**§ 1. Поняття міжнародних перевезень**

Транспорт — одна з найважливіших галузей суспільно­го виробництва, що покликана задовольняти потреби насе­лення та інших галузей суспільного виробництва в переве­зеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюють­ся відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного про­гресу і забезпечуються державою (ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.)1.

Згідно зі ст. 21 зазначеного Закону, єдина транспортна система України охоплює: транспорт загального користу­вання (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротрїанспорт, у тому числі метрополітен), промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи спо­лучення загального користування.

Транспорт має обслуговувати всі галузі суспільного ви­робництва. З допомогою транспортних засобів суб'єкти гос­подарювання надають два різновиди послуг: перевезення вантажу, пасажирів та їхнього багажу, а також транспор­тування нафти, природного газу, електроенергії тощо.

Міжнародними вважаються перевезення вантажів і паса­жирів між двома чи кількома державами. Вони виконують­ся на умовах, що встановлені укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

Російський правник О. М. Садіков зазначає, що достав­ка вантажів і пасажирів на територію іноземної країни може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях: а) у разі відсутності угоди стосовно міжнародно­го сполучення та б) за наявності двосторонньої або багато­сторонньої угоди щодо даного питання. Від цих обставин за­лежить правовий режим перевезень між сторонами. На за­лізничному транспорті, у разі відсутності угоди відносно міжнародного сполучення, перевезення за кордон повинні здійснюватися після укладення кількох договорів переве­зення за правилами законодавства країн-учасниць переве­зень. На інших видах транспорту (автомобільному, морсь­кому, повітряному) транспортні засоби однієї країни можуть пересікати державний кордон лише за наявності відповід­ного дозволу компетентних органів іншої держави. Для усу­нення будь-яких ускладнень практика пішла шляхом ук­ладення міжнародних угод для міжнародних перевезень вищевказаними різновидами транспорту. Вчений дійшов висновку, що міжнародним перевезенням (міжнародному сполученню) властива не одна, а дві ознаки: вони здійсню­ються, по-перше, між двома та більше країнами і, по-друге, на умовах, встановлених міжнародними угодами. При цьо­му, однак, слід мати на увазі й ту обставину, що сполучення між країнами можуть практично здійснюватися й без укла­дення міжнародних угод — на підставі норм внутрішнього права1.

На нормативному (національному) рівні не має загально­го визначення поняття «міжнародні перевезення», ми може­мо зустріти в окремих конвенціях лише визначення міжна­родних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різно­видами транспорту. Спробу їх узагальнення було зроблено у підручнику з міжнародного приватного права Ю. Г. Федосє-євої. Авторка пропонує під міжнародними перевезеннями розуміти переміщення вантажів або пасажирів, що здійсню­ються з допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлен­ня та місце призначення знаходяться на території різних країн або саме переміщення здійснюється на території іно­земної країни, а також інші аналогічні ситуації.

Ю. Г. Федосєєва підкреслює й ту обставину, що для ви­знання перевезення міжнародним достатньо факту укладен­ня договору перевезення. Фактичне здійснення перевезен­ня юридичного значення тут не має, оскільки за різних при­чин останнє взагалі може не відбутися1.

Нарешті, хотілося б сконцентрувати увагу на співвідно­шенні таких понять, як «договір міжнародного перевезен­ня» та «зовнішньоекономічний договір». Лише ті договори міжнародного перевезення за своєю правовою природою є зовнішньоекономічними, за якими надаються транспортно-експедиційні послуги. У деяких транспортних конвенціях, присвячених міжнародним перевезенням вантажів тим чи іншим видом транспорту, безпосередньо зазначено, що їхні норми не поширюються на правовідносини, які випливають з укладення договорів стосовно перевезення обладнання, меблів з метою переїзду і т. ін.

Крім того, навіть договори міжнародного характеру на надання транспортно-експедиційних послуг мають істотну відмінність від інших зовнішньоекономічних договорів. Як з нормативного, так і з наукових визначень зовнішньоеко­номічного договору випливає, що його суб'єктами (сторона­ми) є комерційні підприємства, розміщені в різних країнах. Деякі вчені, моделюючи визначення тих чи інших різно­видів договорів міжнародного перевезення, що мають зов­нішньоекономічну природу, використовують саме цей кри­терій. Так, наприклад, І. А. Діковська при визначенні до­говору повітряного чартеру в міжнародному приватному праві зазначила, що показниками міжнародного характе­ру договору повітряного чартеру може бути різна національ­на належність сторін договору чи розташування на території різних країн пункту відправлення та пункту призначення чартерного перевезення або, якщо пункт відправлення та пункт призначання розміщені на території однієї країни, то узгоджена зупинка на території іншої країни2.

**§ 1. Поняття міжнародних перевезень**

А ми вважаємо, що ознака національної належності сторін договору як для зовнішньоекономічних договорів на транспортне експедирування, так і для договорів щодо міжнародного перевезення пасажирів не має ніякого зна­чення. Вирішальним у даній ситуації є факт укладення до­говору перевезення, який передбачає перетинання кордонів не менш як двох країн, та, відповідно до положень якого, пункт відправлення та пункт призначення розміщені на те­риторії різних країн або (та) передбачається транзитна зу­пинка на території іншої країни. Отже, на нашу думку, лише юридичний факт — укладення договору відповідного змісту (безальтернативно) у даному випадку виступає як «іноземний елемент».

Особливістю регулювання правовідносин, пов'язаних зі здійсненням міжнародних перевезень, є те, що для їх регу­лювання використовують в основному конвенції та двосто­ронні угоди щодо міжнародного сполучення, які містять уніфіковані матеріальні та колізійні норми. Разом з тим слід зазначити, що питома вага матеріальних норм як в міжна­родних, так і внутрішніх актах, присвячених врегулюван­ню проблем міжнародних перевезень, є набагато більшою порівняно з колізійними. Отже, у даному випадку головним методом правового регулювання виступає матеріально-пра­вовий; з допомогою колізійного методу вирішуються окремі питання, які неможливо вирішити шляхом уніфікації ма­теріальних норм.

У цілому у сфері міжнародних перевезень використову­ються такі види колізійних прив'язок: закон місця відправ­лення пасажирів (вантажу), закон прапора, закон місця реє­страції судна (транспортного засобу), закон країни при­значення, транзиту, закон країни-перевізника, а також принцип автономії волі.

Усі міжнародні акти, які так чи інакше торкаються пи­тань міжнародної транспортної політики, можна поділити на два масиви: по-перше, це міжнародні акти загального характеру, в яких передбачено загальні напрямки щодо співробітництва в галузі транспортної політики, закріпле­но статус міжнародних транспортних організацій, врегульо­вано правила руху тощо, по-друге, це міжнародні акти, якібезпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства у галузі міжнародних перевезень пасажирів, їхнього багажу та вантажів з допомогою різних видів транс­порту: морського, повітряного, залізничного, автомобільно­го, водного, а також змішаних перевезень.

Окрім названих видів міжнародного сполучення (за різновидами транспорту та предметом транспортних опе­рацій) у законодавстві та науковій літературі використано ще й інші критерії, за якими виділено такі різновиди:

1. залежно від періодичності транспортних операцій — регулярні перевезення (лінійні) та нерегулярні;
2. з урахуванням порядку проходження вантажами та пасажирами прикордонних пунктів — перевезення безпе-ревантажні (безпересадочні) та перевезення вантажні (пе­ресадочні);
3. залежно від того, завершується чи ні перевезення на території країни-сусідки, — перевезення сусідні, транзитні та прохідні (кільцеві);
4. залежно від того, здійснюється сповіщення на підставі одного чи кількох договорів перевезення, — перевезення прямого сполучення, непрямого (ламаного) сполучення1.

Одним з міжнародних актів загального характеру у сфері міжнародної транспортної політики, який має безпосереднє значення для України, є *Угода про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії держав-учас-ниць Співдружності Незалежних Держав у галузі транс­портної політики*(9 жовтня 1997 р.) Угоду ратифіковано Законом України від 6 жовтня 1999 р. Її метою є створення умов для функціонування спільного транспортного просто­ру та вироблення скоординованої транспортної політики.

Держави-сторони Угоди погодилися провадити політику державної підтримки транспортного комплексу, визначати пріоритетні проекти з узгодженого інвестування, а також щодо створення інтегрованих транспортних систем на рівні міжнародних стандартів.

Головною метою всіх конвенцій і договорів, які стосують­ся міжнародного транспортного сповіщення, є створення безпеки перевезень і спрощення формальностей, а також захист державних інтересів та інтересів осіб, які безпосеред­ньо беруть участь у транспортній операції.

## § 5. Міжнародні автомобільні перевезення

З метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення рівня безпеки на дорогах шляхом прийняття однакових правил руху, а також дорожніх знаків і сигналів 8 листопада 1968 р. було прийнято дві Віденські конвенції: Конвенція про дорожній рухз поправками від 3 березня 1993 р. та Конвенція про дорожні знаки та сигнали.Обидві вони є чинними для України. Окрім них основними документами, що регулюють авто­мобільні перевезення, вважаються ще чотири.

1. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезен­ня небезпечних вантажів(ДОПНВ), 30 березня 1957 р., діє для України на підставі Закону України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» (ДОПНВ) від 2 березня 2000 р. № 1511-Ш1. У цій Угоді йдеться про «транспортні засоби» — автомобілі, тягачі з напівпричепами, причепи й напівпричепи, що відповідають визначенням, наведеним у статтях Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 р., за винятком транспортних засобів, що належать збройним силам однієї з Договірних Сторін або перебувають у підпо­рядкуванні цих збройних сил. У свою чергу, термін «небез­печні вантажі» означає речовини і предмети, що не допус­каються до міжнародного дорожнього перевезення, згідно з положенням додатків Л і В, або допускаються до такого з дотриманням визначених умов. Додатки до цієї Угоди є її невід'ємною частиною. Конвенція передбачає також мож­ливість збереження кожної Договірної Сторони за собою права регламентувати або забороняти ввезення на свою те­риторію небезпечних вантажів з причин, інших, ніж безпе­ка в дорозі.
2. Конвенція про договір міжнародного перевезення ван­тажів по дорогах,19 травня 1956 р., зі змінами, внесеними Протоколом від 5 липня 1978 р. СРСР приєдналася до Кон­венції 1 серпня 1983 р. Конвенція є чинною для України як правонаступниці СРСР. Вона застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду з допомогою транспортних засобів, коли місце завантажен­ня та місце доставки вантажу, зазначені в контракті, роз­міщені на території двох різних країн, з яких принаймні одна повинна бути учасницею Конвенції. Остання не застосо­вується до перевезень, що відбуваються згідно з міжнарод­ними поштовими конвенціями, до перевезень покійників, до перевезень обстановки та меблів при переїздах. Згідно з положеннями Конвенції, договір перевезення встановлюєть­ся накладною. Відсутність, неправильність або втрата на­кладної ні на існування, ні на дійсність договору перевезен­ня не впливають і в такому випадку застосовуються поло­ження Конвенції. У її статтях врегульовано порядок складання накладної, її зміст, необхідні дії перевізника щодо перевірки відомості, зазначеної у накладній, та дії й документи, що повинен надати відправник перед заванта­женням. Положення Конвенції, головним чином, стосують­ся прав і обов'язків сторін договору перевезення та їх відпо­відальності.
3. Європейська угода про міжнародні автомагістралі,15 листопада 1975 р., є чинною для України на підставі Поста­нови Уряду «Про приєднання Української РСР до Євро­пейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листо­пада 1975 р.» від 9 листопада 1982 р. № 537. Країни Договірні Сторони приймають план автодорожньої мережі, яка в Угоді дістала назву міжнародної мережі «Е» і опис якої наведено в її Додатку I як координований план будівництва і реконструкції доріг, що мають міжнародне значення. План цей вони мають намір виконувати у межах своїх національ­них програм. Міжнародна автодорожня мережа «Е», відпо­відно до угоди, являє собою мережу основних доріг загаль­ним прямуванням північ-південь, захід-схід, включає ще проміжні дороги, розташовані між основними, а також з'єднувальні дороги. Дороги міжнародної мережі «Е» по­винні ідентифікуватися та позначатися дорожнім знаком, опис якого наводиться в Додатку III даної Угоди.
4. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та вантажу,1 березня 1973 р., є чинною для України . Дана Конвенція застосовується до будь-якого договору автомо­більного перевезення пасажирів, а в певних випадках їхньо­го багажу транспортними засобами, якщо в договорі зазна­чено, що перевезення здійснюється на території не менш як двох країн і що пункт відправлення або пункт призначення чи вони обидва розміщені на території однієї з Договірних країн.
5. Якщо автомобільне перевезення переривається та вико­ристовується інший вид транспорту, дана Конвенція засто­совується до тих частин перевезення, які здійснюються ав­томобільним транспортом, навіть якщо вони не є міжнарод­ними згідно з Конвенцією, але за умовою, що вони не є допоміжними стосовно іншого виду транспорту. Якщо транспортний засіб сам по собі перевозиться на одному з ділянок шляху іншими видами транспорту, дана Конвен­ція застосовується у випадку спричинення шкоди та нане­сення збитків у результаті пригоди, яка пов'язана з переве­зенням у транспортному засобі, або яка трапилася під час завантаження чи вивантаження, або у зв'язку із знаходжен­ням багажу в транспортному засобі, який перевозиться. Окремий розділ Конвенції присвячено транспортним доку­ментам, його положення багато в чому є ідентичними поло­женням інших конвенцій про договори міжнародного пере­везення, однак є і свої особливості. Так, наприклад, індиві­дуальний пасажирській білет, якщо на ньому не зазначено інше і якщо він не є іменним, можна передати іншій особі до початку перевезення. Значну увагу приділено правам і обов'язкам сторін договору, відповідальності перевізника, положенням щодо позивної давності тощо.
6. З метою полегшення міжнародних перевезень вантажів автомобільними шляхами прийнято цілу низку митних конвенцій,серед яких найбільш відомими є три:
7. 1. Митна конвенція про перевезення вантажів із засто­суванням книжки МДП1,1975 р., вони є чинною для Ук­раїни на підставі Закону України «Про участь України у Митній конвенції про перевезення вантажів із застосуван­ням книжки МДП» від 15 липня 1994 р. № 117/94- ВР2.
8. 2. Конвенція про карнет А.Т. А.. для тимчасового ввезення товаріввід 15 грудня 1957 р., яка вступила у силу 6 грудня 1961 р., є чинною для України (див. ДУДУДУ. МАЙ. КІЕУ. ТТА).
9. 3. Конвенція, що стосується контейнеріввід 18 травня 1956 р. Вступила у силу 4 серпня 1959 р., але ні Україна, ні Росія в ній участі не беруть.
10. Існує також ціла низка двосторонніх урядових договорів про міжнародне автомобільне сполучення.У ряді випадків Україна є правонаступницею СРСР (договори між урядом СРСР та урядами Італії, Іспанії, Норвегії тощо), більшість договорів ми уклали вже в період своєї незалежності (дого­вори між урядом України та урядами Латвії, Естонії, Біло­русі, Литви, Молдови, Азербайджану, Вірменії, Узбекиста­ну, Росії, Угорщини, Бельгії тощо).
11. Зазначені договори хоча не є ідентичними, але в цілому передбачають однакове врегулювання відносин у даній сфері. Так, згідно з ними, здійснюватимуться регулярні й нерегулярні перевезення пасажирів автобусами, поїздки на легкових автомобілях і перевезення вантажів автотранспорт­ними засобами (вантажними автомобілями з причепами чи напівпричепами або без них) між обома країнами і транзи­том по їх територіях у треті країни.
12. Регулярні перевезення пасажирів автобусами організу­ються за погодженням між компетентними органами Дого­вірних Сторін. Перевезення вантажів між обома країнами або транзитом по їх територіях у треті країни, за винятком перевезень, передбачених безпосередньо у статтях таких угод, повинні здійснюватися вантажними автомобілями з причепами чи напівпричепами або без них на основі доз­волів, які видаються компетентними органами Договірних Сторін. Згідно з положеннями угод, дозволи не потрібні в таких, найбільш типових випадках: на виконання переве­зень рухомого майна при переселенні; експонатів, обладнан­ня і матеріалів, призначених для ярмарків і виставок; транспортних засобів, тварин, а також різного інвентарю та майна, призначених для проведення спортивних заходів; те­атральних декорацій і реквізиту, музичних інструментів, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо- і телевізійних передач; тіл і праху померлих; несправних або пошкодже­них автотранспортних засобів; гуманітарної допомоги та в інших випадках, передбачених в угодах.
13. Перевезення, передбачені в урядових угодах про міжна­родне автомобільне сполучення, можуть виконуватися тільки тими перевізниками, які, згідно з внутрішнім зако­нодавством своєї країни, допущені до здійснення міжнарод­них перевезень. Автотранспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення, повинні мати національний реє­страційний і розпізнавальний знаки. Перевезення ван­тажів, передбачених цими угодами, здійснюється по доку­ментах, форма яких повинна відповідати загальноприйня­тим міжнародним зразкам. У угодах вирішується питання щодо законодавства, яке повинно застосовуватися у тих чи інших випадках. Так, щодо прикордонного, митного і сані­тарного контролю застосовуватимуться положення міжна­родних угод, учасниками яких є обидві Договірні Сторони, а при вирішенні питань, що не врегульовані цими угодами, застосовуватиметься внутрішнє законодавство кожної з Договірних Сторін.

**§ 2. Міжнародні морські перевезення**

Традиційно перевезення товарів морем здійснюється дво­ма засобами залежно від характеру товарів. По-перше, йдеться про фрахтування всього судна за договором морсь­кого чартеру (у такій засіб, як правило, перевозять зерно, вугілля чи нафту). Якщо виникає необхідність перевезення окремих партій вантажів, товар, як правило, вкладається у трюм або на палубу судна та перевозиться на підставі коно­саментів. Якщо товари не перевозяться у контейнерах, ко­носаменти мають назву «бортові». Контейнерні коносамен­ти видаються контейнерними лініями для перевезення ван­тажів у контейнерах і мають характеристики, яких немає в інших видах коносаментів. Окрім названих існують ще й інші різновиди коносаментів. Спинимося стисло лише на трьох:

1. чистий коносамент і коносамент із застереженням. Чистий коносамент є документом, що не містить додатко­вих застережень, які прямо констатують дефектний стан товару чи упаковки;
2. оборотні та на пред'явника. Коносаменти, як і векселі, можуть виписуватися на пред'явника і на конкретну особу або за її наказом (ордерні);
3. наскрізний коносамент. Якщо морське перевезення складає лише частину загального перевезення, у зв'язку з чим відправнику зручніше отримати наскрізний коноса­мент, ніж укладати договори з кількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на подальших стадіях переве-зення1.

Із найбільш відомих конвенцій, присвячених врегулю­ванню міжнародного перевезення морем, розкриємо зміст чотирьох.

*1.  Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент.*Її було розроблено під егідою Міжнародного морського комітету 25 серпня 1924 р. При цьому сама Конвенція не містить визначення коносаменту, його ми можемо знайти в інших актах міжнародного характеру, насамперед у Конвенції ООН щодо морського перевезення вантажів 1978 р., про яку йтиметься далі.

Положення Конвенції містять перелік заходів, які пере­візник зобов'язаний здійснити для приведення судна в не­обхідний для перевезення вантажів стан. Капітан або пере­візник чи його агент зобов'язаний видати відправнику ван­тажу коносамент, який повинен містити перелік відомостей, зазначений у статтях Конвенції. Саме такий коносамент створюватиме презумпцію прийому перевізником вантажу. У конвенції передбачено межі відповідальності перевізни­ка за втрату або пошкодження вантажу, а також обстави­ни, які виключають його відповідальність. Зокрема: непе­реборна сила, дії антисуспільних елементів, арешт або за­тримання владою, карантинні обмеження, спасіння життя або майна на морі тощо. У Конвенції приділено увагу також процедурним питанням, пов'язаним з формою та строками повідомлення перевізником про втрату або пошкодження багажу, та порядку визначення вартості  багажу, якщо відо­мості про неї не були внесені у коносамент тощо.

*2.  Конвенція про полегшення міжнародного морського  судноплавства,*5 квітня 1965 р. Її було прийнято Україною з поправками 1975 р. до неї та з поправками 1969, 1977, 1986, 1990 рр. до її додатків (Постанова Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р. № 755 про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.). Конвенція передбачає полегшення морського судноплавства спрощенням і скороченням до мінімуму формальностей, вимог стосовно документів і процедур при прибутті, стоянці та відправленні суден закордонного плавання. Конвенція містить 16 статей організаційного характеру, а додаток складено з 5 розділів, які містять  
«стандарти» та «рекомендовану практику».

Під «стандартами» слід розуміти ті заходи, однакове за­стосування яких урядами країн (учасниць Конвенції) згідно з Конвенцією є необхідним для полегшення міжнародного морського судноплавства; під «рекомендованою практикою» — ті заходи, однакове застосування яких урядами країн-учас-ниць Конвенції згідно з Конвенцією є бажаним з метою по­легшення міжнародного морського судноплавства.

Так, наприклад, один із стандартів передбачає, що дер­жавна влада не має права вимагати при прибутті та відправ­ленні суден будь-яких інших документів, окрім: загальної декларації, декларації про вантаж, декларації про суднові припаси, декларації про особисті речі екіпажу судна, спис­ку пасажирів та документів, щодо яких є розпорядження Всесвітньої поштової конвенції та морської санітарної дек­ларації. Положення додатку розкривають змістове наван­таження перерахованих документів, тобто перелік відомос­тей, які вони повинні містити та встановлюють кількість їх необхідних примірників.

Відповідно до «рекомендованої практики» після індивіду­ального пред'явлення паспортів або інших офіційних доку­ментів, які посвідчують особистість, державній владі слід негайно повертати пасажирам зазначені документи, а не за­тримувати їх до додаткового контролю, якщо немає ніяких перешкод до допуску пасажирів на територію цієї країни.

## § 2. Міжнародні морські перевезення

3. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу,13 грудня 1974 р., яка є чинною для України на підставі Закону України «Про приєднання Ук­раїни до Конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. і Протоколу 1976 р. до неї » від 15 липня 1994 р.1Зазначену Конвенцію застосовують до будь-якого міжнарод­ного перевезення, якщо: судно плаває під прапором держа­ви, яка є стороною цієї Конвенції, або зареєстроване в такій Державі, або сам договір перевезення укладено в державі, яка є стороною цієї Конвенції, або відповідно до договору перевезення місце відправлення чи місце призначення зна­ходяться в такій Державі. Разом з тим, Конвенція не засто­совується, якщо перевезення підпадає під режим цивільної відповідальності, передбаченої положеннями будь-якої іншої міжнародної конвенції про перевезення пасажирів та їхнього багажу іншим видом транспорту, у випадку засто­сування цих положень до перевезення морем.

Перевізник відповідає за шкоду, завдану в результаті смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкоджен­ня, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості пере­візника, його службовців або агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків.

Обов'язок доказування того, що подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення, а також обов'язок доказування розміру шкоди покладається на по­зивача. Перевізник не відповідає за втрати і пошкодження грошей, цінних паперів, золота, виробів із срібла, коштов­них речей, прикрас, творів мистецтва чи інших цінностей, окрім випадку, коли такі цінності було здано на зберігання перевізникові, який погодився їх зберігати в безпеці.

Конвенція врегульовує низку інших питань, зокрема порядок перерахування грошової одиниці, групу додатко­вих положень про межі відповідальності, порядок застосу­вання меж відповідальності, передумови об'єднання позив­них вимог до перевізників випадки втрати права перевізни­ком на обмеження відповідальності, порядок повідомлення пасажиром про втрату чи пошкодження багажу, строк по­зовної давності, питання підсудності тощо.

4. Конвенція ООН щодо морського перевезення вантажів, 1 січня 1978 р., яка є чинною для України (див. МЛИ. КIЕV. ТІЛ). Названа Конвенція застосовується до до­говорів морського перевезення, якщо порт навантаження чи порт розвантаження розташований на території однієї з До­говірних країн або коносамент чи інший документ, що підтверджує договір морського перевезення, виданий в одній з договірних країн, а також в інших випадках, зазна­чених у Конвенції.

Конвенція надає визначення коносаменту. Відповідно до її положень, останній є документом, який підтверджує до­говір морського перевезення та прийом вантажу перевізни­ком і згідно з яким перевізник є зобов'язаним здати вантаж проти цього документу. У змісті Конвенції значну увагуприділено питанням, пов'язаним з відповідальністю пере­візника за втрату та пошкодження вантажу, серед яких є встановлення періоду, протягом якого перевізник несе відпо­відальність, перелік підстав відповідальності та її межі. Пе­ревізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати чи пошкодження вантажу, за затримку в його отри­манні, якщо обставини, що призвели до цього, мали місце у той час, коли вантаж перебував у його веденні, якщо тільки перевізник не докаже, що він, його службовці чи агенти вжи­ли всіх заходів для того, щоб уникнути таких обставин.

Відносно живих тварин перевізник не несе відповідаль­ності за втрату, пошкодження чи затримку у здачі, які є результатом будь-яких ризиків, що властиві такому різно­виду перевезень.

Положення Конвенції також містять спеціальні прави­ла щодо небезпечного вантажу. Так, наприклад, відправник вантажу зобов'язаний замаскувати вантаж або іншим відпо­відним засобом позначити вантаж як небезпечний. Коли відправник вантажу передає небезпечний вантаж перевізни­ку, залежно від обставин справи, перший повинен повідо­мити другому про небезпечний характер вантажу якщо це необхідно, про застережні заходи, яких необхідно вжити. Якщо це не буде зроблено, відправник вантажу повинен буде нести відповідальність перед перевізником за збитки, що мали місце внаслідок відвантажування такого вантажу.

Положення Конвенції також врегульовують порядок ви­дачі коносамента, визначають осіб, які мають право підпи­сувати такий документ, відомості, які він повинен містити, та інші питання, що можуть виникнути в результаті морсь­кого перевезення вантажу.