

### Анотація

**Адамов А. С. Історичні аспекти взаємного страхування.** — Стаття.

Стаття присвячена вивченню історії виникнення та розвитку товариств взаємного страхування. Автором аналізуються причини зародження товариств взаємного страхування, зазначаються найперші місяці їх виникнення та виділяється специфіка діяльності товариств взаємного страхування залежно від періоду та країни їх функціонування. У статті виділяються проблемні питання, які виникали в процесі формування вказаних товариств, з урахуванням чого робиться висновок, що тільки детальний аналіз проблем розвитку взаємного страхування дає змогу уникнути виникнення аналогічних негативних моментів у майбутньому.

**Ключові слова:** взаємне страхування, товариства взаємного страхування, страховий портфель, перестраховання, клуб взаємного страхування, принцип взаємності, страхові внески, «оптове» страхування, «роздрібне» страхування, перестраховане майно.

### Summary

**Adamov A. S. Historical Aspects of Mutual Insurance.** — Article.

The article is devoted to the study of history of origin and development of the Protection and Indemnity Clubs. By an author the reasons of origin of the P&I Clubs are analysed, are marked most first month of their origin and the specific of activity of the P&I Clubs depending on a period and country of their functioning is selected. In the article problem questions which arose up in the process of forming of the indicated societies are selected, what conclusion is drawn taking into account, what only gives the detailed analysis of problems of development of mutual insurance possibility to avoid the origin of similar negative moments in a future.

**Keywords:** mutual insurance, the P&I Clubs, insurance brief-case, reinsurance, club of mutual insurance, principle of reciprocity, insurance payments, «wholesale» insurance, «retail» insurance, reinsured property.

УДК 347.795.4

О. С. Адамова

### ДОГОВІР МОРСЬКОГО КРУЇЗУ

Останнім часом спостерігається все більший попит населення до договору морського перевезення пасажирів не з точки зору способу досягнення пункту призначення, а способу відпочинку. Саме цій меті призначений договір морського круїзу.

Незважаючи на досить ґрунтовні дослідження договору перевезення пасажирів як такого радянськими та вітчизняними правниками, договір морського круїзу лише починає «впроваджуватися» в наукову літературу. Договір морського круїзу регламентується ст. ст. 195–202 КТМ України.

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.

На нашу думку, договір морського круїзу цілком ґрунтовно віднесений до інституту морського перевезення, оскільки саме морське перевезення учасника

круїзу організатором круїзу є об'єктом цього договору. Комплексний характер договору морського круїзу також безперечний. Зрозуміло, із цього договору можуть виникати цивільні правовідносини, які виникають із угод, що опосередковують відношення із приводу не тільки морського перевезення, але також і інших послуг, передбачених програмою круїзу. Відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учасника круїзу, покладається на організатора круїзу за тими ж правилами, які регулюють відповідальність перевізника за договором морського перевезення пасажирів (відповідно до правил ст. ст. 193, 194 КТМ України).

Правове регулювання відносин з перевезення пасажирів морським судном здійснюється ст. ст. 184–194 КТМ України, Афіньською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року (Закон України «Про приєднання України до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї»), Правилами перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на судах і в портах Міністерства морського флоту СРСР (РД 31.16.02-87), затвердженими Міністерством морського флоту СРСР 28 лютого 1987 р.

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.

Доказом укладення договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток.

Характерні ознаки договору морського перевезення пасажирів:

1) предметом договору є дії перевізника по переміщенню пасажирів у пункт призначення, а у випадку здачі ним багажу — також по доставці багажу;

2) договір є двостороннім, сторонами є перевізник і пасажир. Особливість правового статусу перевізника пояснюється тим, що він є суб'єктом, який використовує транспорт загального користування, тобто є стороною в публічному договорі. Пасажиром є будь-яка фізична особа, щодо якої здійснюється морське перевезення;

3) договір є оплатним, оскільки одна зі сторін договору — пасажир має обов'язок внесення плати за проїзд і плати за провезення багажу у разі такого провезення;

4) договір є консенсуальним, оскільки вважається укладеним з моменту отримання пасажиром квитка на проїзд;

5) за способом укладання — це договір приєднання, оскільки пасажир, купуючи квиток на проїзд, приєднується до умов перевезення, викладених у ньому.

Види договорів морського перевезення пасажирів [1, 78–79]:

1) договори на регулярні морські пасажирські перевезення — регулюють здійснення перевезень відповідно до встановленого розкладу, а саме:

- внутрішні морські пасажирські перевезення;
- міжнародні морські пасажирські перевезення;

- місцеві морські пасажирські перевезення;
- приміські морські пасажирські перевезення;

2) договори на нерегулярні морські пасажирські перевезення — регулюють здійснення перевезень у напрямках, встановлених на кожний рейс:

- рейсові перевезення пасажирів;
- круїзні перевезення пасажирів;
- екскурсійні-прогулянкові рейси.

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.

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу.

Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов ст. 192 КТМ України та утримувати судно в такому стані протягом усього часу 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 термінах, встановлених договором морського круїзу.

Якщо організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, яке передбачено договором, або за згодою учасника круїзу таке саме 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.

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин, зазначених у п. 1–4 ст. 156 КТМ України. Якщо ці обставини трапилися 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.

У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

Звичайно, у реальній практиці торговельного мореплавання відокремити відносини із приводу перевезення й відносини іншої правової природи, але тісно зв'язані в конкретних життєвих обставинах з морським перевезенням не завжди досить просто. Такі відносини опосередковують комерційну експлуатацію морських суден і є предметом правового регулювання для інших інститутів, наприклад, інституту фрахтування морського судна на певний час.

Так, по справі Морську арбітражну комісію (МАК) № 9до/99 Українського Дунайського пароплавства (УДП) проти компанії «Wasaga Lins Shipping, Ltd» (Кіпр), кіпрська компанія зафрахтувала пасажирське судно «Карина» для органі-

зації морських круїзних рейсів за договором від 22 квітня 1998 р., однак, починаючи із червня 1998 р. систематично затримувала сплату фрахту. Незважаючи на кількарізові вимоги про своєчасну сплату фрахту кіпрська компанія заборгованості не погасила, що з'явилося підставою для звернення з позовом до неї в МАК при Торгово-промисловій палаті України про стягнення заборгованості. У засіданні МАК позивач заявив вимогу про визнання договору щодо фрахтування розірваним. 11 січня 2000 року МАК прийняла рішення, яким вимоги УДП були задоволені [2, 51].

У цілому для організації круїзних поїздок найпоширенішою (до 60%) є класична європейська система, що передбачає морську подорож із заходом у різні порти з екскурсійною програмою.

Однак все більшу популярність завойовує й американська система, основною метою якої є надання можливості круїзним пасажиром відпочивати й загоряти на пляжах у пунктах заходу за маршрутом [3, 223–225].

Останнім часом практично у всіх регіонах завойовують популярність «круїзи в нікуди» — одне- і дводобові поїздки без заходу в інші порти. Як правило, таке судно йде з базового порту ввечері в п'ятницю й вертається в неділю ввечері.

До прогулянкових рейсів відносяться перевезення груп туристів, здійснювані нетривалий час із метою відпочинку й ознайомлення з пам'ятними історичними й іншими визначними місцями, здійснювані, як правило, між двома портами із заходами й зупинками в них або без заходів і зупинок. Ці рейси можуть бути тривалістю більш-менш 24 годин. Рейси тривалістю менш 24 год. здійснюються, як правило, суднами портового флоту й проводяться в приміських і внутрішньоміських зонах.

Організація всієї культурновідпочивальної, розважальної роботи в портах заходу й інші заходи для туристів на борті судна й на березі здійснюється туристською організацією, що орендує судно. Відповідальним представником туристської організації на борті судна є керівник круїзу (керівник морського туристського маршруту, керівник морського тура).

План заходів, проведених туристською організацією на судні, повинен бути узгоджений із судновою адміністрацією, що сприяє проведенню цих заходів. Адміністрація судна надає працівникам туристської бригади право безкоштовного користування судновою радіотрансляційною мережею, по якій щодня провадиться трансляція передач, грамзаписів і шляхової інформації протягом 7 год. відповідно до програми й розкладу передач.

Найбільшим ринком-постачальником круїзних туристів є ринок США. Збільшення числа круїзних туристів у США почалося в 1980 р., і його темпи перевищують середньорічний показник темпів росту туризму США в цілому [4, 33].

Прогнозується, що віковий склад клієнтури круїзів США буде молодіти. Якщо в цей час середній вік на круїзних плаваннях — 50 років, то в майбутньому він буде рівнятися 42 рокам. У круїзних плаваннях усе більше зможуть брати участь туристи із середніми доходами.

По тривалості самими популярними круїзами є круїзи від 6 до 8 днів. В 2006 р. їхня частка в загальному обсязі круїзних поїздок становила 53,5%.

Наступним ринком-постачальником круїзних туристів є ринок Великобританії. В 2005 р. їхнє число склало 283 тис. чоловік.

Третє місце у світі на ринку круїзів займає Німеччина, число туристів — близько 250 тис. У той час як круїзний ринок Великобританії в останні роки постійно зростає, ринок Німеччини залишався статичним. Попит на круїзні плавання відзначається у Франції, Італії, Швейцарії [5, 111–114].

Щодо національного перевізника, то, на жаль, більшість з них після розпаду радянського пароплавання були продані іноземним судновласникам, й незважаючи на зростаючий останнім часом попит на морські круїзи серед українців, всі вони здійснюються іноземними перевізниками.

Той факт, що більшість одиниць пасажирського флоту країни базується в Одесі, визначає спрямованість маршрутів морських круїзів, представлених на українському та російському ринках. Найбільш частими пропозиціями є — пароплавні подорожі по Середземному морю із заходом у порти Туреччини (Стамбул), Греції (Пірей), Єгипту (Порт-Саїд, Олександрія), Ізраїлю, Італії, Іспанії й інших країн. Особливо популярний у росіян традиційний морський круїз навколо Європи (Одеса — Санкт-Петербург), що дозволяє за одну поїздку побачити практично всі провідні країни «Старого Світу».

Програми круїзних плавань дуже різноманітні. Окремі круїзні плавання присвячуються певним датам, темам. Наприклад, астрономічний круїз, круїз, присвячений року Колумба, новорічні круїзи тощо.

За останні роки змінився імідж круїзу як турпродукту. Теплохід перетворився в плавучий готель, де панує атмосфера розваг і свята. Завдяки проведенню інтенсивних рекламних кампаній привабливість круїзів зросла серед всіх верств населення.

В останнє десятиліття круїзний ринок характеризують чотири фактори:

- спеціалізація пропозиції;
- плавання на невеликих комфортабельних теплоходах;
- відповідність розміру теплохода набору послуг;
- автоматизація.

Перші три фактори знайшли розвиток уже в 80-і роки у формі круїзів-експедицій, плавань на розкішних яхтах і величезних теплоходах із числом місць більше 2 тис [6, 56]. Однак у наступні роки ці фактори відійшли на другий план, і перше місце зайняла автоматизація. У круїзному бізнесі з'явилася необхідність створення простого керування інформаційною системою.

Одним із прикладів може служити впроваджувана в грецьких портах комп'ютерна програма берегового обслуговування круїзних пасажирів за системою «Мультимедіа». Завдяки цій програмі можливості пропозиції послуг на березі, у портах заходу (починаючи від місця швартування й прийняття води й палива судном і закінчуючи повним спектром пропозицій по готелях, ресторанах, розважальних закладах, магазинах, оренді автомобілів та ін.) доводять безпосередньо до туристів на борт теплохода через бортовий, а в ряді випадків через каютний комп'ютер [7, 97–99].

Міжнародна асоціація круїзних компаній поєднує 33 туристичні фірми, що спеціалізуються на продажі круїзів. Завдяки спеціальній професійній підготовці турагентів і вміло проведеній рекламній кампанії вдалося перетворити морські круїзи в класичний вид відпочинку. 95% всіх круїзів продається через туристичні агентства Міжнародної асоціації, причому реалізація даного туристського продукту — на другому місці після продажу авіаквитків [8, 32].

Ринок круїзів перебуває в бурхливому розвитку й далекий від насичення. Хоча як і раніше основним районом круїзних поїздок залишається Карибський басейн, проте, зростає попит на круїзи в райони Аляски, Балтійського моря, Середземного. Просування круїзів на ринку багато в чому залежить від роботи туристичних операторів, що, насамперед, пов'язано із проведенням реклами й політикою цін.

### Література

1. Булгакова І. В. Транспортне право України. Академічний курс : підруч. для студент. юрид. спец. вищ. павч. закл. / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. — К., 2005. — 658 с.
2. Ницевич А. А. Институт морской перевозки // Судостроение. — 2001. — № 8–9. — С. 51–52.
3. Транспортное право: Морское право. Внутреннее речное (водное) право. Железнодорожное право : учеб. пособие / В. Г. Ермолаев [и др.]. — М. : Былица, 2002. — 620 с.
4. Алексеев А. А. Маркетинговые исследования рынка туристических услуг // МО и МО. — 1998. — № 12. — С. 31–41.
5. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: Перевозки / М. Б. Биржаков, В. И. Никифоров. — С.Пб. : Герда, 2001. — 400 с.
6. Селин В. С. Введение в туризм / В. С. Селин. — М., 1993. — 104 с.
7. Экономика современного туризма / под ред. Г. А. Карповой. — М. ; С.Пб. : Герда, 1998. — 312 с.
8. Шемякин А. Н. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров : учеб. пособие / А. Н. Шемякин, Т. Р. Короткий. — О. : ЛАТСТАР, 1999. — 172 с.

### Анотація

*Адамова О. С. Договір морського круїзу.* — Стаття.

Стаття присвячена дослідженню правової природи договору морського круїзу, правового регулювання даних правовідносин на міжнародному та національному рівні. Досліджуються характерні ознаки договору морського круїзу, його види. Аналізуються права та обов'язки суб'єктів даних правовідносин. Здійснюється співвідношення різних систем організацій круїзів з точки зору послуг, що надаються організаторами круїзів. Також досліджуються фактори, що характеризують сучасний ринок морського круїзу, та перетворюють морський круїз в найбільш поширений спосіб відпочинку.

*Ключові слова:* договір морського круїзу, морське перевезення пасажирів, учасник круїзу, організатор круїзу, рейс, туристичні послуги, розважальна програма, судно, судновласник, круїзні маршрути.

### Summary

*Adamova O. S. Treaty of Marine Cruise.* — Article.

The given article is devoted to research of legal nature of agreement of marine cruise, legal adjusting of given legal relations on international and national levels. The characteristic signs of agreement of marine cruise, its kinds are explored. The rights and duties of subjects of given legal relations are analysed. Correlation of different systems of organizations of cruises from the point of view services that are given by the organizers of cruises is carried out. Factors, that characterize the modern market of marine cruise, are also explored, and convert marine cruise into the most widespread method of rest.

*Keywords:* agreement of marine cruise, marine transportation to the passenger, participant of cruise, organizer of cruise, trip, tourist services, entertaining program, ship, ship-owner, cruising routes.