

УДК 341.9.019

Т. В. Ілюшина, аспірантка
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова
Кафедра цивільно-правових дисциплін
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ

У статті розглядаються особливості цивільно-правового регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного перевезення пасажирів та багажу морським транспортом на національному та міжнародному рівнях. Виявлено ряд недоліків законодавчого закріплення підстав та меж відповідальності перевізника за досліджуваним договором в Україні.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, договір перевезення, перевезення пасажирів і багажу, морський транспорт.

Постановка проблеми. Невпинне та прогресивне поглиблення співпраці між економіками розвинутих держав призводить до прискорення інтеграційних процесів у всіх сферах господарювання та надання послуг. Не є винятком у цьому процесі і транспортна сфера, яка наразі характеризується високим інфраструктурним розвитком, збільшенням обсягів пасажирообігу та зростом кількості напрямів перевезень. Сьогодні значна кількість пасажирських перевезень припадає на морський транспорт. Такі перевезення опосередковані договором міжнародного перевезення пасажирів та багажу морським транспортом, у якому пріоритетними виступають питання безпеки пасажирів і збереження їх майна до кінця дії укладеного договору. Проблема відповідальності морського перевізника досі залишається доволі складною і недостатньо дослідженою. Це підтверджується тим фактом, що межі відповідальності транспортних організацій мають зворотний вплив на інтереси пасажирів – чим вище відповідальність перевізника, тим впевненіше почуватимуться пасажирів, і навпаки. Тому міжнародні та національні правові акти, які регулюють питання відповідальності перевізника мають забезпечувати рішення двох важливих завдань: по-перше, гарантувати достатній захист особам, тобто пасажирам, які користуються послугами морського транспорту; по-друге, стимулювати морських перевізників до належної організації безпечного транспортного процесу і не породжувати надмірних бюрократичних труднощів, які можуть поставити під загрозу нормальне функціонування транспортних ліній країн, що переживають економічні труднощі. Саме тому необхідність детального та всебічного наукового вивчення питань відповідальності перевізника у разі завдання збитків або шкоди здоров'ю пасажирів, меж та процесуальних особливостей її застосування зумовлює актуальність обраної теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зазначимо, що проблема цивільно-правової відповідальності в транспортних зобов'язаннях в силу своєї практичної значущості досить широко представлена у вітчизняній і зарубіжній юридичній літературі. Питанням застосування несприятливих майнових наслідків до учасників відносин з перевезення присвячені роботи багатьох видатних вітчизняних та зарубіжних вчених-цивілістів, серед яких: М.І. Брагінський, В.В. Витрянський, В.А. Егізаров, А.К. Жудро, В.В. Залеський, Г.Г. Іванов, О.С. Іоффе, А.С. Касаткін, Б. Крогер, В. Ліндсей, М.Н. Миколаєв, Г.П. Савічев, П.Д. Самойлович, М.А. Сергеева, М. А. Тарасов, В. Тетлі, С. Хадден-Кейв, М.Е. Ходунова, Ш.Х. Цитович, Х.И. Шварц, Г.Ф. Шершеневич і багато інших.

Однак, незважаючи на повноту і різнобічність доктринального освітлення загальних питань відповідальності транспортних організацій, у вітчизняній юридичній літературі залишилися певні прогалини у сфері вивчення проблеми вужчого характеру, а саме – відповідальності перевізника за договором морського перевезення пасажирів та багажу. Наразі

недостатньо розробленими є, наприклад, питання визначення вичерпного переліку підстав відповідальності перевізника у відповідності до міжнародного «конвенційного» законодавства, незрозумілим залишається питання визначення меж цивільно-правової відповідальності, недостатньо повно розглянуті процесуальні особливості притягнення представників транспортних організацій до відповідальності тощо.

Мета статті. Це дослідження присвячене вивченню та аналізу особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника за договором міжнародного перевезення пасажирів та багажу морським транспортом з метою: визначення цивільно-правових основ накладення відповідальності на морського перевізника та їх законних підстав, а також виявлення недоліків досліджуваного інституту на основі порівняння норм міжнародних документів та національного законодавства України.

Виклад основного матеріалу. У системі правової регламентації договору перевезення пасажирів та багажу взагалі і договору морського перевезення пасажирів та багажу зокрема в літературі прийнято виділяти три рівня правового регулювання: по-перше, регулювання відповідних відносин Цивільним кодексом України (далі – ЦК України), по-друге, прийнятими відповідно до ЦК України транспортними статутами та кодексами і, нарешті, – правилами перевезень пасажирів і багажу, які приймаються центральним органом виконавчої влади в сфері транспорту. Вочевидь, зазначений перелік можна доповнити міжнародними договорами України, які відповідно до ч. 1 ст. 9 Конституції України є складовою частиною її правової системи [1, ст. 9]. Україна бере участь в багатьох багатосторонніх і двосторонніх угодах (конвенціях), що мають безпосереднє відношення до договору перевезення, тому роль зазначеного джерела важко переоцінити.

В українському законодавстві провідними нормативно-правовими актами, які здійснюють правове регулювання підстав та меж відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу морським транспортом, є ЦК України та КТМ України. ЦК України містить загальний порядок регулювання договорів перевезення пасажирів та багажу, проте, не враховує властиві кожному виду транспорту специфічні особливості. До таких особливостей можна віднести не тільки технічні вимоги до окремих видів транспорту (наприклад, морехідність пасажирського судна), але і низку вимог до безпосереднього процесу перевезення та забезпечення заходів безпеки пасажирів, які закріплені у спеціальних підзаконних нормативних актах.

Отже, питання укладення та регулювання договору перевезення пасажирів та багажу безпосередньо морським транспортом на національному рівні висвітлює КТМ України. Глава 3 КТМ України «Договір морського перевезення пасажирів» більш розгорнуто окреслює та конкретизує межі відповідальності пасажирів та перевізника.

З урахуванням того факту, що морські перевезення пасажирів часто здійснюються у міжнародному сполученні, велика роль у правовому регулюванні досліджуваного договору належить міжнародно-правовим актам, тобто має місце міжнародно-правова уніфікація норм у формі міжнародної конвенції. Професор О.М. Садіков, розглядаючи питання про правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів, зазначає: «На відміну від вантажних сполучень правове регулювання міжнародних перевезень пасажирів і багажу морем склалося пізніше, є менш розробленим і більш диференційованим». На думку вченого, міжнародні угоди про перевезення пасажирів морем з'явилися не так давно, ратифіковані невеликим числом країн, мають загальний характер і регламентують лише основні умови пасажирських перевезень. Таку ситуацію вчений пояснював кількома факторами, до яких можна віднести: випереджаючий розвиток міждержавних перевезень вантажів у порівнянні з пасажирськими; простота організації пасажирських повідомлень у порівнянні з вантажними шляхами; наявність особливостей в умовах здійснення пасажирських перевезень в окремих країнах [2, с. 237]. Дійсно, наразі становище в області нормування договору міжнародного морського перевезення пасажирів змінилося мало: продовжують діяти багатосторонні угоди, прийняті в сімдесятих роках минулого століття; переважна більшість розвинутих морських країн досить не прийняла протоколи змін конвенцій у сфері відповідальності морського перевізника; зберігаються істотні відмінності в правовій регламентації досліджуваного договору в різних зарубіжних країнах і т.д.

Ключовим міжнародно-правовим документом, який регулює договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу морським транспортом, є розроблена Міжнародною морською організацією (ІМО) Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та багажу 1974 року (далі – Афіньська конвенція 1974 року) у редакції Лондонських протоколів 1976, 1990 та 2002 років. Україна приєдналася до неї у 1994 році, ратифікував тільки Протокол 1976 року [3, с. 14]. Фактично, переважна кількість норм КТМ України відповідає основним принципам, які закладені у Афіньській конвенції 1974 року. Отже, незважаючи на те, що до предмету регулювання Афіньської конвенції 1974 року входять відносини, що виникають при міжнародних перевезеннях пасажирів та багажу, вітчизняні законодавці визнали можливим застосувати встановлені в ній правила до відносин, що входять в сферу застосування актів внутрішнього законодавства. Це свідчить про прагнення розробників КТМ України зблизити національну правову систему з існуючими в області морських перевезень міжнародними стандартами.

Крім Афіньської конвенції 1974 року до числа міжнародних угод, що регулюють договір перевезення пасажирів морським транспортом, відноситься також Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогам 1976 року (далі – Конвенція 1976 року) та Протокол змін до неї 1996 року, які Україна також ратифікувала [4]. Розробники зазначеної Конвенції 1976 року в якості мети її створення передбачили встановлення за допомогою угоди певних спільних правил про обмеження відповідальності за морськими вимогами [5, с. 71], які також містяться в Афіньській конвенції 1974 року. Перш за все, необхідно відзначити, що Афіньська конвенція 1974 року носить більш спеціальний характер, оскільки предметом її регулювання виступає відповідальність перевізника, заснована на порушенні зобов'язань, що випливають тільки з договору морського перевезення пасажирів. У той же час відповідно до п. 1 ст. 2 Конвенції 1976 року вимоги, що становлять предмет даної міжнародної угоди, підпадають під обмеження відповідальності незалежно від підстави їх виникнення, а, отже, за своєю юридичною природою можуть мати як договірний, так і позадоговірний характер. До числа відмінностей розглянутих міжнародних угод також слід віднести те, що Афіньська конвенція 1974 року не тільки встановлює межі відповідальності перевізника за ті чи інші порушення договірних зобов'язань, а й регламентує підстави і умови настання такої відповідальності, в той час як Конвенція 1976 року вказані питання залишає за рамками свого правового регулювання.

Важливо зазначити, що вказані нормативно-правові акти презумують наявність вини перевізника для можливості настання його відповідальності. ЦК України в Главі 64 передбачає підстави відповідальності перевізника. Варто додати, що тотожні за змістом підстави відповідальності перевізника містяться і в КТМ України, але вони скорочено викладені в одній статті [6, ст. 193]. Отже, до підстав цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу морським транспортом закон відносить: порушення зобов'язання, що випливають з договору перевезення [7, ст. 920]; затримку відправлення пасажирів за порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення [7, ст. 922] (вказана підстава за невідомих причин взагалі відсутня у КТМ України, у той час як ЦК України чітко вказує на зобов'язання перевізника у вказаному випадку сплатити штраф пасажирів у разі, якщо він не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника); втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти [7, ст. 924] (ця підстава також закріплена у ч. 2 ст. 193 КТМ України і покладає матеріальну відповідальність на перевізника, якщо він не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини. Однак ЦК України чітко вказує часові обмеження відповідальності перевізника у цьому випадку, наприклад, з моменту прийняття вантажу, багажу, пошти до перевезення та до видачі одержувачеві); шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів [7, ст. 928] (ЦК України у вказаному випадку відсилає до положень Глави 82 у питанні відшкодування шкоди, а КТМ України передбачає настання відповідальності перевізника лише за умов, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під

час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків). Слід звернути увагу на те, що за нормами Афіньської конвенції 1974 року вина і недбалість перевізника, його службовців або агентів, що діяли в межах їх службових обов'язків, передбачається, оскільки не доведено протилежне, якщо смерть або тілесні ушкодження пасажирів або втрата або пошкодження каютного багажу сталися в результаті або у зв'язку з аварією корабля, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею або недоліками судна. Таким чином, ми бачимо, що міжнародний акт, на відміну від національно-правових джерел, чітко окреслив часові межі здійснення подій, які потягнуть за собою відповідальність перевізника.

Також необхідно зазначити, що пункт 6 статті 193 КТМ України передбачає відповідальність перевізника за невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного морського перевезення пасажирів наявність у нього документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів. Ведення такої норми, можливо, пов'язане з посиленням заходів митного та прикордонного контролю та забезпечення легального процесу перетину державного кордону.

В юридичній літературі відкритим залишається питання про підстави відповідальності перевізника за невиконання або неналежне виконання ним своїх зобов'язань, які випливають з договору морського перевезення пасажирів та багажу. Безсумнівно, на морському перевізнику, так само як і на інших організаціях, що здійснюють транспортування пасажирів, крім основного обов'язку – доставити пасажирів і його багаж у пункт призначення – лежить обов'язок надати контрагенту складний комплекс послуг, які б забезпечили безпечні та комфортні умови перевезення. Тому це питання повинно бути детально висвітлено на національному рівні будь-якої держави, яка володіє пасажирським флотом. Наразі в Україні діє Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР від 16 жовтня 1955 року. Безумовно, даний документ застарів і не відповідає сучасним економічним і технічним умовам експлуатації пасажирських суден. Міністерством інфраструктури України був підготовлений Проект Закону України «Про внутрішній транспорт», який був оприлюднений 12 травня 2015 року та в даний момент знаходиться на розгляді Верховної Ради України. Однак, по-перше, дія даного документа поширюється виключно на регулювання каботажних перевезень пасажирів, не враховуючи особливостей міжнародних переміщень. По-друге, розглянутий закон буде поширювати свою дію виключно на регулювання судноплавства внутрішніх водних шляхів. Таким чином, в Україні сьогодні не існує спеціального підзаконного нормативного акту, який б регламентував перелік та зміст послуг, які мають бути надані пасажирів при здійсненні морського перевезення.

У свою чергу, КТМ України взагалі не передбачає такої підстави відповідальності морського перевізника як порушення зобов'язань, що випливають з договору перевезення пасажирів та багажу. Це, безумовно, є недоліком правового регулювання інституту відповідальності перевізника (це стосується як каботажних морських перевезень, так і перевезень у міжнародному сполученні), а також має прямий вплив на якість послуг, які надаються пасажирів під час морського перевезення. Крім того, слід вказати на відсутність у національному законодавстві таких підстав відповідальності морського перевізника, як скасування передбаченого розкладом рейсу; ненадання раніше оголошених послуг пасажирів, який перебуває на борту морського пасажирського судна; перевезення пасажирів на судні, яке знаходиться в неморехідному стані. Внаслідок цього можна говорити про необхідність розширення підстав відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу морським транспортом з метою уникнення можливих ускладнень і суперечностей в процесі розгляду справ про відповідальність перевізника.

Для транспортних зобов'язань у сфері перевезення пасажирів морським транспортом характерний також інститут загального обмеження відповідальності, суть якого полягає в тому, що граничний розмір майнових санкцій, що накладаються на перевізника, розраховується виходячи з сукупності вимог, що пред'являються його контрагентами з однієї події. У статті 7 Афіньської конвенції 1974 року закріплено, що відповідальність переви-

зника в разі смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкодження ні в якому разі не повинна перевищувати 700 000 франків Пуанкаре щодо перевезення в цілому. Якщо відповідно до закону країни суду, який розглядає справу, шкода відшкодовується у формі періодичних платежів, відповідна загальна сума цих платежів не повинна перевищувати зазначену межу. Однак в законодавстві будь-якої держави-учасника для перевізників, що належать до такої держави, може бути встановлений більш висока межа відповідальності. Таким чином, перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю пасажира, тільки в тому випадку, якщо така шкода заподіяна під час перевезення, причому тягар доведення цієї обставини, а також розміру збитку лежить на позивачі.

Зі змістовної точки зору Протокол 1976 року до Афінської конвенції 1974 року направлений на зміну розрахункової одиниці, які необхідні для обчислення меж відповідальності перевізника. Одиниця, яка використовувалася для цієї мети раніше – золотий франк, або франк Пуанкаре (представляє собою одиницю, відповідну шістдесяти п'яти з половиною міліграмам золота проби дев'ятсот тисячних) – був замінений одиницею спеціального права запозичення (далі – СПЗ) [8, с. 803]. Застосування даної розрахункової одиниці передбачено і у внутрішньому законодавстві України, зокрема в ст. 9 КТМ України. А.С. Касаткіна пояснює, що одиниця спеціального права запозичення Міжнародного валютного фонду є валютним кошиком, що складається з валют п'яти держав. Питома вага валюти в кошику визначається з урахуванням частки країни в міжнародній торгівлі (для долара США береться до уваги і його питома вага в міжнародних розрахунках). Перегляд питомої ваги валют здійснюється кожні п'ять років. З 1 січня 2001 року вага валют в кошику СПЗ (у відсотках) незмінна і становить: долар США – 45; японська ієна -15; фунт стерлінгів -11; євро – 29. Обчислення курсу СПЗ по відношенню до долара США здійснюється МВФ щодня шляхом підсумовування вартості валют в доларах, ґрунтуючись на ринковій вартості валют, що входять у кошик. [9, с. 98].

Другий Протокол про зміну Афінської конвенції 1974 року був прийнятий 29 березня 1990 року (далі – Протокол 1990 року) в Лондоні на міжнародній конференції, скликаній Міжнародною морською організацією (ІМО). Ф. Берлінг'єрі серед причин, що зумовили прийняття Протоколу 1990 року, називає «незадоволеність граничними сумами, передбаченими в Афінській конвенції, їх знецінення в результаті інфляційних процесів». Автор стверджує, що деякі держави з моменту прийняття Афінської конвенції 1974 року розглядали встановлені в ній граничні суми відповідальності як занадто низькі, що стало перешкодою для їх приєднання до Афінської конвенції. Так, скандинавські країни застосовують відповідно до свого національного законодавства вищі межі відповідальності за шкоду, заподіяну особі пасажира, його транспортному засобу чи іншому багажу. Автор звертає увагу, що, зокрема, в Данії діють межі більш ніж в два рази перевищують конвенційні, а на практиці навіть держави, які беруть участь в Конвенції, застосовують межі, вище конвенційних [10, с. 260]. Така думка вважається нам цілком обґрунтованою, на її підтвердження можна навести наступний приклад: Великобританія при відшкодуванні шкоди потерпілим при аварії порома «Herald of Free Enterprise» застосувала щодо відшкодування особистої шкоди межі в два рази вищі конвенційних [11]. Можна припустити, що в основі такої практики лежить зниження реальної вартості відшкодування у зв'язку з інфляцією.

В результаті численних дискусій під час обговорення майбутніх змін у межах відповідальності морського перевізника було прийнято компромісне рішення. Так, відповідно до ст. 7 Афінської конвенції 1974 року, зміненої Протоколом 1990 року, відповідальність перевізника в разі смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкодження ні в якому разі не повинна перевищувати 175 000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому; за втрату або пошкодження каютного багажу – 1800 розрахункових одиниць на пасажира щодо перевезення в цілому; за втрату або пошкодження автомашин, включаючи весь багаж, що перевозиться в машині або на ній, – 10 000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому; за втрату або пошкодження іншого багажу – 2700 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому [12]. Як ми бачимо, хоча Україною Протокол 1990 року ратифікований не був, його положення знайшли відображення у ст. 194 КТМ України.

Третій Протокол про зміну Афінської конвенції 1974 року був прийнятий 1 листопада 2002 року в Лондоні на Міжнародній конференції, скликаній Міжнародною морською організацією (ІМО). Однією з причин створення зазначеного акту знову стала необхідність встановлення більш високих меж відповідальності перевізника, а також більш простої процедури зміни вже існуючих меж відповідальності контрагента пасажирів. Даний факт – свідчення того, що раніше здійснені спроби модифікувати і вдосконалити Афінську конвенцію 1974 року зазнали невдачі.

Протокол 2002 року до Афінської конвенції 1974 року істотно збільшив межі відповідальності морського перевізника, відповідно до яких за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю пасажирів, перевізник відповідає в сумі 250 000 СПЗ стосовно кожного випадку заподіяння шкоди. В межах цієї суми перевізник відповідає за принципом об'єктивної відповідальності, поки не доведе, що заподіяння шкоди було викликано війною, громадянською війною, захопленням заручників, окупацією або природною причиною, що носить винятковий, неминучий і непереборний характер, або дією або недоглядом з боку третьої особи, здійсненою з наміром заподіяти шкоду. Якщо розмір шкоди, заподіяної життю і здоров'ю пасажирів, перевищує 250 000 СПЗ, перевізник відповідає у сумі 400 000 СПЗ стосовно кожного випадку заподіяння шкоди, поки не доведе, що така шкода була завдана не з вини або недбалості перевізника. Крім того, Протоколом 2002 року було задекларовано обов'язкове страхування відповідальності транспортної організації або надання іншого фінансового забезпечення, наприклад гарантії банку або іншої аналогічної фінансової установи, для покриття своєї відповідальності за заподіяння шкоди життю або здоров'ю пасажирів [13].

Висновки. У підсумку зазначимо, що необхідність у детальній правовій регламентації відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу морським транспортом є очевидною, оскільки пріоритетом договору є безпека пасажирів і збереження їх майна. Але слід підкреслити, що чинне українське законодавство має певні недоліки, до яких можна віднести, наприклад:

1) обмежене коло підстав відповідальності морського перевізника (відсутність у національному законодавстві таких підстав, як порушення зобов'язання, що випливають з договору перевезення пасажирів та багажу морським транспортом; скасування передбаченого розкладом рейсу; ненадання раніше оголошених послуг пасажирів, який перебуває на борту морського пасажирського судна; перевезення пасажирів на судні, яке знаходиться в неможливому стані. Включення вказаних підстав до КТМ України дозволить вдосконалити його положення шляхом конкретизації умови настання відповідальності морського перевізника.

2) встановлення недостатньо високих меж відповідальності морського перевізника. З огляду на те, що суперечна справа між перевізником і пасажиром може розглядатися як в українській, так і в закордонній судовій інстанції, можуть виникнути труднощі з еквівалентною конвертацією валюти з оглядом на її цінову нестійкість і коливання. Таким чином, Україною має бути ратифіковано Протокол 2002 року до Афінської конвенції 1974 року і внесено відповідні вдосконалення у вигляді підвищення меж відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу морським транспортом до ст. 194 КТМ України.

3) відсутність у законодавчій системі України спеціалізованого підзаконного нормативно-правового акту, який би міг здійснювати детальне регулювання перевезення пасажирів та багажу саме морським транспортом. Таке положення змогло б деталізувати умови перевезення різних категорій громадян морським транспортом, встановити чіткі вимоги до правил внутрішнього розпорядку пасажирських суден, регламентувати вичерпний перелік послуг, які необхідно надавати пасажирів. Вказаний документ дозволив би уникнути можливих ускладнень і суперечностей в процесі розгляду справ про відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів і багажу морським транспортом.

Список літератури

1. Конституція України [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок [Текст] / О.Н. Садиков. // М.: Юрид. лит., 1981. – 288 с.

3. Про приєднання України до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї [Текст]: Закон України від 15. 07.1994 р. № 115/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33.
4. Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогам 1976 року [Електронний ресурс]: Міжнародний документ прийнятий ООН від 19 листопада 1976 року із змін., внес. за станом на 02.05.1996. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.
5. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву [Текст] / М.М. Агарков. // Избр. труды по гражданскому праву – М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. – 175 с.
6. Кодекс торгового мореплавства України [Текст]: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47–52.
7. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]: Закон України від 16.01.2003 із змін., внес. згідно із законами України: за станом на 19.02.2016. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.
8. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: Учебник / Н.Ю. Ерпылева. – М.: Юрайт, 2011. – 1020 с.
9. Касаткина А. С. Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа [Текст] / А.С. Касаткина. // Правовая мысль: история и современность. – 2011. – № 3. – С. 94–102.
10. International maritime conventions / Francesco Berlingieri [Текст] – Abingdon [u.a.] : Informa Law, 2014. – XLVI, 440 S. – ISBN: 978-0-415-71984-1 – (Lloyd's shipping law library).
11. Для ознайомлення з матеріалами справи можна звернутись на адресу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.gov.uk/maib-reports/flooding-and-subsequent-capsize-of-ro-ro-passenger-ferry-herald-of-free-enterprise-off-the-port-of-zeebrugge-belgium-with-loss-of-193-lives>.
12. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea adopted on 13 December 1974 in Adoption of 1990 Protocol. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.imo.org. – Назва з екрана.
13. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea adopted on 13 December 1974 in Adoption of 2002 Protocol. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.imo.org. – Назва з екрана.

Стаття надійшла 25.11.2016 р.

Т. В. Ілюшина, аспірантка

Одесский национальный университет им. И.И. Мечникова

Кафедра гражданско-правовых дисциплин

Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА

Резюме

В статье рассматриваются особенности гражданско-правового регулирования ответственности перевозчика по договору международной перевозки пассажира и багажа морским транспортом на национальном и международном уровнях. На основе анализа теоретических и практических особенностей исследуемой системы выделен ряд недостатков законодательного закрепления оснований и границ ответственности перевозчика по договору международной перевозки пассажира и багажа морским транспортом в Украине.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, договор перевозки, перевозка пассажиров и багажа, морской транспорт.

T. V. Iliushyna, PhD student

Odessa I. I. Mechnikov National University

the Department of Civil Law Disciplines

Frantsuzskiy Boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

LEGAL REGULATION OF LIABILITY OF THE CARRIER UNDER THE CONTRACT OF THE INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORTATION OF PASSENGERS AND LUGGAGE

Summary

The article is devoted to the study and analysis of the features of civil regulation of liability of the carrier under a contract of international carriage of passengers and luggage by sea transport at the national and international levels. The research defines civil liability foundations for sea carriers and their legitimate reason; identifies the shortcomings of this institute based on comparison of norms of international treaties and the national legislation of Ukraine. Based on the analysis of theoretical and practical features of the researched system the author highlighted a number of legislative consolidation shortcomings of responsibility basis and boundaries of the carrier under a contract of international carriage of passengers and luggage by sea in Ukraine.

Key words: civil liability, contract of carriage, the carriage of passengers and luggage, maritime transport.