

Дмитро Даниленко

Національний університет «Одеська морська академія», Україна

СКЛАД ЦИВІЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ

Dmytro Danilenko,

National University "Odesa Maritime Academy", Ukraine

CORPUS DELICTI OF CIVIL OFFENCES IN INTERNATIONAL SEA SHIPPING

The contents of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 are analyzed. The analysis of the main elements of corpus delicti of the offences defined by this convention was carried out. The concept of luggage, the fault of the carrier and its liability are considered, the relationship between material damage and loss is found out. The article establishes that the Athens Convention lacks indications of wrongful act as an integral element of the objective side of a civil offence, which entails the imposition of civil liability on the subject that has committed it, as well as the causal link between the wrongful act and the damage, which arose as its consequence.

Keywords: international maritime convention, Athens Convention, carriage of luggage, carriage of passengers, corpus delicti.

Постановка проблеми. Морські перевезення є важливим шляхом перевезення пасажирів та багажу, надійність морського сполучення забезпечується міжнародними конвенціями, нормами яких встановлено відповідальність перевізника за шкоду, завдану пасажиру (його смерть або втрата чи пошкодження багажу), межа відповідальності, підстави вимог, підсудність та ін. Відповідальність перевізника залежить від обсягу його вини чи недбалості, службовців або агентів, що діяли в межах їх службових обов'язків, наявності вини пасажирів, об'єктивних обставин завдання шкоди. Міжнародними морськими конвенціями також визначено основні елементи складу правопорушення, до яких відноситься об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів і багажу 1974 р. (Афіньська конвенція) є ключовим міжнародно-правовим договором у зазначеній сфері. Однак питання відповідальності морського перевізника із врахуванням складу правопорушення до цього часу є недостатньо повно дослідженими.

Стан дослідження. Афіньська конвенція вивчається такими науковцями як В. Гуцуляк, Ф. Бойцов, Т. Гревцова, Г. Іванов, Т. Ілюшина, А. Маковський, Є. Рябова, О. Радчук, Г. Феденяк, Л. Феденяк та інші. Однак значний діапазон розгляду різнобічних проблем міжнародних морських конвенцій про перевезення не зумовив детального аналізу Афіньської конвенції з питань складу правопорушення, що визначає актуальність дослідження.

Метою статті є вивчення і аналіз правових положень Афіньської конвенції щодо визначення в ній поняття та обсягу багажу, завданого під час перевезення шкоди пасажирів та багажу, вини перевізника та пасажирів, відповідальності перевізника.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до поширеної в юридичній літературі точки зору, загальною і єдиною підставою юридичної відповідальності є наявність складу правопорушення. До складу правопорушення входять об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона. Об'єктивну сторону цивільного правопорушення утворюють в сукупності три елементи: 1) шкода, заподіяна правопорушенням; 2) протиправність поведінки правопорушника; 3) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і шкодою¹. Визначимося із змістом елементів об'єктивної сторони цивільного правопорушення, та в тому числі щодо перевезення у морському сполученні.

¹ Шевченко, Я.М. (заг. ред.) (2006). Цивільне право України. Академічний курс: підручник. У 2 т. Вид. 2-ге, доп. і перероб. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», Т. 1. *Загальна частина*, 108.

Важливим елементом об'єктивної сторони цивільного правопорушення є наявність «шкоди», під яким розуміється сукупність моральної шкоди і збитків (п.п. 4 ч. 1 ст. 611 «Правові наслідки порушення зобов'язання» ЦК України)¹. Характер завданої шкоди визначається не за безпосереднім об'єктом, на який посягалася особа, що завдавала шкоди, а об'єктом, якому була завдана шкода за результатами посягання. Тобто майнова шкода може поширюватись як на шкоду, завдану майну, так і на особу².

Специфікою протиправності в цивільному правопорушенні є те, що протиправним є як дія, що порушує закон, так і порушення умов договору, укладеного між сторонами. Слід враховувати – якщо для деліктних зобов'язань (зобов'язань із спричинення шкоди) характерні протиправні дії, то для договорів нерідко протиправною є бездіяльність.

Причинний зв'язок між протиправним діянням правопорушника і шкодою, що настала – це такий взаємозв'язок, який об'єктивно існує між явищами, при якій одне з них з необхідністю породжує інше. Збитки, які виникли у кредитора у зв'язку з порушенням договору боржником, знаходяться в прямому причинному зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання. Збитки можуть бути заподіяні дією непереборної сили (обставин, яким боржник не міг запобігти) і випадку (обставин, які боржник не міг передбачити і тому не запобіг).

Перейдемо до розгляду об'єкта і об'єктивної сторони правопорушення відповідно до Афіньської конференції. Вкажемо, що в Афіньській конвенції термін «багаж» означає «будь-який предмет або автомашину, що перевозиться перевізником за договором перевезення ...» (ч. 5 ст. 1). У п.п. а) і б) ч.5 ст.1 також перераховані винятки з наведеного правила. Нею як багаж визначаються речі або автомашины, що перевозяться за договором фрахтування, коносаментом або іншим договором і живі тварини³. Вважаємо недоречним введення в текст Конвенції цих винятків, бо, по-перше, живі тварини ніяк не можуть бути сплутані з «будь-яким предметом або автомашиною», та є незрозумілим, чому «автомашина» це те, що слід вважати «предметом» тільки у зв'язку із спеціальною вказівкою. Водночас відсутня вказівка на те як кваліфікувати, наприклад, автомобіль з причепом: як два місця багажу (два предмети) або одне місце багажу (один предмет)?

Багаж в Афіньській конвенції визначається як каютний багаж та інший багаж, що не є каютним. Термін «каютний багаж» означає багаж, який знаходиться в каюті пасажира або іншим чином знаходиться в його володінні, під його охороною або його контролем. За винятком випадків застосування п.8 цієї статті і ст. 8, каютний багаж включає багаж, який пасажир має в своїй автомашині або на ній» (ч. 6, ст. 1). Із змісту тексту п.п. з ч. 8 ст.1 Конвенції слід зробити висновок про те, що існує ще і «інший багаж, що не є каютним» (“other luggage which is not cabin luggage”). Слід зазначити і такий вид «багажу» як «цінності», які можна віднести до «каютного багажу» в одному випадку, передбаченому Конвенцією, і до «іншого багажу, що не є каютним» – в іншому випадку, передбаченому Конвенцією. Відповідно до ст. 5 Афіньської конвенції цей термін означає: гроші, цінні папери, золото, вироби з срібла, ювелірні вироби, прикраси, витвори мистецтва⁴. Приведений перелік не є вичерпним, оскільки не забороняє включати в нього і «інші цінності». Так, наприклад, в перелік цінностей був включений годинник (ч.3, ст. 4 Конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезку морем багажу пасажирів 1967 р.)⁵.

Кваліфікуючою ознакою для віднесення предметів, що перевозяться на судні за договором перевезення пасажира і його багажу, до того або іншого виду слід вважати знаходження багажу «у володінні, під охороною або контролем» пасажира. А. Донець слушно зауважує, що ст. 974 ЦК України містить вказівку на те, що дані речі повинні перевозитись у відведеному місці, без

¹ Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

² Терещенко, О.Р. (2013). Шкода, як умова відповідальності органів державної влади. *Вісник Вищої ради юстиції*, 3 (15), 128.

³ Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

⁴ Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

⁵ Конвенція об уніфікації некоторых правил о перевозке морем багажа пассажиров 1967. <http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851>.

конкретизації того, що це за місце. З погляду законодавства спеціальні нормативно-правові акти чітко регламентують ситуації, в яких на перевізника покладається обов'язок по забезпеченню схоронності, а в яких – ні. З точки зору правової природи зберігання піддається сумніву можливість здійснення зберігання без фактичного володіння зберігачем предметом зберігання (хоча це і не виключається, як, наприклад, при зберіганні речей в готелі). Судова практика займає ту ж саму позицію. Так, в судовому Рішенні по справі №661/3498/15-ц від 26 січня 2016 року суд зазначив, якщо ручна поклажа перевозиться в салоні автобуса та перебуває під наглядом пасажира, перевізник не несе відповідальності за її втрату чи пошкодження¹.

Суттєвою умовою договору перевезення пасажира і його багажу є встановлення кількості «каютного багажу», що перевозиться без додаткової оплати до вартості проїзного квитка, рівно як і тарифів на перевезення «іншого багажу, що не є каютним». В Афіньській конвенції ці умови не знайшли свого встановлення, тому ми можемо припустити що такі питання будуть вирішуватися виходячи з принципу «автономії волі» сторін договору.

Афіньська конвенція визначає, що підставою виникнення договірних зобов'язань є наявність «збитку». Виникнення «збитку» – це результат події, яка привела до «втрати» багажу і/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 (ст. 3)².

При цьому «втрата або пошкодження багажу» включає «матеріальний збиток, заподіяний тим, що багаж не був виданий пасажиру в розумний термін (“within a reasonable time”) після прибуття судна, на якому багаж перевозився або повинен перевозитися, але не включає затримки (“delay”), викликані трудовими конфліктами (“labour disputes”))» (частина 7 ст. 1). Відзначимо, що Конвенція про багаж посилається на “strikes or lock-outs” (п.п. 4 п. (d) ст. 1)³.

Оскільки Афіньська конвенція не містить яких-небудь інших визначень, що стосуються опису термінів «втрата», «пошкодження», «збиток», «розумний термін» можна припустити, що:

по-перше, термін «втрата» багажу означає його відсутність (як в значенні пропажі – фізична відсутність, так і «пошкодження» – зіпсування до стану повної непридатності до використання) і може відноситися як до каютного, так і іншого, ніж каютний багаж;

по-друге, термін «пошкодження» багажу означає його зіпсування – погіршення його якостей, яке приводить до зменшення його вартості і може відноситися як до каютного, так і до іншого, ніж каютний багаж;

по-третє, термін «затримка» у видачі багажу означає його невидачу в «розумний» термін, після закінчення якого багаж слід вважати «втраченим», і може відноситися тільки до іншого, ніж каютний багаж;

по-четверте, термін «збиток» слід розуміти як «матеріальний збиток» (грошовий, матеріальний, майновий збиток).

Відповідно до Афіньської конвенції тягар доведення того, що подія, унаслідок якої був причинений збиток, відбулася під час перевезення, а також тягар доведення розміру збитку покладається на позивача (ч. 2 ст. 3)⁴. Що, отже, потрібно тлумачити як умову, що означає застосовність вищезгаданого як відносно каютного, так і іншого, ніж каютний багажу. Питання про те, який збиток повинна відшкодувати відповідальна особа, в одних конвенціях повністю, а в інших – значною мірою залишений на розсуд національного права.

Відповідно до ЦК України «відшкодування збитків» є одним із способів «відшкодування майнової шкоди». «Збитками є»: «реальні збитки» – втрати, які особа понесла у зв'язку із знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або повинна зробити для відновлення свого порушеного права (п.п. 1) част. 2 ст. 22), і «упущена вигода» – доходи, які особа

¹ Донець, А.Г. *Щодо проблеми зберігання речей пасажира під час його перевезення*, 262. <<http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/12657/1/Donets.pdf>>.

² Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

³ *Конвенція об унификацији некоторых правил о перевозке морем багажа пассажиров 1967*. <http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851>.

⁴ Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

могла б реально одержати при звичних обставинах, якби її право не було порушене (п.п. 2) частина 2 ст. 22)¹.

С. Теньков стверджує: «Аналіз судової практики свідчить про те, що не лише сторони договору, а й суди подекуди не можуть визначитись із застосуванням самих понять «школа» і «збитки» у справах, де йдеться про відповідне відшкодування та оформлення цього у документах (претензії, позовні заяви, судові рішення тощо)². Сучасні дослідники з цього питання дотримуються різних поглядів. Так, колектив науковців вважає, що «грошовий вираз майнової шкоди називають ще збитками»³. І. Митрофанов та Т. Гайкова вказують, що поняття «школа» у законодавстві України є ширшим за поняття «збитки». Школа може бути відшкодована і в грошовій формі, і в натурі, а збитки – лише в грошовій формі, тобто школа завжди включає в себе збитки⁴. М. Дончик та І. Коваль підкреслюють, що збитки завдаються протиправними діями саме майну, в той час як школа може бути завдана безпосередньо особі, її здоров'ю, діловій репутації. Також школа включає в себе такі способи відшкодування як відшкодування збитків і відшкодування в натурі (передання речі того ж роду і такої ж якості, пошкодження пошкодженої речі тощо)⁵. Автори «Юридичної енциклопедії» вказують: «від поняття “майнова школа” слід відрізнити поняття “майнові збитки”, які є економічним (вартісним, грошовим) еквівалентом завданої майнової шкоди»⁶. Школа і збитки відрізняються між собою у способах відшкодування. Школа відшкодовується двома способами: натуральним (переданням тієї ж речі) або відшкодуванням завданих збитків. Тобто «школа» є родовим поняттям щодо поняття «збитки»⁷.

Слід погодитися з поглядом С. Тенькова про те, що проблему можна значно спростити при буквальному тлумаченні ст. ст. 623 і 1166 ЦК України, і до зобов'язальних (договірних) відносин слід застосовувати поняття «збитки», до деліктів – «школа»⁸. Цієї ж думки дотримується також В. Гуцуляк: «Під шкодою розуміється заподіяний в результаті протиправного діяння (дії або бездіяльності) збиток». Збитки є грошовою оцінкою майнових втрат судновласника⁹. Такий же погляд висловлює Г. Дудка¹⁰.

У цивільному праві діє принцип повного відшкодування збитків, «якщо договором або законом не передбачене відшкодування в меншому або більшому розмірі» (ч.3 ст. 22 ЦК України)¹¹.

Стаття 23 ЦК України встановлює, що «особа має право на відшкодування моральної шкоди, заподіяної в результаті порушення його прав» (ч. 1). При цьому моральна школа полягає: 1) у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я; 2) у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів; 3) у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням чи пошкодженням її майна; 4) у приниженні честі та гідності фізичної особи, а також ділової репутації фізичної або юридичної особи (п.2 ст.23 ЦК України). Моральна школа відшкодовується грошима, іншим майном або

¹ Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

² Теньков, С. (2006). Спори, пов'язані з відшкодуванням збитків. *Юридичний Вісник України*, 47.

³ Дзера, О.В., Кузнєцова, Н.С. (ред.) (2002). *Цивільне право України: підручник: у 2-х кн.* Київ: Юрінком Інтер, 717.

⁴ Митрофанов, І.І., Гайкова, Т.В. (2012). «Школа» та «збитки»: співвідношення понять. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*, 3 (74), 199.

⁵ Дончик, М.П., Коваль, І.Ф. (2018). Щодо поняття і складу збитків. *Вісник студентського наукового товариства Донецького національного університету імені Василя Стуса*, вип. 10, том 1. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 33.

⁶ Юридична енциклопедія (2004). Т. 6. Київ: «Українська енциклопедія», 441.

⁷ Гринько, С., Заверуха, С. (2012). Школа і збитки як умова цивільно-правової відповідальності: порівняльно-правовий аналіз. *Університетські наукові записки*, 4, 102-103.

⁸ Теньков, С. (2006). Спори, пов'язані з відшкодуванням збитків. *Юридичний Вісник України*, 47.

⁹ Гуцуляк, В.Н. (2000). *Морское право: учебное пособие*. Москва: РосКонсульт, 290.

¹⁰ Дудка, Г.І. (2001). Проблеми колізійності законодавства України та шляхи їх розв'язання. *Вісник Запорізького юридичного інституту*, 4, 316-323.

¹¹ Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

іншим способом, розмір її грошового відшкодування визначається судом. Моральна шкода відшкодовується одноразово (якщо інше не встановлене договором або законом), незалежно від відшкодування майнової шкоди і не пов'язана з розміром цього відшкодування (ч. 4 і 5 ст. 23 ЦК України)¹.

У фаховій літературі наводяться декілька класифікацій збитків. Зокрема, залежно від того, чи заподіяні вони невиконанням договору або позадоговірними правопорушеннями, розрізняють збитки договірні і не договірні. За характером причинного зв'язку між протиправними діями і наслідками, що наступили, розрізняють: збитки прямі – ті, які є безпосереднім результатом порушення зобов'язання (здійснення правопорушення) і збитки непрямі – ті, які виникають в результаті правопорушення і супутніх йому інших обставин (за загальним правилом, такі збитки не відшкодовуються, або підлягають відшкодуванню в обмеженому обсязі).

Розмір збитків, заподіяних порушенням зобов'язання, доводиться кредитором (ч. 2 ст. 623 «Відшкодування збитків, заподіяних порушенням зобов'язання» ЦК України). При цьому, збитки визначаються з урахуванням ринкових цін, існуючих на день добровільного задоволення боржником вимоги кредитора в місці, де зобов'язання повинне бути виконане, а якщо вимогу не було задоволено добровільно, – в день пред'явлення позову, якщо інше не встановлене договором або законом. Суд може задовільнити вимогу про відшкодування збитків, беручи до уваги ринкові ціни, існуючі на день ухвалення рішення (ч. 3 ст. 623 ЦК України)².

Афінська конвенція не містить вказівок на необхідність наявності «протиправного діяння (дії або бездіяльності)», як одного з елементів об'єктивної сторони цивільного правопорушення, що тягне покладання цивільно-правової відповідальності на суб'єкта, що його допустив. Аналогічний висновок слід зробити і про такий елемент об'єктивної сторони цивільного правопорушення, як «причинний зв'язок» між протиправним діянням і збитком, який виник як його наслідок³.

Перейдемо до розгляду суб'єкта і суб'єктивної сторони складу правопорушення в договорах морського перевезення.

У цивільному праві «суб'єктом» є учасник певних правовідносин. Відповідно до Афінської конвенції ним є пасажир, перевізник, службовці та/або агенти перевізника, перевізник, який фактично здійснює перевезення. Під терміном «пасажир» в Афінській конвенції розуміється – «будь-яка особа, яка перевозиться на судні: а) за договором перевезення або б) з відома перевізника для супроводу автомашини або живих тварин, що є предметом договору перевезення вантажів, не регульованого цією Конвенцією» (ч. 4 ст. 1). Терміном «перевізник» в Афінській конвенції визначається «особа, якою або від імені якої укладений договір перевезення, незалежно від того, чи здійснюється фактично перевезення ним самим або замінюючим перевізником (п.п. а) ч. 1 ст. 1)⁴. За шкоду, яка стала наслідком протиправних діянь або вини службовців або агентів перевізника, діючих в межах своїх службових обов'язків, відповідає перевізник. Позов про відшкодування шкоди може бути пред'явлений також до службовця або агента перевізника, однак, якщо вони доведуть, що діяли в межах своїх службових обов'язків, то вправі скористатися межами відповідальності, які покладаються на перевізника та які не повинні бути перевищені.

У Афінській конвенції термін «замінюючий перевізник» означає – особу, іншу ніж перевізник, яка, будучи власником, фрахтувальником або оператором судна, фактично здійснює все перевезення або її частину (п.п. б) ч. 1 ст. 1). Проте відповідальним за все перевезення є перевізник, а замінюючий перевізник несе обов'язки і має права, передбачені положеннями цієї Конвенцією, тільки лише відносно частини перевезення, здійснюваного ним самим. Всі інші права і обов'язки замінюючого перевізника повинні бути підтверджені спеціальною угодою в письмовій формі. У передбачених законом і угодою випадках перевізник і замінюючий перевізник відповідають

¹ Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

² Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

³ Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

⁴ Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

солідарно. Однак ніяке з правових положень Афіїнської конвенції не завдає шкоди праву регресу перевізника і замінюючого перевізника один до одного (ч. 5 ст. 4)¹.

Умовою цивільно-правової відповідальності, як суб'єктивної сторони цивільного правопорушення є вина, яка у фаховій літературі визначається як психічне відношення правопорушника до своєї протиправної поведінки і його наслідків². Стаття 614 ЦК України визначає, що особа, яка порушила зобов'язання, несе відповідальність за наявності вини (наміру або необережності), якщо інше не встановлене договором або законом. Однак, вона є невинною, якщо доведе, що вжила всі залежні від неї заходи по належному виконанню зобов'язань³.

Відповідальність за заподіяну шкоду в галузі морських перевезень пасажирів базується на принципі вини. У міжнародному приватному морському праві питання про вину потерпілого розв'язується однозначно: за загальним правилом будь-який ступінь вини потерпілого, дії чи бездіяльності яких причинно пов'язані зі збитком, служать підставою для звільнення відповідальної особи від відшкодування цього збитку повністю або частково.

У Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення пасажирів морем 1961 р. (Брюссель) встановлюється, що відповідальність перевізника настає при наявності вини, яка презюмується, якщо обставини, зазначені в її п. 2 ст. 4 з'явилися наслідком аварії корабля, зіткнення, посадки на мілину, вибуху або пожежі. В цих випадках для звільнення від відповідальності перевізник зобов'язаний довести відсутність своєї провини. У всіх інших випадках обов'язок доказування вини перевізника покладається на позивача. Стаття 5 вказує, якщо перевізник доведе, що смерть або каліцтво пасажирів були викликані або виникнення їх сприяли помилка або недбалість самого пасажирів, суд може, відповідно до положень свого національного законодавства, звільнити перевізника від відповідальності повністю або частково⁴.

Наведемо зміст ст.6 Афіїнської конвенції: «Якщо перевізник доведе, що вина чи недбалість пасажирів стали причиною або сприяли його смерті чи тілесному ушкодженню або втраті чи пошкодженню його багажу, суд, який розглядає справу, може згідно з положеннями законодавства країни суду звільнити перевізника від відповідальності повністю або частково»⁵.

Вина або недбалість перевізника, його службовців або агентів, що діяли в межах їхніх службових обов'язків, передбачається, оскільки не доведено протилежне, якщо смерть або тілесні ушкодження пасажирів або втрата чи пошкодження каютного багажу сталися в результаті або у зв'язку з корабельною аварією, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею або недоліками судна. Щодо втрати чи пошкодження іншого багажу така вина чи недбалість передбачається, оскільки не доведено протилежне, незалежно від характеру події, яка спричинила втрату чи пошкодження багажу. В інших випадках обов'язок доказування вини або недбалості лежить на позивачеві (ч. 3 ст. 3)⁶.

Висновок. Отже, в Афіїнській конвенції містяться тільки окремі елементи складу правопорушення, у відповідності до яких на перевізника може бути накладена правова відповідальність, це вказівка та визначення поняття багажу та його видів; встановлення поняття та видів шкоди (пасажирів та його багажу); визначення відповідальності та умов її настання для перевізника, а також вину перевізника, як суб'єктивну сторону складу правопорушення. Встановлено відсутність в Афіїнській конвенції вказівок на протиправне діяння, як складовий елемент об'єктивної сторони цивільного правопорушення, що тягне покладання цивільно-правової відповідальності на суб'єкта, що його допустив, а також причинний зв'язок між протиправним діянням і збитком, який виник як його наслідок.

¹ Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

² Харитонов, Е.О., Саниахметова, Н.А. (2005). *Гражданское право Украины: учебник. Издание второе*. Харьков: ООО «Одиссей», 507.

³ *Цивільний кодекс України 2003* (Верховна Рада України). *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>.

⁴ *Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем*. <http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851>.

⁵ Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

⁶ Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>.

References:

1. *Afinska konvencija pro perevezennia morem pasazhyriv ta yikh bahazhu* [Athens Convention on the Carriage of Passengers by Sea and their Luggage]. *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094>. [in Ukrainian].
2. Hrynko, S., Zaverukha, S. (2012). Shkoda i zbytky yak umova tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti: porivnialno-pravovyi analiz [Pity and damage as a condition of civil liability: comparative legal analysis]. *Universytetski naukovi zapysky* [University Scientific Notes], no. 4, 102-103. [in Ukrainian].
3. Guculjak, V.N. (2000). *Morskoe pravo: uchebnoe posobie* [Maritime law: a manual]. Moscow: RosKonsul't. [in Russian].
4. Dzera, O.V., Kuznietsova, N.S. (red.) (2002). *Tsyvilne pravo Ukrainy: pidruchnyk: u 2-kh kn.* [Ukraine Civil law: the textbook: in 2 Vol.]. Kyiv: Yurinkom Inter. [in Ukrainian].
5. Donets, A.H. *Shchodo problemy zberihannia rechei passazhyra pid chas yoho perevezennia* [As to the problem of storage of things of the passenger during his transportation]. <<http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/12657/1/Donets.pdf>>. [in Ukrainian].
6. Donchuk, M.P., Koval, I.F. (2018). Shchodo poniattia i skladu zbytkiv [Concerning the concept and composition of losses]. *Visnyk studentskoho naukovoho tovarystva Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni Vasylia Stusa* [Bulletin of Student Scientific Society of Vasyl Stus Donetsk National University], issue. 10, vol. 1. Vinnytsia: DonNU imeni Vasylia Stusa. [in Ukrainian].
7. Dutka, H.I. (2001). Problemy kolizii zakonodavstva Ukrainy ta shliakhy yikh rozviazannia [Problems of conflict of laws of Ukraine and ways of their solution]. *Visnyk Zaporizkoho yurydychnoho instytutu* [Bulletin of the Zaporizhzhya Institute of Law], no. 4, 316-323. [in Ukrainian].
8. *Konvencija ob unifikacii nekotorykh pravil o perevozke morem bagazha passazhirov 1967* [International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea]. <http://www.conventions.ru/view_base.php?id=851>. [in Russian].
9. Mytfofanov, I.I., Haikova, T.V. (2012). «Shkoda» ta «zbytky»: spivvidnoshennia poniat ["Pity" and "losses": the ratio of concepts]. *Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho* [Bulletin of the KrNU named after Mikhail Ostrogradsky], no. 3 (74), 199. [in Ukrainian].
10. Tenkov, S. (2006). Spory, poviazani z vidshkoduvanniam zbytkiv [Disputes related to damages]. *Yurydychnyi Visnyk Ukrainy* [Legal Bulletin of Ukraine], no. 47. [in Ukrainian].
11. Terefenko, O.R. (2013). Shkoda, yak umova vidpovidalnosti orhaniv derzhavnoi vlady [It's a pity, as a condition of the responsibility of state authorities]. *Visnyk Vyschoi rady yustytzii* [Bulletin of the High Council of Justice], no. 3 (15), 128. [in Ukrainian].
12. Haritonov, E.O., Saniahmetova, N.A. (2005). *Grazhdanskoe pravo Ukrainy: uchebnyk. Izdanie vtoroe* [Civil law of Ukraine: textbook. The second edition]. Kharkiv: OOO «Odissej». [in Russian].
13. *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy 2003* [The Civil Code of Ukraine] (Verkhovna Rada of Ukraine). *Ofitsiyni veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>>. [in Ukrainian].
14. Shevchenko, Ya.M. (zah. red.) (2006). *Tsyvilne pravo Ukrainy. Akademichnyi kurs: pidruchnyk. U 2 t. Vyd. 2-he, dop. i pererob.* [Civil law of Ukraine. Academic course: tutorial. At 2 tons. View. 2nd, additional and processing]. Kyiv: Vydavnychi Dim «In Yure», Vol. 1. General part, 108. [in Ukrainian].
15. *Yurydychna entsyklopediia* [Legal Encyclopedia] (2004). Vol. 6. Kyiv: «Ukrainska entsyklopediia». [in Ukrainian].