

Список использованной литературы

1. Система удобного флага – хитрый способ для судовладельца получить кратковременную прибыль [Электронный ресурс] // Журнал «Моряк Украины». – Режим доступа: <http://moryakukrainy.livejournal.com/1020136.html>. – Название с экрана.
2. Что такое «удобный» флаг? [Электронный ресурс] // Журнал «Фарватер». – Режим доступа: <http://farvater.ua/article/918>. – Название с экрана.
3. Понятие «удобного» флага [Электронный ресурс] // Arhi-Logos essays. – Режим доступа: http://igor-grek.com/publ/transport/flag_ship/9-1-0-795. – Название с экрана.
4. Что такое «удобные» флаги? [Электронный ресурс] // ITF Seafarers. – Режим доступа: http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/RUS. – Название с экрана.

Є. С. Гоголь

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н., доц. Є. Д. Стрельцова

ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Договори морського перевезення вантажу мають важливе значення в умовах ринкової економіки та вільної конкуренції на ринку транспорту, але у той же час викликають багато спорів та дискусій з приводу їх юридичної природи та законодавчого визначення. Метою даного дослідження є визначення особливостей прав та обов'язків сторін по належному виконанню договору морського перевезення вантажу в залежності від його виду.

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ), за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [1, ст.133].

Особливістю цієї дефініції є незвичайний суб'єктний склад договору. Це пояснюється тим, що договір морського перевезення вантажу може бути укладений двома способами: 1) з умовою надання всього судна, його частини чи певних суднових приміщень для перевезення (чартер); 2) без такої умови (за коносаментом). По суті, наведене визначення в КТМ об'єднує ці два види договорів. Але попри

те, що вони «з'єдналися» в одному визначенні, ототожнювати повністю їх не можна. Традиційно сторонами у договорі перевезення завжди є перевізник та вантажовідправник, а вантажоодержувач – третя особа, на користь якої укладається договір. В договорі фрахтування, чартеру, сторони йменуються фрахтувальник та фрахтівник, а одержувачем може бути як сам фрахтувальник, так і третя особа. Особливості, які відрізняють ці два види договору, визначають і певну специфіку прав та обов'язків учасників кожного з них.

Таким чином, виконання договору морського перевезення вантажу на пряму залежить від його виду.

В рамках встановлених законодавчих зобов'язань сторони договору морського перевезення вантажу повинні виконати відповідні дії. Так, відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні та інші адміністративні правила, та також нести відповідальність за збитки, заподіяні внаслідок несвоечасної передачі та неправильності відомостей, зазначених у них. У додаток, вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження [2, с. 175].

Задля успішного та своєчасного виконання своїх зобов'язань за договором перевізник, у свою чергу, повинен заздалегідь, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його, укомплектувати екіпажем і забезпечити всім необхідним, а також привести трюми та всі інші приміщення судна, де перевозиться вантаж, у такий стан, який забезпечував би безпечне приймання, перевезення й схоронність вантажу. Цей зобов'язок перевізника закріплений як у національному законодавстві України, у ст.143 КТМ, так і у положеннях Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 [3, ст. 3].

Якщо сторони уклали договір рейсового чартеру, то вони можуть включити до нього додаткові умови. Вони стосуються, зокрема, обов'язків щодо терміну, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна, тощо. Такий термін (сталійний час) визначається угодою сторін, а за її відсутності – нормами, прийнятими в порту навантаження. Угодою сторін може бути встановлений додатковий по закінченні терміну навантаження час для очікування закінчення вантажних робіт (контрсталійний час). Перевізник має право по закінченні контрсталійного часу від-

правити судно в плавання, якщо навіть увесь обумовлений вантаж не завантажено на судно з причин, не залежних від перевізника. При цьому він зберігає право на одержання повного фрахту. Водночас на морському транспорті на вимогу відправника, якому для перевезення надано все судно (чартер), перевізник повинен відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж був завантажений. Перевізник у цьому разі зберігає право на повний фрахт, тобто плату за перевезення [1, ст. 155].

Згідно з ст. 160 КТМ перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, – у звичайно прийняті терміни.

У порту призначення перевізник повинен видати вантаж одержувачеві, зазначеному в транспортному документі у разі перевезення за коносаментом. Вантаж видається в порту призначення: 1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги; 2) за ордерним коносаментом – відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент «наказу відправника» або «наказу одержувача», а в разі наявності у коносаменті передаточних написів – особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносаменту з останнім бланковим написом; 3) за коносаментом на пред'явника – пред'явнику коносаменту [1, ст. 162].

Видача вантажу одержувачеві – завершальний процес перевезення. Якщо під час прийому вантажу, що перевозиться за коносаментом, одержувач письмово не заявив перевізнику про нестачу або пошкодження вантажу, то вважається, якщо інше не буде доведено, що одержувач отримав вантаж згідно з умовами коносаменту.

За загальним правилом, за договором морського перевезення вантажу всі належні перевізникові платежі сплачуються відправником (фрахтувальником). У випадках, передбачених угодою відправника з перевізником, а при перевезеннях у каботажі – діючими на морському транспорті правилами, допускається переведення платежів на одержувача. [2, ст. 184].

Всі належні перевізнику платежі сплачуються відправником вантажу (фрахтувальником). У випадках, передбачених договором відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі – чинними на морському транспорті України правилами, допускається переведення платежів на одержувача. Одержувач зобов'язаний при прийманні вантажу сплатити перевізнику, якщо

це не було зроблено раніше вантажовідправником (вантажоодержувачем), належний фрахт, внести плату за простій, відшкодувати зазначені перевізником витрати, пов'язані з вантажем, а у випадку загальної аварії – зробити аварійний внесок або надати належне забезпечення [1, ст. 170].

Підсумовуючи вищенаведене, зазначимо, що навіть короткий огляд питання виконання договору морського перевезення вантажу демонструє наявність особливостей у обов'язках сторін, обумовлених специфікою морської галузі: прийому вантажу та виплати фрахту, видачі вантажу, забезпечення морехідного стану морського судна, тощо. Тому належне виконання договору морського перевезення вантажу обумовлене дотриманням його сторонами ряду умов, що впливають безпосередньо із закону і їхньої домовленості і необхідні для нормального початку та завершення перевізного процесу.

Список використаної літератури

1. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]: Закон України від 23.05.1995 (в редакції від 05.01.2017). – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/page>. – Назва з екрана.
2. Булгакова І. В. Науково-практичний коментар до Кодексу торговельного мореплавства України [Текст] / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. – К.: Ліга Закон, 2012. – 457 с.
3. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25.08.1924 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_221. – Назва з екрана.
4. Харитонов Є. О. Цивільне право України [Текст] / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova, О. В. Старцев. – Вид. 3-є доповн. і переробл. – К.: Істина, 2011. – 808 с.

М. В. Захарченко

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н., доц. О. О. Нігрєєва

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ВІЙСЬКОВИХ І ДОПОМІЖНИХ ВІЙСЬКОВИХ СУДЕН

Військово-Морські Сили України відроджуються, особливо сьогодні, коли 2017 р. оголошений роком українського флоту. Наразі запущені проекти з будівництва нових і ремонту старих кораблів задля ефективного виконання покладених на них завдань. Саме