

УДК 341.225.5:347.795.3

Д.В. Даніленко

МІЖНАРОДНА КОНВЕНЦІЯ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ ПАСАЖИРІВ МОРЕМ (1967 РІК)

Січнева колегія Укрморрічфлоту навела підсумки роботи морського та річкового транспорту України за 2006 рік. За оцінкою А. Кушніренка: «Удалось преодолеть тенденцію спада об'ємів перевозок пасажирів» [1].

Світовий ринок круїзного судноплавства продовжує переживати вибух, приносить досить великі прибутки та залишається найбільш динамічним у судноплавній галузі. Але говорити про український круїзний сектор «не имеет смысла, ибо пассажирского флота, как такового, не существует», із жалем констатує С. Шарохин [2]. Про це було наголошено на засіданні виконкому ради Туристської асоціації України. «Речь зашла о пассажирском флоте потому, что по способности государства содержать его определяется мощь его морехозяйственной отрасли», – промовляє В. Китик [3].

Міжнародна конференція «Формирование транспортной сети Черноморского региона. Интеграция Сети Восток-Запад», яка відбулася в Одесі 7-8 червня 2006 року, становила в Європі помітний інтерес. У першу чергу учасники конференції звернули увагу на інформацію pana К. Каппера про проект Donauhanse щодо розвитку трансєвропейської магістралі по Дунаю з метою розвитку туризму [4]. Українське Дунайське пароплавство «поддержит марку Украинского пассажирского флота в Европе», – стверджує Г. Досковський. Першим пасажирським лайнером, який почав річкову навігацію по Дунаю 23 березня цього року став пароплав «Україна» [5].

Україна і Туреччина мають наміри поновити пасажирське морське сполучення за маршрутом «Ялта-Синоп» [6]. Поновлення пасажирського сполучення було темою першого засідання україно-турецької робочої групи з питань торгівельного судноплавства. За повідомленням посольства України в Туреччині, це питання обговорювали посол України Олександр Мищенко та голова Комітету з питань мореплавства Туреччини Ісмет Йілмаз [7].

Перший після навіть 15-річної перерви круїзний рейс по Кримсько-Кавказькій лінії планують здійснити у травні 2008 року. Проект рамкової угоди між урядами України та Російської Федерації буде наданий на розгляд наступного засідання Міжурядової українсько-російської комісії з економічного співробітництва. Проект має підготувати Робоча група, яку створено за підсумками українсько-російських консультацій між представниками ділових кіл двох держав з питань двостороннього співробітництва в галузі транспорту та круїзного судноплавства на Чорному морі, які відбулися в Одесі [8].

16 березня під головуванням керівника морського вокзалу Одеського морського торговельного порту pana М. Маковецького відбулася традиційна нарада, присвячена «морському турсезону 2007». За підсумками 2006 року до України з морвокзалу Одеси прибуло близько 133 000 туристів (2005 року – 119 000 ту-

ристів, 2000 – тільки 39 000. У 1990 р. з морського вокзалу Одеси до України прибуло 1 мільйон 400 тисяч туристів). Велика кількість фахівців пов'язують надії з тим, що з боку держави появиться розуміння туристичного бізнесу. «Это золотой запас, который необходимо использовать. Может поэтому 2008 год в Украине был объявлен «Годом туризма и курортов» [9].

Існують численні міжнародні конвенції, угоди, правила, кодекси та т. і., які разом із внутрішньодержавними джерелами права регулюють відносини між туроператором, турагентством і туристом, а також суміжними організаціями, підприємствами та установами. Про наявність таких міжнародних правових актів (тільки про наявність) згадується в деяких навчальних посібниках [10, с. 160]. Необхідність регулювання цих відносин ініціює розробку окремими відомствами розрізаних (не пов'язаних між собою) нормативно-правових актів, які дуже часто суперечать, і не тільки один одному. «Вместе с тем, – підкреслює С. Нездойминов, – продекларировано, что одним из основных направлений государственной политики в области туризма является создание и усовершенствование нормативно-правовой базы в соответствии с международными нормами и правилами, благоприятного для развития туризма, налогового, валютного и иных видов контроля» [11].

«Принимая законы и правила, касающиеся международного судоходства, – наголошує С.В. Ківалов, – все государства должны обеспечивать, чтобы такие законы и правила соответствовали международным нормам и стандартам, принятым при посредстве или под эгидой компетентной международной организации или дипломатических конференций» [12].

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення багажу пасажирів морем 1967 року (далі – Конвенція 1967 року), була прийнята в Брюсселі 27 травня 1967 року на XII сесії Дипломатичної конференції з морського права. Держави, які були представленими на Конференції, дійшли висновку про укладення Конвенції 1967 року: «визнавши доцільним встановити з використанням угоди деякі єдині правила, що стосуються перевезення багажу пасажирів морем» (Преамбула Конвенції 1967 року) [13].

Слід нагадати про те, що Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення пасажирів морем 1961 року, врегулювала виключно питання відповідальності перевізника перед пасажиром у випадках завдання ушкоджень здоров'ю або шкоди, яка пов'язана із смертю. Цей факт і був головним приводом прийняття Конвенції 1967 року. На цьому наполягають автори декількох навчальних видань [14, с. 164; 15, с. 210, 211-212].

Брати участь у Конвенції 1967 року могла будь-яка держава. Конвенція підлягала ратифікації. Держави, які були членами Організації Об'єднаних Націй, члени спеціалізованих агенцій, які не були представленими на XII сесії Дипломатичної конференції з морського права, мали змогу приєднатися до Конвенції. Стаття 16 Конвенції 1967 року передбачала, що держава має право зробити при підписанні Конвенції, її ратифікації, визнанні або приєднанні до неї зауваження про те, що її положення не будуть застосовуватись до переве-

зень, якщо перевізник та пасажир належать до цієї держави, а також привести в дію Конвенцію, або надавши їй силу закону, або помістивши її положення до свого національного законодавства у формі, яка притаманна цьому законодавству.

Будь-яке спірне питання поміж двома або більшою кількістю сторін, що стосується тлумачення або застосування Конвенції, яке невзможі бути вирішеним шляхом переговорів, буде за проханням однієї із сторін направлятися до арбітражу. Якщо у термін шість місяців з дати вимоги про арбітраж сторони не зможуть дійти згоди щодо організації арбітражного розгляду, кожна із сторін буде мати право звернутись до Міжнародного Суду відповідно до визначеного порядку, що передбачений його статутом (ст. 17). Але ст. 18 надає будь-якій державі можливість не бути пов'язаною положеннями ст. 17, що має бути оформлено відповідною заявою про це (заява (зауваження) може бути анульована шляхом звернення до уряду Бельгії). Конвенція 1967 року не набрала чинності.

Малось на увазі, що Конвенція 1967 року буде застосовуватись до будь-якого міжнародного перевезення (будь-яке перевезення, якщо «відповідно до умови про перевезення місце відправлення та місце призначення розміщені або в одній державі, за умови що проміжний порт заходу розташований в іншій державі, або в двох різних державах»), якщо:

а) воно здійснюється судном, яке плаває під прапором «Держави, яка домовляється» (держави, ратифікація або приєднання якої до Конвенції набрало чинності, але її денонсація чинності не набрала);

б) угода про перевезення була укладена в «Державі, яка домовляється»;

в) відповідно до угоди про перевезення, місце відправлення розташоване в «Державі, яка домовляється» (ст. 2),

а також до комерційних перевезень, які здійснюються державою або іншими публічними владами на цих умовах (ст. 14).

Конвенція 1967 року містить визначення юридичних термінів, які використовуються в її тексті «відповідно до мети» Конвенції; права та обов'язки сторін угоди про морське перевезення багажу пасажира; уніфіковані правила про відповідальність за заподіяння шкоди багажу пасажира в разі морського перевезення та т. ін.

Відповідно до Конвенції 1967 року, будь-який позов про відшкодування збитків, які існували, може пред'являтися тільки на умовах та в межах, що встановлені в Конвенції (ст. 9). Якщо не існує письмової угоди, перевізник не буде відповідати за втрату або пошкодження грошей, цінностей (золото, срібло та вироби з цих металів, коштовності, прикраси та т. ін. (ч. 3 ст. 4). На пасажирів покладається обов'язок доказування: розміру заподіяної шкоди; того, що надзвичайна морська подія виникла в межах терміну перевезення; провини та необережності перевізника. Будь-яка умова угоди, що обмежує право позивача на юрисдикцію, має вважатись як не дійсна та така, що не має юридичної сили.

Після виникнення випадку завдання пошкоджень багажу сторони мають змогу домовитись про підпорядкування спору про відшкодування збитків будь-якій юрисдикції або арбітражу (п.п. 1, 2, 3 ст. 13).

Маємо підкреслити відсутність будь-яких повідомлень (навіть про існування) Конвенції 1967 року у спеціалізованих (з морського права) інформаційних та довідкових виданнях [16; 17; 18; 19; 20; 21], у підручниках та навчальних посібниках з морського права [22; 23; 24; 25; 26; 27; 28].

Цього року Конвенції 1967 року минуло 40 років. Але незважаючи на те, що цей міжнародно-правовий акт не набрав чинності свого часу, не слід забувати про його існування. Маємо констатувати, що деякі підручники та навчальні посібники навіть і не згадують про її існування. А якщо згадують, то тільки її назву. СРСР не приєднався до цієї Конвенції, тому навіть автентичного тексту цієї Конвенції українською мовою, рівно як і російською, не існує.

На наш погляд, слід вивчати не тільки міжнародні нормативно-правові акти, які набрали чинності, та не тільки ті, до яких приєдналась наша держава (тобто ті, що є чинними для України). Вивчення змісту конвенцій, які торкались свого часу питань правового регулювання відносин, що становлять існуючий суспільний інтерес, є невід'ємною частиною наукового дослідження (навіть якщо ця конвенція і не набрала чинності).

Література

1. Андрій Кушніренко – директор Укрморрічфлоту. Див.: Кушніренко А. Подводя итоги года // Порты Украины. – 2007. – № 1. – С. 8.
2. Шарохин С. Мировой рынок круизного судоходства // Морские ведомости. – 2000. – № 53.
3. Китик В. Реальный шанс лучше возможного // Морская правда. – 2006. – № 49.
4. Винниченко С. Транспортные системы Черноморья: сегодня и завтра // Судоходство. – 2006. – № 7-8. – С. 38-39.
5. Геннадій Досковський – заступник керівника пасажирської служби Українського Дунайського пароплавства. Див.: Досковский Г. Vorwarts, «Ukraine»! // Моряк. – 2007. – № 11.
6. Синопский экспресс // Судоходство. – 2006. – № 7-8. – С. 6-7.
7. Там само.
8. На Черном море будет восстановлено круизное судоходство // Морская правда. – 2007. – № 7.
9. Болдырев И. Туристов заказывали на апрель // Моряк Украины. – 2007. – № 12.
10. Див., наприклад: Правовые условия перевозок пассажиров // Совр. морское право и практика его применения / И.И. Баринаова, Б.С. Хейфец, М.А. Гицу и др. – М.: Транспорт, 1985. – 264 с. – С. 160-166.
11. Сергій Нездойминов – директор турфірми «Одесский инновационный центр», завідувач філією кафедри маркетингу ОДЕУ. Нездойминов С. Круизные путешествия: особенности законодательной базы и правового обеспечения международного туризма // Судоходство. – 1998. – № 3. – С. 65-66.
12. Кивалов С.В. Проблемы правового регулирования торгового мореплавания // Проблемы правового обеспечения підприємницької діяльності, пов'язаної з морем: Тези доп. наук.-практ. конф., м. Одеса, 17 березня 2006 р. / Одес. нац. юрид. акад.; Одес. мор. торгів. порт. – О.: Фенікс, 2006. – 144 с. – С. 10-12.
13. Тут і далі наводимо витяги з Конвенції 1967 року українською мовою в нашому перекладі.
14. Див., наприклад: Международные конвенции об ответственности перевозчика по договору морской перевозки пассажира // Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Морское право: Учебник для мореходных училищ. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1984. – 261 с. – С. 156-164.
15. Див., наприклад: Морские перевозки пассажиров и их багажа // Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право: Учеб. пособие. – К.: Слово, 2003. – С. 210-215.
16. Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1968. – 144 с.

17. Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М.: Междунар. отношения, 1985. – 256 с.
18. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
19. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. – Л.: Изд-во Междунар. Фонда истории науки, 1991. – 600 с.
20. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 1998. – 560 с.
21. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.
22. Международно-правовое регулирование морской перевозки пассажиров // Гуцуляк В.Н. Морское право: Учеб. пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с. – С. 275-277.
23. Договір морського перевезення пасажера // Шемякін О.М. Міжнародне приватне право. – О.: ЛАТСТАР, 2000. – 272 с. – С. 204-212.
24. Договор морской перевозки пассажира // Транспортное право: Учеб. пособие / В.Г. Ермолаев, Ю.Б. Маковский, О.В. Сиваков. – М.: Былина, 2001. – С. 103-106.
25. Договор морской перевозки пассажира // Морское право: Учеб. пособие / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М.: Изд-во г-на Тихомирова, 2001. – 255 с. – С. 125-120.
26. Договор морской перевозки пассажира // Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002. – 478 с. – С. 270-281.
27. Правовая регламентация морских перевозок грузов и пассажиров // Анцелевич Г.А. Международное морское право: Учебник. – К.: Слово, 2003. – 400 с. – С. 203-210.
28. Морская перевозка пассажира // Шемякин А.Н. Морское право: Учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – ВМВ, 2006. – 448 с. – С. 367-374.

УДК 341.225.5

В.О. Сергійчик

ІАКС: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ

Необхідність у міжнародному співробітництві в галузі класифікаційного та технічного нагляду обумовила створення міжнародної організації – Міжнародна Асоціація Класифікаційних Товариств – МАКТ (The International Association of Classification Societies – IACS, або Международная Ассоциация Классификационных Обществ – МАКО). «Как никогда важно в настоящий момент объединить усилия всех членов морского сообщества в деле предотвращения загрязнения окружающей среды, – наголошує генеральний директор RS Н.А. Решетов, – именно морская индустрия, являясь важным сегментом экономики, несет одновременно потенциальную экологическую угрозу» [1].

Виникнення IACS належить до часів прийняття Міжнародної конвенції про вантажну марку 1930 року, в якій містилась рекомендація «наскільки можливо уніфікувати стандарти».

Послідовно виконуючи вказівки цієї конвенції, у 1939 році RINA (Registro Italiano Navale – класифікаційне товариство Італії) організувало конференцію, в якій взяли участь такі класифікаційні товариства: ABS (American Bureau of Shipping – США), BV (Bureau Veritas – Франція), DNV (Det Norske Veritas – Норвегія), GL (Germanischer Lloyd – Німеччина), LR (Lloyd's Register of Shipping