

УДК 656.043.4
JEL G22, L92
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123

О.І. Лапкін
д.т.н., доцент, професор кафедри
Експлуатації флоту
і технології морських перевезень
<https://orcid.org/0000-0002-2638-8272>
Одеський національний морський університет,
Одеса, Україна

ВАРТІСНА ОЦІНКА ПРЕТЕНЗІЇ ЩОДО НЕДОСТАЧІ АБО ПОШКОДЖЕННЯ ВАНТАЖУ

Анотація. Право на пред'явлення претензії у разі недостачі або ушкодження вантажу, відповідно до КТМ України, має одержувач або позивач за умови надання коносаменту. Розрахунок претензії у вартісному виразі базується на принципах, які відбиті в Конвенції ООН про перевезення вантажів морем (1978 р.). Ця Конвенція є обов'язковою до застосування усіма учасниками договору морського перевезення вантажів і визначає порядок, в якому повинне виконуватися доведення при пред'явленні претензії по вантажу.

Фактичний розмір втрати або ушкодження в грошовому вираженні ґрунтований на принципі повної реституції, який полягає в тому, що позивач має бути повернений в те ж положення, в якому він знаходився до того, як був причинний збиток товару. Фактичний розмір втрати або ушкодження може бути оцінений за компромісною або ринковою вартістю вантажу.

Пояснений порядок розрахунку, в якому використовуються поправочні коефіцієнти: прибутковості, адміністративних витрат, знижка на природний спад вантажу. Запропонований алгоритм розрахунку, що включає два етапи. На першому етапі розраховуються кількісні характеристики: кількість вантажу з урахуванням його природного спаду, кількість повністю зіпсованого і частково зіпсованого вантажу, приведена кількість зіпсованого вантажу з урахуванням його часткового псування. На другому етапі виконується розрахунок вартісних характеристик. При цьому можливі два варіанти. Перший варіант припускає розрахунок, виходячи з принципу визначення компромісної вартості, другий, – відбиває принцип визначення ринкової вартості вантажу. Розрахунок претензії в грошовому вираженні виконується по запропонованих формулах.

Ключові слова: морське перевезення, вантаж, ушкодження, претензія, судовласник.

УДК 656.043.4
JEL G22, L92
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123

А.І. Лапкин
д.т.н., доцент, професор кафедри
Експлуатації флоту
і технології морських перевезень
<https://orcid.org/0000-0002-2638-8272>
alexlonestar@ukr.net
Одесский национальный морской университет,
Одесса, Украина

СТОИМОСТНАЯ ОЦЕНКА ПРЕТЕНЗИИ ЗА НЕДОСТАЧУ ИЛИ ПОРЧУ ГРУЗА

Аннотация. Право на предъявление претензии в случае недостачи или повреждения груза, в соответствии с КТМ Украины, имеет получатель или отправитель при условии предоставления коносамента. Расчет претензии в стоимостном выражении базируется на принципах, которые отражены в Конвенции ООН о перевозке грузов морем (1978 г.). Данная Конвенция является обязательной к применению всеми участниками договора морской перевозки грузов и определяет порядок, в котором должно производиться предъявление претензии.

Фактический размер утраты или повреждения в денежном выражении основан на принципе полной реституции, который заключается в том, что истец должен быть возвращен в то же положение, в котором он находился до причинения ущерба товару. Фактический размер утраты или повреждения может быть оценен по компромиссной либо рыночной стоимости груза.

Пояснен порядок расчета, в котором используются поправочные коэффициенты: прибыльности, административных расходов, скидка на естественную убыль груза. Предложен алгоритм расчета, предполагающий два этапа. На первом этапе рассчитываются количественные характеристики: количество груза с учетом его естественной убыли, количество полностью испорченного и частично испорченного груза, приведенное количество испорченного груза с учетом его частичной порчи. На втором этапе выполняется расчет стоимостных характеристик. При этом возможны два варианта. Первый вариант предполагает расчет, исходя из принципа определения компромиссной стоимости, второй – отражает принцип определения рыночной стоимости груза. Расчет претензии в денежном выражении выполняется по предложенным формулам.

Ключевые слова: морская перевозка, груз, повреждение, претензия, судовладелец.

UDC 656.043.4
JEL G22, L92
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123

Oleksandr Lapkin

Doctor of Science (Technic), Professor
of Fleet Operation and Shipping Technology Department,
<https://orcid.org/0000-0002-2638-8272>
alexlonestar@ukr.net

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

VALUATION OF THE MARINE CARGO CLAIMS

Abstract: *The consignee or consignor has the right to lodge a claim in the event of loss or damage to the goods, in accordance with the Merchant Shipping Code of Ukraine, as long as that the bill of lading is provided. The valuation of the claim is based on the principles of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, i.e. the UN Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978). UN Convention regulations are mandatory for all carriage of goods by sea participants. These rules define the procedure to be followed when a claim is made for goods deterioration or damage during delivery. The actual value of the loss or damage in monetary terms is based on the principle of full restitution, which is that the claimant must be returned to the same position as before the damage to the goods occurred.*

The actual amount of loss or damage, based on the rules, can be calculated at the trade-off or market value of the goods. The monetary calculation of the claim for loss or damage to the goods is explained on examples. The calculation uses correction factors: natural wastage discount, profitability factor, administrative factor.

A claim calculation algorithm, which consists of two stages, is proposed. The first step is to calculate the quantity of the goods, taking into account their natural wastage; the quantity of completely damaged goods; quantity of partially damaged goods; the quantity of the spoiled goods given their partial deterioration. The second step involves the calculation of the cost characteristics. Two options are possible. The first is a calculation based on the principle of determining the trade-off value of the goods. It includes the calculation of 1 ton of goods value on CIF basis (estimated value), insurance and trade-off values of 1 ton of goods. The second option reflects the principle of determining the market value of the goods. It includes value of 1 ton on CIF basis, profit coefficients and administrative costs of sales, market value of the goods. The monetary value of the claim is finalized in accordance with the formulas proposed.

It must therefore be concluded that the claim calculation based on the goods trade-off value is more advantageous for the carrier. However, when it is based on the market value of the goods it is more beneficial for the claimant. Parties can use the toolkit presented to protect their interests.

Keywords: *marine transportation, cargo, damage, claim, shipowner.*

Постановка проблеми. Згідно до КТМ України (Розділ XI Претензії і позови) [1], право на пред'явлення претензії у разі недостачі або ушкодження вантажу має одержувач або відправник за умови надання коносамента. Розрахунок претензії у вартісному вираженні базується на принципах Гаагських, Гаагско-Вісбійських і Гамбургських правил.

Гаагські правила [2; 3, с. 204; 4, с. 81-83] – основні положення, що визначають обсяг відповідальності судовласника при перевезенні вантажів по коносаментах, були вироблені Міжнародною асоціацією юристів і розглянуті на конференції в Гаазі в 1921 р. Після внесення змін Гаагські правила були остаточно прийняті і увійшли до Міжнародної конференції про уніфікацію деяких правил про коносаменти, підписаної в 1924 р. у Брюсселі (Брюссельська конвенція 1924 р.).

Гаагські правила мають на меті забезпечити одноманітність тлумачення умов коносаментів в міжнародних морських перевезеннях і гармонізацію інтересів судовласників, вантажовідправників і морських страховиків. Згідно з Гаагськими правилами, перевізник звільняється від відповідальності за втрати або збитки, що стали результатом дії непереборної сили, карантинних обмежень, військових дій, повстання, громадянських заворушень, прихованих вад вантажу, недбалості і упущень капітана, членів екіпажу судна в супроводі або управлінні судном, а також інших причин, якщо останні не викликані недостатністю належної дбайливості з боку перевізника.

Ряд поправок і змін в Гаагські правила були внесені в 1968 р., після

чого вони дістали назву Гаагсько-Вісбійських правил. Крім того, в уточненому варіанті Гаагсько-Вісбійські правила увійшли до Гамбургських правил, тобто Конвенції ООН про перевезення вантажів морем (1978 р.). Ця Конвенція ООН набула законної сили з листопада 1992 р. і є обов'язковою до застосування усіма учасниками договору морського перевезення вантажів.

Огляд останніх досліджень та літератури. Теоретико-правові основи визначення відповідальності судовласників при перевезеннях вантажів морем висвітлені в роботах [5-10]. Практичні аспекти, що стосуються особливостей страхування судовласників, були розглянуті, у тому числі, в [11-16]. У [17] запропонований формалізований підхід до розрахунку претензії від втрати або ушкодження вантажу в грошовому вираженні.

Постановка задачі – метою цієї статті є подальше дослідження порядку числення фактичного розміру втрати або ушкодження в грошовому вираженні при пред'явленні претензії по вантажу, виходячи з діючих міжнародних правил.

Основний матеріал дослідження. Згідно з діючими правилами, порядок, в якому повинне робитися доведення при пред'явленні претензії по вантажу, наступний.

Спочатку позивач повинен довести факт спричинення збитку.

Потім перевізник повинен довести:

- 1) причину збитку;
- 2) прояв з його боку належної дбайливості про те, щоб привести судно в морехідний стан відносно збитку;

3) що він не несе відповідальності, в силу, принаймні, одного з виключень, наявних в правилах.

Далі надаються різні аргументи, наявні у розпорядженні позивача.

Нарешті, створюється таке положення, коли обидві сторони можуть представляти різні додаткові докази.

Для пред'явлення претензії позивач повинен довести нижченаведене:

1. Що він є власником вантажу.

2. Що основою для пред'явлення позову є порушення договору перевезення.

3. Що особа, якій пред'являється позов, є особою, відповідальною за заподіяний збиток.

4. Що втрата або ушкодження вантажу мали місце під час його знаходження у розпорядженні перевізника.

5. Розмір втрати або ушкодження у фізичному вираженні.

6. Фактичний розмір в грошовому вираженні втрати або ушкодження, викликаних непідлягаючим перевезенням (доставкою) вантажу.

Перевізник повинен довести наступні три факти:

1. Причину збитку.

2. Прояв їм належній дбайливості про приведення судна в морехідний стан до моменту початку рейсу відносно збитку.

3. Одну з наступних причин збитку, які звільняють від відповідальності, – помилка в судноводінні і управлінні судном; пожежа; морські небезпеки і подібні виключення (непереборна сила, військові дії, дії антигромадських елементів, арешт або затримання, карантин, страйки, хвилювання, рятування життя); дії або упущення відправника; властиві ван-

тажу дефекти; недостатність упаковки; приховані дефекти; будь-які інші причини [3].

Коли судно затримується, важко визначити, чи втратив вантаж свої якості із-за затримки в доставці або із-за неналежної обробки, укладки або відсутності турботи, тобто відмінностей немає.

Фактичний розмір втрати або ушкодження в грошовому вираженні ґрунтований на принципі повної реституції. Принцип повної реституції (*restitution in integrum*) полягає в тому, що позивач має бути повернений в те ж положення, в якому він знаходився до того, як був причинний збиток.

Повна реституція у вимогах по вантажу означає відшкодування у розмірі ринкової вартості вантажу в неушкодженному стані в місці призначення.

Ринкова вартість вантажу в неушкодженному стані за вирахуванням ринкової вартості вантажу в пошкодженному стані в місці призначення прийнята нині як загальне правило для визначення розміру збитку за вимогами по вантажу. Ринкова вартість вантажу визначається на день прибуття вантажу в місце призначення.

Розрахункова ринкова вартість (інвойсна) – вартість CIF, хоча її легше обчислити, не представляє фактичного розміру збитку, оскільки ринкова вартість включає вартість, страхування, фрахт, митні збори (які, проте, можуть бути відшкодовані), адміністративні витрати (по організації купівлі вантажів і їх відвантаженню) і граничний прибуток.

Фактичний розмір втрати або ушкодження в грошовому вираженні, виходячи з правил, може бути розра-

хований за компромісною або ринковою вартістю вантажу.

При мирному врегулюванні існує практичний компроміс врегулювання вимоги на основі сплати середньої вартості CIF і страхової вартості вантажу.

При ринковій вартості зазвичай позивачі вимагають відшкодування, принаймні, у розмірі страхової вартості вантажу, яка дорівнює вартості CIF плюс 10-20 %, і компенсацію адміністративних витрат з продажу вантажу.

Пояснимо розрахунок претензії від втрати або ушкодження вантажу в грошовому вираженні на наступних прикладах (табл. 1).

Для розрахунку використовуються такі *поправочні коефіцієнти*:

- *Знижка на природний спад*, ґрунтована на вартості недоставленого вантажу за мінусом 1-5 % природного спаду.

- *Коефіцієнт прибутковості* – використовується при розрахунку очікуваної ринкової вартості вантажу і складає від 10 до 20 % від інвойсної вартості або вартості CIF.

- *Коефіцієнт адміністративних витрат* (по організації купівлі вантажів і їх відвантаження) – складає від 1 до 5 % від вартості CIF або інвойсної вартості.

Для розрахунку розміру претензії у грошовому виразі використовуються формули (1)-(3).

$$S_{роз} = S_{CIF} = S_{FAS} + R_n + F + R_{стр}, \quad (1)$$

де $S_{роз}$ – розрахункова вартість вантажу;

S_{CIF} – вартість вантажу за умовами CIF;

S_{CIF} – вартість вантажу за умовами CIF;

S_{FAS} – вартість вантажу за умовами FAS;

R_n – витрати на навантаження вантажу;

F – фрахт;

$R_{стр}$ – витрати на страхування.

$$S_{компр} = \frac{S_{CIF} + S_{стр}}{2}, \quad (2)$$

де $S_{компр}$ – компромісна вартість вантажу.

$$S_{рин} = S_{CIF} \cdot (1 + k_{пр}) \cdot (1 + k_{адм}), \quad (3)$$

де $S_{рин}$ – ринкова вартість вантажу;

$k_{пр}$ – коефіцієнт прибутковості;

$k_{адм}$ – коефіцієнт адміністративних витрат з організації продажу товару.

Алгоритм розрахунку претензії представлений нижче.

I етап – Кількісні характеристики:

1. Розрахунок кількості вантажу з урахуванням природного спаду.

2. Розрахунок кількості повністю зіпсованого вантажу.

3. Розрахунок кількості частково зіпсованого вантажу.

4. Розрахунок приведеної кількості зіпсованого вантажу з урахуванням відсотка його часткового псування.

II етап – Вартісні характеристики, виходячи з *принципу визначення компромісної вартості вантажу*:

1. Розрахунок вартості 1 т вантажу на умовах CIF (розрахункова вартість).

2. Розрахунок страхової вартості 1 т вантажу.

3. Розрахунок компромісної вартості 1 т вантажу.

4. Розрахунок претензії виходячи з формули (2).

Таблиця 1

*Початкові дані для розрахунку претензій
по незбереженому перевезенню (доставці) вантажу*

Номер	Характеристики	Варіант розрахунку				Примітки
		1	2	3	4	
1	Вид вантажу	генеральний – 0 %	зерно – 1 %	вантаж, що поро- шить – 3 %	ватаж, що сильно по- рошить – 5 %	з вказівкою % природ- ного спаду
2	Кількість вантажу, т	10000	20000	30000	50000	за коносамен- том
3	% повністю зіпсованого вантажу, %	10	15	20	25	% від загаль- ної кількості
4	% частково зіпсованого вантажу, %	10	15	20	25	% від загаль- ної кількості
5	На скільки % вантаж зіпсова- ний, %	15	25	35	50	% від кілько- сті частково зіпсованого вантажу
6	Вартість 1 т ван- тажу, долл./т	200	300	400	500	
7	Базис поставки	FAS	FOB	CFR	CIF	
8	Вартість наван- таження вантажу на судно, долл./т	5	7	8	10	
9	Фрахтова ставка, долл./т	20	30	40	50	
10	Вартість страху- вання 1 т ванта- жу, долл./т	2	3	4	5	страхова премія
11	Коефіцієнт страхової вартості вантажу	1,1	1,15	1,2	1,25	розрахунок вартості CIF
12	Коефіцієнт адміністративних витрат, %	1	2	3	5	від вартості CIF
13	% граничного прибутку від продажу ватажу, %	10	15	20	25	

Джерело: Власна розробка автора

II етап – Вартісні характеристики, виходячи з *принципу визначення ринкової вартості вантажу*:

1. Вартість 1 т вантажу на умовах CIF.

2. Розрахунок загального коефіцієнта (на основі коефіцієнтів прибутковості і адміністративних витрат).

3. Розрахунок ринкової вартості вантажу.

4. Розрахунок претензії, виходячи з формули (3).

Наведемо приклад використання алгоритму для даних, які представлені в табл. 2.

Таблиця 2

Вхідні дані для прикладу розрахунку

Номер	Характеристики	Значення
1	Вид вантажу	навалочний
2	Кількість вантажу (Q), т	50000
3	% повністю зіпсованого вантажу ($k_{п.зінс.}$), %	15
4	% частково зіпсованого вантажу ($k_{ч.зінс.}$), %	15
5	На скільки % зіпсовано частково зіпсований вантаж ($k_{зінс.}$), %	15
6	Вартість 1 т вантажу (s), долл./т	200
7	Базис поставки	FOB
8	Вартість навантаження вантажу на судно ($s_{вант}$), долл./т	-
9	Фрахтова ставка (f), долл./т	30
10	Вартість страхування 1 т вантажу ($s_{стр}$), долл./т	3
11	Коефіцієнт страхової вартості вантажу ($k_{стр.варт.}$)	1,15
12	Коефіцієнт адміністративних витрат ($k_{адм}$), %	1
13	% граничного прибутку від продажу вантажу ($k_{пр}$), %	20

За I етапом алгоритму:

1. Розрахункова кількість вантажу з урахуванням природного спаду встановлюється за формулою

$$Q_{розр} = Q \cdot k_{н.с.}, \quad (4)$$

де $k_{н.с.}$ – коефіцієнт природного спаду, який встановлюється, виходячи з договору купівлі-продажу вантажу.

Для даного випадку $k_{н.с.} = 0,99$, тому $Q_{розр} = 49500$ т.

2. Кількість повністю зіпсованого вантажу ($Q_{п.зінс.}$) розраховується за формулою (5)

$$Q_{п.зінс.} = Q_{розр} \cdot (k_{п.зінс.} / 100). \quad (5)$$

$$Q_{п.зінс.} = 49500 \cdot (15 / 100) = 7425 \text{ т.}$$

3. Кількість частково зіпсованого вантажу ($Q_{ч.зінс.}$) розраховується за формулою (6)

$$Q_{ч.зінс.} = Q_{розр} \cdot (k_{ч.зінс.} / 100) \cdot (k_{зінс.} / 100). \quad (6)$$

$$Q_{ч.зінс.} = 49500 \cdot (15 / 100) \cdot (15 / 100) = 1113,75 \text{ т.}$$

4. Приведена кількість зіпсованого вантажу з урахуванням відсотка його часткового псування встановлюється з урахуванням коефіцієнту.

$$Q_{зінс.} = Q_{н.зінс.} + Q_{ч.зінс.} \quad (7)$$

$$Q_{зінс.} = 8538,75 \text{ т.}$$

За II етапом алгоритму, виходячи з *принципу визначення компромісної вартості вантажу*:

1. Вартість 1 т вантажу, що розрахована на умовах СІФ (розрахункова вартість), визначається за формулою (8)

$$s_{CIF} = s + f + s_{стп}, \quad (8)$$

$$s_{CIF} = 233 \text{ долл./т.}$$

2. Страхова вартість 1 т вантажу розраховується за формулою (9)

$$s_{стп.} = s_{CIF} \cdot k_{стп.вар.}, \quad (9)$$

$$s_{стп.} = 233 \cdot 1,15 = 267,95 \text{ долл./т.}$$

3. Компромісна вартість 1 т вантажу становить

$$s_{компр.} = \frac{s_{CIF} + s_{стп.}}{2}. \quad (10)$$

4. Розмір претензії, виходячи з формул (2) і (10), складає

$$S_{компр.} = s_{компр.} \cdot Q_{зінс.} = \frac{233 + 267,95}{2} \cdot 8538,75 = 2138743,41 \text{ дол.}$$

За II етапом алгоритму, виходячи з *принципу визначення ринкової вартості вантажу*:

1. Вартість 1 т вантажу, що розрахована на умовах СІФ, як було показано вище, дорівнює

$$s_{CIF} = 233 \text{ долл./т.}$$

2. Узагальнюючий коефіцієнт (на основі коефіцієнтів прибутковості і адміністративних витрат), виражений в частках, складає

$$(1 + k_{пр.}/100) \cdot (1 + k_{адм.}/100).$$

3. Ринкова вартість 1 т вантажу визначається, як

$$s_{ринк.} = s_{CIF} \cdot (1 + k_{пр.}/100) \cdot (1 + k_{адм.}/100). \quad (11)$$

4. Розмір претензії, виходячи з формул (3) і (11), дорівнює

$$S_{рин.} = s_{ринк.} \cdot Q_{зінс.} = 233 \cdot 1,2 \cdot 1,01 \cdot 8538,75 = 2411308,84 \text{ дол.}$$

Висновки. Слідє висновок про те, що розрахунок суми претензії, виходячи з компромісної вартості вантажу, є більш вигідним для перевізника. Для позивача більш вигідним є розрахунок, виходячи з ринкової вартості вантажу. Отже наданий інструментарій може використовуватися сторонами для захисту інтересів на власну користь.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кодекс торговельного мореплавства України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 22.03.2020).
2. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.) (с изменениями от 23 февраля 1968 г.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221 (дата звернення 20.03.2020).

3. Eric Sullivan. *The Marine Encyclopedic Dictionary / Third edition. London: Lloyd's of London Press Ltd. 1992. 497 p.*
4. *Bes' Chartering and Shipping Terms. Eleventh edition by Norman J. Lopez. London: Baker&Howard Ltd, 1992. 641 p.*
5. Тетлей В. *Претензии и иски при перевозке грузов морем. М.: Транспорт, 1983. 351 с.*
6. Булгакова І.В., Клепікова О.В. *Транспортне право України: Академічний курс. К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.*
7. Красільнікова О.С. *Формування інституту страхування відповідальності судновласника / О.С. Красільнікова // Актуальні проблеми держави і права. 2005. Вип. 24. С. 299-303. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ ardp_2005_24_45 (дата звернення 02.04.2020).*
8. Воробьев А.А. *Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем. Автореф. дисс. на соиск уч. ст. канд. юр. наук. М.: Институт международного права и экономики им. А.С. Грибоедова. 2005. 25 с. URL: <https://www.dissercat.com/content/otvetstvennost-sudovladeltsa-voznikaushchaya-iz-mezhdunarodnoi-perevozki-gruzov-morem/read> (дата звернення 02.04.2020).*
9. *Транспортне право України: підручник / [М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишинецька та ін.]; за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 893 с.*
10. Косовская В.А. *Морская перевозка груза как частноправовой институт. СПб.: Litres, 2017. 257 с.*
11. Адамчук Н.Г. *Теория и практика страхования. М.: Анкил, 2003. 704 с.*
12. Ефимов С.Л. *Морское страхование. Теория и практика. М.: РосКонсульт, 2001. 448 с.*
13. *Морское страхование в Украине / Под ред. В.Ю. Крук. Одесса: Лойстар, 2001. 276 с.*
14. Лапкин А.И. *Особенности страхования ответственности судовладельцев при различных формах судоходства. / Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. Зб. наук. праць. Вип. 8. К.: НАУ, 2002. С.103-107.*
15. Брагінський М.І., Вітрянський В.В. *Договорне право. Договори про перевезення, буксирування, транспортної експедиції і інших послугах у сфері транспорту. Книга четверта, 2006. URL: <http://yport.inf.ua/pretenzii-iski-vyitekauschie-perevozki.html> (дата звернення 20.03.2020).*
16. Кокин А.С. *Международная морская перевозка: право и практика. М.: Волтере Клувер, 2007. 562 с.*
17. Лапкін О.І. *Нарахування претензій щодо пошкодження вантажу відповідно до Гаазько-Вісбійських правил / II Міжнародна науково-практична морська конференція кафедри СЕУ і ТЕ Одеського національного морського університету МРР&О-2020, квітень 2020. URL: <https://drive.google.com/file/d/11q031smF5EwVpaY5WjrC5JFoQnGHtsFl/view> (дата звернення 20.03.2020).*

REFERENCES

1. Kodeks torgovelnogo moreplavstva Ukrayiny [The Merchant Shipping Code of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (accessed: 03 April 2020) [in Ukrainian].
2. Mezhdunarodnaya konventsiya ob unifikatsii nekotorykh pravil o konosamente (Gaagskie pravila) (Brussel, 25 avgusta 1924 g.) (c izmeneniami ot 23 fevralia 1968 g.) [International convention about the unitization of some rules about the bill of lading (Hague rules)]. (Brussels, on August, 25 1924) (with changes from February, 23 1968). Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221 (accessed: 03 April 2020) [in Russian].
3. Sullivan, E. (1992). *The Marine Encyclopedic Dictionary/ Third edition*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 497 p. [in English].
4. *Bes' Chartering and Shipping Terms* (1992). Eleventh edition by Norman J. Lopez. London: Baker&Howard Ltd, 641 p. [in English].
5. Tetley, V. (1983). *Pretenzii i iski pri perevozke gruzov morem [Maine Cargo Claims]*. Moscow: Transport, 351 p. [in Russian].
6. Bulgakova I.V., Klepikova O.V. (2005). *Transportne pravo Ukrayiny: Akademichniy kurs (Transport ruling in Ukraine: Academic course)*. Kyiv: In Ure, 536 p. [in Ukrainian].
7. Krasilnikova, O.S. (2005). *Formuvannia institutu strakhuvannia vidpovidalnosti sudnovlasnika [Forming of institute of insurance for shipowner's responsibility]*. Aktualni problemy derzhavy i prava – Actual problems of the state and right), no. 24, pp. 299-303. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2005_24_45 (accessed: 02 April 2020) [in Ukrainian].
8. Vorobyov, A.A. (2005). *Otvetstvennost sudovladel'tsa, vznikayushchaya iz mezhdunarodnoy perevozki gruzov morem [Responsibility of shipowner, arising out of international marine transportation of cargoes]*. Avtoref. diss. na soisk. uch. st. kand. ur. nauk. M.: Institut mezhdunarodnogo prava im. A.S. Griboedov – Moscow: Institute of international law and economy of A.S. Griboedov, 25 p. Retrieved from: <https://www.disscat.com/content/otvetstvennost-sudovladel'tsa-voznikayushchaya-iz-mezhdunarodnoi-perevozki-gruzov-morem/read> (accessed: 03 April 2020) [in Russian].
9. Sheluhin, M.L., Antonuk O.I. & Vishnivetska, V.O. (2008). *Transportnoe pravo Ukrayiny: pidruchnik [Transport right for Ukraine: textbook]*; Edition by M.L. Sheluhin. Kyiv: In Ure, 893 p. [in Ukrainian].
10. Kosovskaia, V.A. (2017). *Morskaia perevozka gruzha kak chastnoporavovoi institut [Marine transportation of load as private legal institute]*. Saint Petersburg: Litres, 257 p. [in Russian].
11. Adamchuk, N.G. (2003). *Teoriia i praktika strahovaniia [Theory and practice of insurance]*. Moscow: Ankil, 704 p. [in Russian].
12. Yefimov, S.L. (2001). *Morskoie strahovaniie [Marine insurance]. Theory and practice*. Moscow: RosKonsult, 448 p. [in Russian].
13. Kruk, V.U. (2001). *Morskoie strahovaniie v Ukrainie [Marine insurance in Ukraine]*. Edition by. Odessa: Loistar, 276 p. [in Russian].

14. Lapkin, A.I. (2002). *Osobennosti strahovaniia otvetstvennosti sudovladeltsev pri razlichnyh formah sudohodstva [Features of insurance shipowners' responsibility at the different forms of fleet operation]. Problemi pidvishennia efektyvnosti infrastrukturi. Zbirnik naukovih prats – Problems of increasing of infrastructure efficiency. Collection of scientific works*, Kyiv: NAU, vol. 8, pp.103-107. [in Russian].
15. Braginskii, M.I. & Vitrianskii, V.V. (2006). *Dogovorne pravo. Dogovori pro perevezennia, buksiruvannia, transportnoi eksgeditsiyi i inshih poslugah u sferi transportu. Kniga chetverta [Contractual right. Agreements about transportation, towage, transport expedition and other services in the sphere of marine transport. The forth book]*. Retrieved from: <http://yport.inf.ua/pretenzii-iski-vyitekayuschie-perevozk.html> (accessed: 20 March 2020) [in Ukrainian].
16. Kokin, A.S. (2007). *Mezhdunarodnaia morskaiia perevozka: pravo I praktika [International marine transportation: right and practice]*. Moscow: Voltere Kluver, 562 p. [in Russian].
17. Lapkin, O.I. (2020). *Narahunannia pretenzii scho do poshkodzhennia vantazhu vidpovidnmo do Gaazko-Viisbisskih pravil [Accruing claims for cargo damage in accordance with The Hague-Visby Rules]. Proceedings of II International Maritime Scientific Conference of the Ship Power Plants and Technical Operation Department of Odessa National Maritime University MPP&TO-2020 (Ukraine, Odesa, April 2020)*. Retrieved from: <https://drive.google.com/file/d/11q031smF5EwVpaY5WjrC5JFoQnGHtsFl/view> (accessed: 08 April 2020) [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 07.04.2020

Посилання на статтю: Лапкін О.І. Вартісна оцінка претензії щодо недостачі або пошкодження вантажу // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2020. № 2 (71). С. 113-123. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123.

Article received 07.04.2020

Reference a JournalArtic: Lapkin, Oleksandr. (2020). Valuation of the marine cargo claims. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2 (71), 113-123. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-113-123.