

ДОПІЛКА В. О.,кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського права
(Одеський національний морський
університет)

УДК 347.734

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.2-3.33>**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОСЛУГ МОРЬСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
У СФЕРІ ТУРИЗМУ І МІЖНАРОДНИХ ПОДОРОЖЕЙ**

У статті розглянуто правові основи регулювання послуг морського транспорту у сфері туризму і міжнародних подорожей.

Морський транспорт є одним з найважливіших компонентів економіки держави, забезпечує підвищення ефективності суспільного виробництва, створює умови для раціонального розміщення виробничих сил, сприяє розвитку соціальних проблем, забезпечує ділові, культурні поїздки населення, обмін всередині країни та за її кордоном.

Мореплавання пов'язане з міжнародною діяльністю, яка породжує різносторонні правовідносини. Сферою такої діяльності є перевезення пасажирів, яке регулюється міжнародними морськими конвенціями та законодавством України. Міжнародні правила морського перевезення пасажирів потребують дотримання кожною державою стандартів національної безпеки. Розглянуто широке коло питань, в основі яких полягають безпека морського судноплавання, захист життя, здоров'я людей, дотримання правил перевезення вантажів.

Проаналізовано різноманітні договірні відносини, які складаються у комплексі морського перевезення та побутового й екскурсійного обслуговування учасників міжнародних подорожей. В плані дослідженої проблеми акцентується увага на понятті договору морського круїзу, його особливостях.

Специфіка такого договору полягає у його суб'єктах та порядку заключення договорів фрахтування. Ці договірні відносини є єдиними за своєю правовою природою морського перевезення пасажирів. Акцентовано увагу на фрахтуванні судна, умовах заключення цього договору та його видах.

Активізація міжнародного туризму та морських подорожей обумовлює необхідність їх чіткої правової регламентації, імплементації міжнародних морських конвенцій в морське законодавство України, наближення технічних та екологічних стандартів у сфері морського транспорту та поступового їх запровадження на вітчизняному ринку.

Для забезпечення розвитку морського туризму необхідно розширити співробітництво міжнародно-транспортних організацій у реалізації міжнародних угод у галузі морського транспорту. Вдосконалення стратегії міжнародно-транспортних комунікацій має відповідати змінам у міжнародній транспортно-економічній кон'юнктурі.

Ключові слова: міжнародний туризм, морські конвенції, фрахтування судна, морський круїз.

Dopilka V. A. Legal regulation of maritime transport services in tourism and international travel

The article deals with the legal bases of regulation of maritime transport services in the sphere of tourism and international travel.



Maritime transport is one of the most important components of the economy of the state, provides efficiency of social production, creates conditions for rational allocation of productive forces, promotes development of social problems, provides business, cultural trips of the population, exchange in the country and abroad.

Navigation is related to international activities that give rise to diversified relationships. The area of such activity is the carriage of passengers, which is governed by international maritime conventions and the legislation of Ukraine. International rules for the carriage of passengers by sea require that each country comply with national security standards. A wide range of issues are discussed, which are based on maritime safety, protection of life, human health, compliance with the rules of carriage of goods.

The article analyzes various contractual relations that are formed in the complex of sea transportation and domestic and excursion services for participants of international travel. In terms of the problem studied, attention is drawn to the concept of the contract of sea cruise, its features.

The specifics of such a contract consist of its subjects and the order of conclusion of chartering agreements. These contractual relations are the only legal nature of the carriage of passengers by sea. Emphasis is placed on the chartering of the vessel, the conditions of conclusion of this contract and its types.

The intensification of international tourism and maritime travel necessitates their clear legal regulation, implementation of international maritime conventions in the maritime legislation of Ukraine, approximation of technical and environmental standards in the field of maritime transport and their gradual introduction in the domestic market.

To ensure the development of maritime tourism, it is necessary to expand the cooperation of international transport organizations in the implementation of international agreements in the field of maritime transport. Improvement of the strategy of international transport communications should correspond to changes in the international transport and economic situation.

Key words: *international tourism, maritime conventions, chartering of ships, sea cruise.*

Вступ. Туризм – це один з небагатьох динамічно розвинутих видів вітчизняного та міжнародного бізнесу, який є джерелом формування внутрішнього продукту валютних надходжень та розширення міжнародних контактів. З розвитком вітчизняного та міжнародного туризму сформувалась особлива галузь, а саме туристичне право, що регулює відносини між державами в галузі міжнародного туризму. Крім того, вона регулює діяльність держав у сфері туризму та міжнародних подорожей для задоволення культурних і духовних потреб людей, а також вирішення проблеми імплементації міжнародного та внутрішньодержавного законодавства у сфері туризму. Головним чинником розвитку туризму є транспорт.

Проблема аналізу морського транспорту в міжнародному туризмі досліджувалась у працях І.А. Голубкової, О.О. Балобанова, А.М. Шемякіна та інших науковців автономно, тобто щодо використання морського транспорту й окремо туризму. Завдання ж полягає у сумісному дослідженні проблеми в органічній їх взаємодії.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз правового регулювання міжнародного морського туризму.

Результати дослідження. Міжнародний морський туризм все більше набуває транснаціонального характеру.

Велика роль транспорту полягає у вирішенні соціальних проблем у забезпеченні ділових, культурних та туристичних подорожей населення, розвитку культурного обміну всередині країни та за кордоном [1, с. 204].



Транспорт забезпечує розвиток міжнародних економічних відносин, сприяючи здійсненню взаємовигідному обміну між різними країнами. Морський транспорт є одним з найважливіших компонентів економіки держави, що розвивається на основі високорозвиненої економічної та соціальної бази. Морський транспорт забезпечує нормальне функціонування економіки, підвищення ефективності суспільного виробництва, створює умови для раціонального розміщення виробничих сил територією країни з урахуванням найбільш доцільного наближення підприємств різних галузей економіки до джерел сировини та районів споживання продукції, спеціалізації та кооперації виробництва, дає змогу розвивати такі галузі, як торгівля, сільське господарство.

Історично на формування транспортних систем різних держав здійснили вплив географічне розташування, природний потенціал, кліматичні та ландшафтні характеристики. Це привело до формування тих транспортних технічних баз, які найбільш раціонально використовуються в умовах конкретного регіону й держави [2].

Морський транспорт відіграє важливу роль як у житті окремо взятої людини, так і в державі загалом. Транспорт дав людині можливість долати відстані. Водночас транспорт є джерелом підвищеної небезпеки як для людини, так і для оточуючого середовища. Транспортна система України розвивається за кращими європейськими зразками. Активізація міжнародного туризму обумовлює необхідність його чіткої правової регламентації.

Туристичне агентство, зокрема агент з подорожей, під час користування послугами морського транспорту, формуючи туристський продукт (тур) або подорож світовим океаном, має враховувати можливий прохід через територіальні води й певні обмеження відповідно до внутрішньодержавного законодавства прибережних держав щодо охорони довкілля, режиму та звичаїв міжнародних портів, морських доріг тощо.

Під морською дорогою розуміється дорога дотримання судна з одного порту в інший через відкрите море, а також через протоки, канали, річки й озера. З урахуванням економічних і фізико-географічних чинників складаються основні напрями морських повідомлень, що здійснюють пасажирський або вантажний обмін між районами держав. Рух по морських дорогах різних засобів морського транспорту (торговельні судна, пороми, судна допоміжного флоту, які призначені для перевезення вантажів і пасажирів) складає торговельне судноплавство [3].

Морське торговельне судноплавство організовується в двох формах, таких як нерегулярне (трампове) й регулярне (лінійне). Трампове судноплавство організовується для перевезення пасажирів або вантажу по різних маршрутах морських доріг залежно від наявності вільного тоннажу, а розклад не складається. Кожен рейс встановлюється рейсовими завданнями. Лінійне судноплавство організовується системою регулярних ліній (вантажних, пасажирських, вантажно-пасажирських суден) на певних напрямках морських доріг між портами вантаження й вивантаження за встановленим розкладом.

Морські дороги поділяються на регіональні, морські, міжнародні океанічні й каботажні. Регіональні морські дороги – це дороги, що формуються в певних географічних регіонах. Міжнародні океанічні дороги пролягають в океані (або океанах) між портами різних держав, розташованих на різних континентах. Каботажні морські дороги пролягають між портами однієї держави. Слід звернути увагу на те, що договором перевезення закріплюються комерційні умови купівлі-продажу транспортної продукції морського флоту, до якої належить перевезення пасажирів, багажу й транспортних засобів приватного користування. Основу цих договорів складає фрахтування [4, с. 60].

Фрахтування означає надання за обумовлену плату (фрахт) всього судна або його частини для перевезення вантажів, пасажирів або виконання інших робіт задля завершення одного або декількох рейсів, а також передачу судна на певний час у розпорядження фрахтувальника. Процес фрахтування використовується в трамповому судноплавстві [5].

Під час лінійних перевезень виконання подібних операцій здійснюється шляхом «бронювання місця на судні». Залежно від того, в яких частках розподіляються між судновласником і фрахтувальником права, ризики й витрати, розрізняються такі два види фрахтування суден:



- рейсове фрахтування, що розподіляється на фрахтування судна на рейс, круговий рейс, послідовні однобічні рейси й за контрактом;
- фрахтування судна (флоту) на деякий час, за якого всі операції оформлюються спеціальним договором, а саме чартером; для спрощення оформлення чартеру застосовуються спеціальні проформи чартерів, які є розробленими та типографським чином виготовленими бланками набору й тлумачення умов договору морського перевезення.

В основі оформлення перевезення лежать транспортні документи, а саме товарна квитанція або документ, що засвідчує право володіння. У міжнародному обігу досить часто перевезення товару або багажу, пошта супроводжуються оформленням товаро-розпорядчого документа, який перевізник видає вантажовідправнику. До таких документів прийнято відносити коносамент (він може бути чистий і нечистий, ордерний або оборотний, крізний), морську та рейсову транспортну накладну. Для здобуття визнання на ринку проформи чартерів проходять стадію узгодження документації Балтійської і міжнародної конференції (БІСКО), Палати судноплавства Сполученого Королівства Великобританії і Північної Ірландії. Під егідою Міжнародного морського комітету у 1924 році була розроблена й прийнята Брюсельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, що отримала назву Гаагських правил. У 1968 році ухвалився додатковий протокол, що йменується «Правила Вісбі». [6] Для розроблення нових форм правового регулювання в рамках Комісії Організації Об'єднаних Націй по праву міжнародної торгівлі (ЮНІСІТРАЛ) в Гамбурзі у 1978 році була прийнята Гамбурзька конвенція ООН про морське перевезення вантажів, що отримала назву «Гамбурзькі правила» [7].

Гамбурзькі правила охоплюють правове регулювання перевезення тварин, вантажів на палубі та небезпечних вантажів, а також норми про юрисдикцію й арбітраж. Ці правила закріпили норму про множинну юрисдикцію. Позивач на власний вибір може пред'явити позов в суді за місцем:

- основного комерційного підприємства відповідача;
- укладення договору перевезення за умови, що відповідач має там комерційне підприємство або агентство, за посередництвом якого був поміщений договір;
- порту вантаження або порту вивантаження;
- зазначеного в договорі морського перевезення.

Таким чином, Гамбурзькі правила закріпили відмову від практики вирішення питання, що склалася, про відсутність суперечок на основі угоди сторін.

Афінська конвенція 1974 року встановила правила перевезення пасажирів [8].

Міжнародні нормативні акти не містять положень про договір морського круїзу. Такий договір передбачений ст. 195 КТМ України. За цим договором судно зобов'язане здійснювати комплексні морські подорожі з наданням певних послуг [9].

Пасажири, які користуються послугами морського транспорту, діляться на шість основних груп, таких як ділові пасажири (комерсанти), туристи, емігранти, сезонні робітники, паломники та військовослужбовці. Залежно від мети поїздки, що здійснюється, туристи використовують морські судна переважно для морських подорожей, у зв'язку з чим організуються круїзні рейси, або для переїзду з однієї країни в іншу. Туристичні рейси здійснюються протягом тривалого часу за спеціальними розкладами, що передбачають стоянки в портах для ознайомлення пасажирів з прибережними містами та їх околицями. Експурсійні рейси, на відміну від туристичних, виконуються протягом нетривалого часу (до трьох діб). Туристичні перевезення морем діляться на каботажні, закордонні й змішані туристичні (круїзні) рейси за участю одного або декількох суміжних видів транспорту. Туристичні рейси, як правило, проводяться в несезонний період, коли немає масового напливу пасажирів. Протягом липня – серпня пасажирський флот ставиться під перевезення пасажирів на регулярних лініях.

Пароплавство здає судно в оренду на умовах відшкодування йому витрат щодо його вмісту та встановленого відсотка накопичень. Інакше туристичні агенції виробляють рейсове фрахтування судна на частину пасажирських місць або фрахтування здійснюється



на певний час щодо обслуговування пасажирів на судах і на березі, організації посадки/висадки пасажирів, інформації, поштово-телеграфного зв'язку, торгівлі, дозвілля тайм-чартеру. Обов'язки та відповідальність судовласника і фрахтувальника визначаються договором, що укладається сторонами [10, с. 89].

Туроператори укладають угоду про розподіл портів обслуговування, числа виходів суден, які обслуговуються лінійними конференціями країн, судноплавні лінії яких є членами конференції [11, с. 243].

Міжнародні угоди за участю України визначають вартість проїзду та провезення багажу. Часто в таких угодах обумовлюється заборона перевезення вибухонебезпечних, легко займистих предметів, радіоактивних речовин, боєприпасів тощо. Визначаються правила їх перевезення, вимоги до тари, а також порядок їх розміщення на судні.

Особливу роль відіграє міжнародно-правове регулювання річкових пасажирських перевезень по річках, які мають безпосередній вихід у відкрите або закрите море (перевезення «ріка – море»). До таких рік належать Дунай, Рейн, Нігер, Меконг, Амазонка тощо. Пасажирське плавання регулюється конвенціями про режим судноплавства (Конвенція про режим судноплавства на Дунаї 1948 року тощо) [12].

Бурхливий розвиток транспортних засобів та шляхів сполучення вимагає вдосконалення правового регулювання морського туризму [13, с. 113].

Держава, згідно із Законом України «Про туризм», визнаючи туристичну діяльність однією з пріоритетних галузей економіки України, має сприяти туристичній діяльності й створює умови для її розвитку; формує імідж України як країни, сприятливої до туризму; здійснює підтримку та захист українських туристів, туроператорів, турагентів та їх об'єднань [14].

Висновки. Аналіз проблеми дає змогу дійти таких висновків.

1) З розвитком туристичної сфери транспорт став невід'ємною її складовою частиною, що позитивно впливає на економічне зростання виробництва, перш за все предметів споживання, агропромислового комплексу, спортивно-оздоровчих баз, а також розвиток дорожнього будівництва й транспорту, реставрацію пам'яток історії та культури, краще використання природно-рекреаційних ресурсів, підприємств торгівлі та харчування, закладів культури.

2) Рациональне використання рекреаційних ресурсів держави обумовлене доцільною політикою в цьому напрямі. Стійкий розвиток туризму є необхідною умовою за наявних негативних наслідків, які пов'язані з цією галуззю економіки.

3) Для задоволенні туристичних потреб транспортні засоби беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів, а також промисловості та сільськогосподарського підприємства, отже, опосередковано залучені до обслуговування туристів.

4) Взаємодія транспортного комплексу з туристичним бізнесом є взаємовигідною. Значний дохід одержується під час пасажирських перевезень на транспорті від обслуговування туристів, з одного боку, та завдяки транспорту, з іншого боку, адже до туристичного користування залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору. Розвиток транспортної мережі сприяє прискоренню інтеграції України в міжнародний економічний простір.

Список використаних джерел:

1. Голубкова І.А. Основні тенденції функціонування морського туризму в Україні. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики* : матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». Одеса : НУ «ОМА», 2017. Вип. 11. С. 204–207.
2. Огляд Державної програми розвитку дорожнього сектору України. Київ : Державна служба автодоріг України, 2006.
3. Конвенція ООН по морському праву 1982 г. : Закон України від 3 червня 1912 року. *ВВР*. 1999. № 231. Ст. 234.
4. Правове регулювання морського судноплавства : навчальний посібник / за ред. О.О. Балобанова та ін. Одеса : Астропринт, 2004. 268 с.



5. Кодекс торговельного мореплавства України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 15 березня 2010 року (офіційний текст). Київ : Паливода А.В., 2010. 116 с. (Кодекси України). Ст. 204.
6. Брюссельская конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года» (Гаагские правила). Международный морской комитет 1924 г. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
7. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
8. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года : Закон України від 15 листопада 1994 року № 115/94. ВВР. 1994. № 33. Ст. 305.
9. Кодекс торговельного мореплавства України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 15 березня 2010 року (офіційний текст). Київ : Паливода А.В., 2010. 116 с. (Кодекси України). Ст. 195.
10. Балобанов А.А., Мунари Ф., Суччи Дж., Рейно Ж. Очерки по морскому праву : учебное пособие. Одесса, 2001. 216 с.
11. Шемякин А.Н. Морское право : учебное пособие. Харьков : Одиссей, 2004. 384 с.
12. Конвенція про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_175.
13. Міжнародний туризм (політико-правовий аспект). *Актуальні проблеми міжнародних відносин* : збірник наукових праць. Вип. 6 (Ч. III). Київ : РВЦ «Київський університет», 1998. С. 113–119.
14. Про туризм : Закон України від 15 вересня 1995 року (зі змінами та доповненнями) № 324/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України* (ред. від 26 квітня 2014 року, підстава 1193-18). 2014. № 31. Ст. 241.

ІВАНОВ А. Г.,
аспірант кафедри права
Європейського Союзу
(Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого)

УДК 341.62

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.2-3.34>

СУДОВИЙ ХАРАКТЕР МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІВ ІЗ ВСТАНОВЛЕННЯ ФАКТІВ

Діяльність міжнародних органів зі встановлення фактів полягає у проведенні неупередженого та незалежного розслідування та має бути зосереджена на встановленні фактичних обставин міжнародного спору або ситуації. Відповідні вимоги віднайшли своє відображення в положеннях дво- та багатосторонніх міжнародних договорів, а також актів міжнародних міждержавних організацій. Проте деякі держави заявляють про наявність у таких органів судового або квазісудового характеру. Аналогічні думки можна зустріти в доктрині міжнародного права.

На основі аналізу практики використання процедури міжнародного обслідування, а також цілей, завдань та компетенції органів, що її здійснюють, у статті

