## **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Договір морського перевезення виділився із морської торгівлі і з часом почав оформлюватись у специфічну правову форму, яка відображала змістовну сторону правовідносин між сторонами перевезення і визначала їх правове становище.

Перевага морського судноплавства полягає в перевезенні великих партій вантажів, різних за вагою і габаритами, які лімітують при перевезеннях сухопутним і річковим транспортом. Порівняно з сухопутним транспортом

майже відсутні затрати на будівництво шляхів, значно менші витрати енергії [2, с.285].

Класифікація договорів морського перевезення вантажу має два напрямки розвитку: нормативний та доктринальний. Перший відображає стан врегульованості даних договорів у нормах морського права, передусім, в Кодекс торгівельного мореплавства України. Так, відповідно до ч. 1 ст. 134 Кодекс торгівельного мореплавства України рейсовий чартер укладається у тому разі, якщо сторони домовилися про надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих приміщень судна [1]. Отже, досягнення мети з переміщення вантажу морським транспортом можливо в рамках двох договірних типів: договору оренди судна та морського перевезення вантажу.

Сучасне морське право України є відбитком відповідних міжнародних угод з морських перевезень вантажу. Починаючи з Лондонських правил морських перевезень вантажу, Гаазьких правил про морське перевезення вантажів (1921 р.), Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.) поступово формувалися різновиди субінституту договору морського перевезення вантажу, які були враховані в більшості морських країн світу, у тому числі й у Кодекс торгівельного мореплавства України.

У зв'язку з таким широким колом правовідносин у національному законодавстві та міжнародних договорах відбувається уніфікація норм, спрямованих на регулювання міжнародних морських перевезень. Сьогодні створено розгорнуту систему колізійних норм. У державах, де законодавство не має таких норм, судова практика виробила критерії вирішення колізійних ситуацій. Найчастіше у сфері морських перевезень застосовують такі колізійні прив'язки як закон прапора судна (практика Великобританії, законодавство Франції); місця призначення вантажу (судова практика ФРН); місця знаходження порту розвантаження ("загальне" право Великобританії, США, судова практика Франції та ФРН, законодавство Скандинавських держав).

Слід зауважити, що закон прапора судна притаманний саме морським перевезенням. Його застосовують: 1) для врегулювання відносин, що виникають поза сферою дії національних законів (наприклад, у випадках зіткнення суден, їх рятування, загальної аварії у відкритому морі; 2) у випадку найбільш тісного зв'язку правовідносин з державою, під прапором якої плаває судно. Практика поширює цю прив'язку й на вирішення колізій, що виникають при транспортуванні.

Договір морського перевезення вантажу має особливу форму та порядок укладання. Із врученням перевізнику вантажного ордера тим самим відправник висловлює свій намір укласти договір з перевізником і на його підтвердження вимагає прийняте при морських перевезеннях вантажу підтвердження таких договірних відносин форму - коносамент [3, с. 223]. Таким чином аналіз змісту документу відправника дозволяє нам встановити три важливі для укладення договору обставини:

1. бажання відправника укласти із перевізником договір перевезення вантажу;
2. звернення до конкретного перевізника з такою пропозицією;

3. викладення у своїй пропозиції основних і достатніх даних про сам вантаж і умови його перевезення.

Отже, визначення договору перевезення дає підстави стверджувати, що договір перевезення вантажів є реальною угодою, тобто для її укладення, поряд із згодою сторін, необхідне фактичне вчинення дій, зокрема передавання вантажу. Перевізник зобов'язується доставити і передати вантажоодержувачу ввірений йому вантаж, тобто вантаж, який йому вручив вантажовідправник. Обов'язок перевезти вантаж не може виникнути, незважаючи на досягнуту сторонами угоду, якщо вантаж не буде передано організації.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс торговельного мореплавства [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
2. Світова економіка: Підручник / А. С. Філіпенко, О.І. Рогач, О. І. Шнирков та ін. - К., 2000.- с. 578
3. Клепікова О.В. Правова природа договору морського перевезення вантажів // Вісник Вищого арбітражного суду України. - 2000. - № 3(11). - с. 222- 226