**Міжнародні морські перевезення**

Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу. У міжнародних морських перевезеннях участь беруть не тільки морські держави, але й "сухопутні", які нама­гаються мати свій флот. Серед країн, де морські перевезення становлять суттєву статтю доходу, є, зокрема, Греція, Норве­гія, Японія. Україна також прагне стати такою державою. Сприяти цьому повинна, зокрема, затверджена Кабінетом Мі­ністрів України Програма створення і функціонування націо­нальної мережі міжнародних транспортних коридорів в Украї­ні. В ній, наприклад, щодо морського транспорту передбачено облаштування поромної переправи Іллічівськ—Поті, яка поча­ла працювати з грудня 1996 p.

Сьогодні в Україні перевезенням наливних та сухих ванта­жів великої номенклатури, а також пасажирів займаються сім державних, орендних і акціонерних компаній. Чорноморське та Азовське морські пароплавства, компанії — Дунайська, "Укрферрі", Українське морське пароплавство, "Укртанкер", "Укррифер", Керченська поромна переправа. Вісімнадцять морських портів України забезпечують перевалку сухих та наливних вантажів, обслуговування пасажирів, здійснення ін­ших функцій.

*Специфікою* регулювання міжнародних морських переве­зень є використання, крім норм конвенцій та внутрішнього законодавства, ще й морських звичаїв (національних і міжна­родних). Відносини, що виникають у сфері міжнародних мор­ських перевезень, можна поділити на *три* основні групи. По-перше, це відносини, пов'язані зі здійсненням речених прав на морські судна та вчинення стосовно них різних угод. По-друге, Це відносини, що випливають з власне транспортування (до­говори перевезення вантажів і пасажирів, буксировки, таймчартеру). По-третє, це відносини, пов'язані з ризиком у море­плавстві, тобто такі, що виникають із зіткнення суден, ряту­вання на морі, загальної аварії, морського страхування, обме­женої відповідальності судновласника.

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 перевізника; порту розвантаження ("загальне" право Великобританії, США, судова практика Франції та ФРН, за­конодавство Скандинавських держав); порту відправлення;

порту призначення; місця зіткнення суден; закон, обраний сто­ронами (законодавство Польщі); закон місця укладення дого­вору, якщо інше не встановлене угодою сторін (законодавство Росії).

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. Деякі держави умисне надають так звані "дешеві" або "зручні" прапори. Пе­редусім це Панама, Ліберія, Кіпр, Мальта. Власники припису­ють свої судна у цих державах для одержання високих при­бутків через тамтешні пільги.

**Міжнародні договори.** Перші спроби уніфікувати правила морських перевезень були зроблені у середині XIX століття. На початку XX століття приймаються багатосторонні міжна­родні договори. До них належать декілька так званих *Брюс­сельських конвенцій з морського права,* що були прийняті з 1910 по 1968 pp. Вони готувалися міжнародною неурядовою орга­нізацією, створеною у 1897 р., за назвою Міжнародний мор­ський комітет (далі — ММК). Для своєї діяльності він об'єд­нав національні асоціації морського права.

Однією з найважливіших є *Міжнародна конвенція про уні­фікацію деяких правил про коносамент* від *25 серпня 1924 p.* Вона грунтується на засадах *Гаазьких правил про морське перевезення вантажів,* прийнятих у *1924 р.* на неурядовому рів­ні. До сьогодні ця Конвенція, як і *Протокол про зміну Міжна­родної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 p.,* використовується багатьма державами і має найбіль­ший уніфікаційний ефект. Україна de-facro дотримується норм зазначеної Конвенції. Вона регламентує морське переве­зення вантажів без надання морським перевізникам усього судна або його частини. За цих умов відносини між учасника­ми перевезення оформляються коносаментом.

Практично умови морських перевезень вантажів визнача­ються у договорах фрахтування (чартеру), які укладають з морським перевізником при наданні для перевезення усього судна, чи коносаменту на перевезення окремих партій ванта­жів, на звороті якого є відомості про умови перевезень. Кон­венція 1924 р. не передбачає регулювання відносин за догово­ром фрахтування (чартеру). Тому цей договір регулюється диспозитивними нормами національного законодавства.

У випадку незбереження вантажу морський перевізник від­повідає за вину. Для пред'явлення до нього вимог діє річний строк давності. При перевезенні вантажів з використанням коносаменту необхідно оголошувати його вартість. Перевізник не відповідає за навігаційну помилку (помилку капітана, мат­роса, лоцмана у судноволодінні чи управлінні судном).

До Брюссельських конвенцій належить також *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження від­повідальності власників морських суден,* підписана *25 серпня 1924 p.* З метою зміни цієї Конвенції у 1957 p. було укладено *Міжнародну конвенцію про обмеження відповідальності влас­ників морських суден.* Іншою Брюссельською конвенцією є *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про ци­вільну юрисдикцію по справах про зіткнення суден* від *10 трав­ня 1952 p.* Це й *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення пасажирів морем 1961 p.* Цю Конвенцію доповнила *Міжнародна конвенція про уніфіка­цію деяких перевезень морем багажу пасажирів 1967 р.* У *1962 p.* прийнято *Міжнародну конвенцію про відповідальність операторів атомних суден.*

Деякі міжнародні договори, укладені в Брюсселі, регулю­ють питання морського права. Це, зокрема, *Конвенція про уні­фікацію деяких правил про морські привілеї та іпотеки 1926 p.* У *1967 р.* на зміну їй було прийнято *нову однойменну Конвен­цію.* Серед міжнародних договорів, які регулюють найбільш важливі для міжнародних морських перевезень майнові відно­сини, найновішою є *Міжнародна конвенція про морські заста­ви та іпотеки від 6 травня 1993 p.* (Женева). Конвенція визначає поняття іпотеки та обмежень, встановлює черговість задоволення вимог з іпотек та обмежень, момент переходу права власності чи зміни реєстрації майна, яке занесене до реєстру договірної держави, регулює питання морської заста­ви та черговість задоволення вимог з морської застави, а також питання примусового продажу судна. Норми Конвенції засто­совуються до усіх морських суден, що зареєстровані у договір­ній державі або у іншій, якщо на судно цієї іншої держави поширюється юрисдикція держави-учасниці Конвенції. Важливою є й *Конвенція про реєстрацію прав на судна, що будуються, 1967 p.*

Наступним етапом розвитку міжнародних договірних норм з питань морського перевезення вантажів стала *Міжнародна конвенція ООН про морське перевезення вантажів,* укладена 31 березня 1978 р. у Гамбурзі. Одночасно з прийняттям цієї міжнародної угоди було визнано за доцільне називати її норми *Гамбурзькими правилами.* Вона замінила Міжнародну конвен­цію про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серп­ня 1924 p. Оскільки нова Конвенція стала чинною з недавньо­го часу, ще не склалася практика її застосування. Норми Гам­бурзьких правил застосовують до договорів морських переве­зень між двома державами, якщо:

1) порт завантаження, передбачений договором морського перевезення, знаходиться у одній з договірних держав, або

2) порт розвантаження, передбачений договором морського перевезення, є у одній з договірних держав, або

3) один з опційних портів розвантаження, передбачений договором морського перевезення, є фактичним портом роз­вантаження й такий порт знаходиться у одній з договірних держав, або

4) коносамент чи інший документ, який підтверджує дого­вір морського перевезення, виданий у одній з договірних дер­жав, або

5) коносамент чи інший документ, який підтверджує дого­вір морського перевезення, передбачає, що цей договір пови­нен бути врегульований нормами зазначених Правил або за­конодавством будь-якої держави, що вводить їх у дію. Конвен­ція застосовується незалежно від національної належності судна, перевізника, фактичного перевізника, вантажовідправ­ника, вантажоодержувача чи іншої зацікавленої особи. Норми Конвенції не застосовують до чартеру (ст. 2). Гамбурзькі пра­вила мають широку сферу дії у порівнянні з Конвенцією 1924 року. їх норми поширюються на перевезення тварин та палубних вантажів (ст. 1, 9). Значна частина правил аналізо­ваної Міжнародної конвенції регулює відповідальність переповної давності, винайденого Мин­ається у межах строку, передбаче­ного законом держави, у якій порушено розгляд. Водночас строк не повинен бути меншим, ніж 90 днів, починаючи з дня, коли особа, яка заявляє позов про відшкодування, сплатила вимогу чи отримала повістку про порушення процесу проти неї (ст. 20). У Конвенції встановлено правила визначення юрисдикції суду (ст. 21).

Визнано, що однією з найбільш прогресивних форм достав­ки вантажів морем є регулярні, або лінійні, перевезення. Зви­чайно вони здійснюються на підставі угод про організацію постійних морських ліній. Такі угоди укладають переважно зацікавлені судновласники і рідше держави. У цих угодах вре­гульовано умови експлуатації відповідних ліній. Умови мор­ських лінійних перевезень визначаються у лінійних коноса­ментах, правилах і тарифах судновласників. Умови лінійних перевезень мають деякі особливості. Проте специфічні колі­зійні питання у цій сфері, як правило, не виникають.

Значна частина морських ліній експлуатується на умовах угод, укладених судновласниками, які утворюють групи пере­візників, що отримали назву лінійних конференцій. Великий вплив на здійснення морських перевезень мають компанії дер­жав з високим рівнем економічного розвитку. Вони встанов­люють високі фрахтові ставки та пільгові умови перевезень. З метою уникнення дискримінації у діяльності лінійних конфе­ренцій *1 липня 1974 р.* в рамках ООН за ініціативою держав, що розвиваються, укладено *Конвенцію про Кодекс поведінки лінійних конференцій.* Цей документ повинен сприяти розши­ренню світової морської торгівлі, розвитку регулярних і ефек­тивних лінійних послуг.

Пасажирські перевезення морем регулює, зокрема, *Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу* від *13 грудня 1974 p.* та *Протокол 1976 р.* до неї. Україна приєдналася до вказаних актів 1994 p.\* Конвенція сприйняла більшість правил, діючих до її прийняття: принцип відповідальності за вину, максимальний розмір відповідальності пе­ревізника, наприклад, за шкоду, заподіяну здоров'ю пасажирів — 700 тис. франків, дворічний строк позовної давності та ін.

Морські перевезення можуть здійснюватися по чартеру. При чартері для перевезення вантажу надається усе судно, його частини чи окремі приміщення. Звичайно, на практиці застосовують проформи чартерів, розроблені міжнародними морськими організаціями чи національними об'єднаннями судноволодільців. Розрізняють, зокрема, такі види чартеру: ву­гільний, лісовий, нафтовий. Це дає змогу враховувати специ­фіку перевезення окремих вантажів. За своїм змістом мор­ський чартер є складним договором, який охоплює до шести десятків різних умов (порядок надання вантажу, розрахунки за фрахт та ін.). Умови проформ чартеру можуть змінюватися та доповнюватися сторонами, які, зокрема, використовують застереження. Питання відповідальності вирішують, звертаю­чись до норм Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент.

Здійснення морських перевезень іноді ускладнюється мор­ським буксируванням. Оскільки це відносно новий вид транс­портної діяльності на морі, він ще не розглянутий достатньо у юридичній літературі України. Існують такі види морського буксирування. По-перше, портове буксирування — це букси­рування суден або інших плаваючих об'єктів для введення об'єкта в порт або виведення його з порту, виконання маневрів у порту й на підходах до нього і т. і. Таку діяльність провадять, як правило, національні організації та особи прибережної дер­жави. По-друге, міжпортове буксирування — це буксирування суден чи інших плаваючих об'єктів з одного порту в інший. У деяких правових системах, зокрема Франції, для позначення такого буксирування використовують термін "буксирування у відкритому морі". Ця операція відбувається у відкритих водах, територіальному морі, відкритому морі й інших морських просторах зі спеціальним режимом. Тобто зазначений вид бук­сирування частіше має міжнародний характер і зачіпає інте­реси різних держав і різнонаціональних суб'єктів морегосподарської діяльності. По-третє, буксирування для виконання спеціальних морських операцій — це спосіб рятування суден, технологічний елемент суднопідйомної операції, технологіч­ний етап будівництва різних споруд у прибережних зонах і в морі. Перші два види буксирування регулюють норми законо­давства про буксирування, а третій — норми, призначені для регулювання спеціальної морської операції, частиною котрої є буксирування (про рятування, судно підйом тощо).

За юридичною природою договір морського буксирування не має нічого спільного з морським перевезенням вантажів. Правовідносини з морського буксирування можуть виникати з договору чи адміністративного акту. Більшість питань пра­вового регулювання буксирування вирішується головним чи­ном на підставі угоди сторін, а також морських звичаїв та практики. Правові умови буксирування, зокрема, керування нею, питання відповідальності потребують вирішення у межах міжнародного приватного права. Така необхідність диктується ще й тому, що національне законодавство різних морських держав відносно буксирування мало розвинине. Міжнародно-правове співробітництво стосовно вказаних питань майже не відбувається. До буксирування можуть застосовуватися норми окремих міжнародних договорів. Наприклад, згідно з поло­женнями *Конвенції про об'єднання деяких правил відносно на­дання допомоги і рятування на морі* від *23 вересня 1910 р.,* в залежності від того, чи будуть визнані дії буксирного судна "діями по рятуванню", або виконанням договору буксируван­ня, розмір винагороди за виконану роботу може бути визна­чений згідно зі ст. 8 цієї Конвенції або у відповідності з існую­чими тарифами і ставками, які складаються на ринку фрахто­вих послуг, а коло осіб, які мають право на винагороду, може бути різним: при рятуванні — це судновласник, капітан, екіпаж та інші особи, які своїми діями сприяли досягненню корисного результату, а при буксируванні — тільки судно» власник.

Для багатьох держав важливе значення мають норми *Кон­венції про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р.* та *Міжнародної конвенції по пошуку і рятуванню на морі 1979 p.,* учасницею яких Україна стала у 1992 p. Це також *Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямо­ваними проти безпеки морського судноплавства* та *Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти без­пеки стаціонарних платформ, розташованих на континен­тальному шельфі,* які Україна ратифікувала у 1993 p.

Серед міжнародних договорів є такі, що дотичні до міжна­родних перевезень. Мова йде, зокрема, про *Міжнародну кон­венцію про підготовку і дипломування моряків та несення вах­ти 1978 р.* до якої Україна приєдналася у 1996 p., *Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1995 p.,* норм яких дотримується Україна.

З метою сприяння розвитку комерційних та економічних відносин між державами, а також співробітництва в галузі морських перевезень Україна укладає двосторонні міжнародні договори. Такими є, наприклад, Угода між Урядом України і Урядом Республіки Грузія про торгове судноплавство від 13 квітня 1993 p.; Угода між Урядом України і Урядом Ли­товської Республіки про морське торговельне судноплавство від 4 квітня 1996 p.; Угода між Урядом Китайської Народної Республіки і Урядом України про морський транспорт, рати­фікована 22 лютого 1996 p. У жовтні 1998 p. підписано між­урядову українсько-болгарську Угоду про морське торговель­не мореплавство.

Тексти міжнародних угод визначають поняття "судно". Це, як правило, будь-яке судно, зареєстроване на території дого­вірної держави і плаваюче під її прапором. Таким чином воно підпорядковується законодавству держави прапора. Зазначені угоди поширюють свою дію на судна комерційного судно­плавства або використовуваних для національних цілей тор­гового судноплавства. Переважно поняття "судно" не охоплює військові кораблі, як вони визначені у *Конвенції ООН з мор­ського права 1982р.;* інші державні судна, які використовують­ся з некомерційною метою (проводять гідрографічні, океано­графічні, метеорологічні дослідження або дослідження магніт­ного поля Землі у цивільних цілях; суто рибальські та рибаль­ські науково-дослідні судна або допоміжні рибальські судна).

Визначено також поняття "порт договірної держави". Іноді передбачається перелік таких портів. Регламентується поря­док заходу суден до них. Допускається застосування принци­пу національного режиму або режиму найбільшого сприяння стосовно доступу суден у порт договірної держави, надання місць на пристані, використання портів для навантаження вантажів, посадки й висадки пасажирів, виконання послуг для здійснення морського судноплавства.

У міжнародних договорах визначається поняття "член екі­пажу", що іноді робиться з посиланням на норми *Конвенції по полегшенню міжнародного морського судноплавства 1965 р.* та *KoweHvjd МОП № 108 про національні посвідчення особи моря­ків 1958 p.* Регламентується їх правовий статус під час пере­бування у внутрішніх водах, територіальному морі та портах договірної держави. У договорах може вказуватися, що на чле­нів екіпажу, пасажирів судна чи вантажу, які знаходяться у договірній державі, поширюються заяви та правила цієї дого­вірної держави. У договорах передбачається правовий статус судна, екіпажу, пасажирів, вантажу договірної держави, що потерпіли аварію біля берегів іншої договірної держави.

Як правило, у договорах проголошується принцип сприян­ня свободі торгового мореплавства та утримання від будь-яких дій, якими може бути завдана шкода нормальному роз­виткові міжнародного судноплавства. Регламентується ви­знання документів, що є на судні. Мова йде, зокрема, про ті, що видані іншою договірною державою для підтвердження належності судна до певної держави.

Норми договорів, а також додатків до них регулюють пи­тання, пов'язані з вантажем. Зокрема, вказують, що транспор­тування вантажу або перевезення пасажирів судном однієї держави може здійснюватися повністю чи частково морем між територією іншої договірної держави та територією третьої ("крос-трейд"). Можливим є нормативне забезпечення про­гнозування та огляду лінійних перевезень вантажу. Тобто сто­рони домовляються про зустріч представників для здійснення прогнозування на емпіричних засадах щодо діяльності пере­візників, враховуючи конкурентноспроможні ціни, строки й умови, а також очікувану корисну дію перевізників договірних держав.

У міжнародних договорах може регламентуватися питання комерційних угод. Такі угоди, укладені між перевізниками до­говірних держав щодо надання транспортних послуг і стабілі­зації перевезень, не повинні заподіювати надмірної шкоди правам перевізників, що слідують під прапорами третіх дер­жав. Вони повинні забезпечувати себе на конкурентній основі договорами про перевезення вантажу між територіями обох сторін. Доцільним є укладання перевізниками робочих угод про кооперацію у відповідності з законами й правилами кож­ної договірної держави.

У міжнародних договорах обумовлюються питання вико­нання адміністративних, митних, санітарних, карантинних та інших формальностей, що діють у іноземних портах. Як пра­вило, врегульовано питання звільнення від податків на доходи та прибуток, що отримуються за морське перевезення судном однієї договірної держави, у іншій державі.

Іноді в міжнародних договорах зазначають про неможли­вість судів приймати до розгляду позови, що випливають з договору найму на роботу як члена екіпажу судна особи з іншої договірної держави.

Нещодавно в Україні розпочато сертифікацію судноплав­них компаній і суден згідно з міжнародними нормами. Це, насамперед, стосується компаній, які управляють нафтовими танкерами, хімовозами, газовозами, банкерами, пасажирськи­ми і високошвидкісними суднами. Для здійснення сертифіка­ції суден і компаній підписано угоди з провідними класифікаційними товариствами світу. Розроблені та введені в дію від­повідні нормативні документи.

До багатьох міжнародних угод, норми яких пов'язані з мор­ськими перевезеннями, Україна не приєдналася. Це породжує чимало проблем, які могли б бути вирішені у разі ратифікації міжнародних договорів. Свідченням необхідності приєднання до багатьох міжнародних договорів є неможливість за діяння усіх правових механізмів до вирішення справ про арешт укра­їнських суден, яких тільки у 1998 p. виявилося 130. їх найма­ли для перевезення вантажів, вони плавали під прапорами інших держав, були власністю спільних підприємств тощо.

Наприклад, через неможливість застосування усіх правових ме­ханізмів залишається невирішеною справа про арешт судна "Дубай Веллор", порушена у 1997 p. Теплохід, який належав спільній українсько-саудовській компанії "Гаско", прямуючи під мальтій­ським прапором з вантажем рису й бурового обладнання до Ніге­рії, потрапив у шторм. Декілька ящиків з обладнанням змило за борт. Власник вантажу, директор компанії "Лоунстар", підданий однієї з держав Африки, звинуватив моряків у продажу вантажу та заарештував судно. Він зажадав сплатити 15—18 млн. доларів США, тоді як англійська страхова компанія оцінила загублений вантаж у 110 тис. доларів США. Незважаючи на те, що Вищий суд Нігерії прийняв рішення по цій справі, інтереси української сто­рони залишилися незахищеними.

**Національне законодавство** іноземних держав досить де­тально регламентує питання міжнародних перевезень. На формування вказаного законодавства вплинули міжнародні договори. Наприклад, згадувана Конвенція 1924 р. не перед­бачає регулювання відносин за договором фрахтування (чар­тер), відносячи таким чином його до компетенції національ­ного законодавства. Акти держав регулюють чартер виключно диспозитивними нормами, тобто такими, що дозволяють сто­ронам правовідносин відхилятися від правил закону. Правове регулювання договору морського перевезення вантажу навпа­ки містить низку випадків застосування імперативних норм права. Самостійна правова регламентація вказаного договору здійснюється у законодавстві таких країн, як США, Англія, Італія, Нідерланди, Швейцарія, Чехія, Ліберія та ін.

З деяких питань національне законодавство різних мор­ських держав мало розвинине, оскільки окремі відносини ви­никли недавно. Наприклад, недостатньо врегульована в актах держав буксировка, хоч питання портового буксирування повинне регламентуватися законодавством прибережної держави.

Серед нормативних актів України у сфері морських пере­везень безперечно важливе значення має *Кодекс торговельного мореплавства України 1995 p.* Відповідно до цього акта право на здійснення торговельного мореплавства мають суб'єкти підприємницької діяльності за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії). При укладенні договорів сторони керують­ся нормами Кодексу. Іноземним законодавством та звичаями торговельного мореплавства вони можуть керуватися тільки у випадку, якщо норми Кодексу дозволяють таке. Для регулю­вання більшості правовідносин, визначених у Кодексі, засто­совують законодавство України. 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 і мор­ського круїзу — також правилами, зазначеними у пасажир­ському квитку. У разі відсутності згоди сторін про застосуван­ня права відносини регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного пе­ребування сторона, що є:

— перевізником — у договорі морського перевезення і мор­ського круїзу;

— судновласником — у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу;

— лізингодавцем — у договорі лізингу;

— власником судна, що здійснює буксирування, — у дого­ворі буксирування;

— страховиком — у договорі морського страхування. Кодекс торговельного мореплавства України регулює, по-перше, каботажні перевезення, тобто такі, що здійснюються між портами України, суднами, які плавають під Державним прапором України або під іноземним прапором, за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту України;

по-друге, міжнародні перевезення, тобто такі, що здійснюють­ся між портами України та іноземними портами, суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором. Вказаний акт, з-поміж інших, детально регламентує договір морського перевезення вантажу. Окремо регулюються питан­ня, пов'язані з морським протестом. Передбачено умови май­нової відповідальності перевізника та судновласника, а також вплив на відповідальність вказаних осіб непереборної сили, небезпеки та випадковості на морі.

У разі відповідальності перевізника чи судновласника за­стосовують одиницю спеціальних прав запозичення, визначе­ну МЗФ. Суми, визначені відповідно до норм Кодексу торго­вельного мореплавства України, обчислюються у національній валюті України за офіційним курсом цій валюти до одиниці спеціальних прав запозичення, що публікується Національ­ним банком України на день створення обмежувального' фонду, а якщо такий не створюється — на день здійснення платежу.

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, розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін. Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, у якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін переданий на розгляд іноземного суду або арбітражу.

Кодекс торговельного мореплавства України передбачає обов'язковість претензійного порядку. Встановлено річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється пе­ревезення у каботажному чи закордонному сполученні. Дво­річний строк позовної давності застосовують 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, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій. Трирічний строк застосовують до вимог про відшкодування шкоди, запо­діяної забрудненням з суден, у т. ч. ядерними речовинами. До усіх інших вимог застосовують загальні строки позовної дав­ності, передбачені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах за участю України для цих вимог не встановлені інші строки давності.

Крім Кодексу торговельного мореплавства України, пи­тання, пов'язані з міжнародними перевезеннями, регулюють *норми* Законів України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р.; "Про виключну (морську) економічну зону України" від 6 травня 1995 р.; Указ Президента України "Про паралель­ну державну реєстрацію іноземних суден, що експлуатуються суб'єктами підприємницької діяльності" від 25 квітня 1994 p.;постанови Кабінету Міністрів України "Про заходи по підвищенню безпеки мореплавства" від 16 травня 1999 р., "Про розмір плати за видачу ліцензій за здійснення агентування морського торговельного флоту" від 26 січня 1994 p.; Поло­ження про порядок державної реєстрації іноземних суден, які експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єкта­ми підприємницької діяльності", затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1994 р\ та ін.

**Судова** та **арбітражна практика** держав має суттєве значен­ня для вирішення окремих відносин, пов'язаних з перевезен­нями. Оскільки Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил стосовно зіткнення суден від 23 вересня 1910 p. (Брюс­сель), Конвенція про рятування на морі 1989 p., а також мор­ське законодавство держав, у т. ч. й України, не містять чітких критеріїв для розмежування рятування й буксирування, суди враховують конвенційну норму про те, що буксирне судно не має права на винагороду за рятування, якщо тільки воно не подало виняткових послуг, які не можна розглядати як вико­нання обов'язків за договором буксирування. Водночас судова та арбітражна практика навіть окремої країни не є одноманіт­ною щодо вирішення цих питань. Результати аналізу та зіс­тавлення рішень державних судів й арбітражів за цими кате­горіями справ у різних країнах, зокрема в Україні, США, Ан­глії, Франції свідчать про те, що, вирішуючи питання про і співвідношення буксирування та рятівництва, слід зважати на економічний склад буксирування як технічного способу суд­ноплавства. А саме, при буксируванні переміщення судна або іншого об'єкта готується заздалегідь, коли відсутня будь-яка небезпека; при рятуванні бідуюче судно або інший об'єкт зна­ходяться у небезпеці, буксирне судно запрошується вимуше­но, внаслідок раптово виниклої потреби у буксируванні.